CDU FRAKTION
im Niedersächsischen Landtag

„Maritime Wirtschaft in Niedersachsen – neue Chancen der Globalisierung nutzen“

(Positionspapier der CDU-Fraktion im Niedersächsischen Landtag)

In den letzten Jahren ist deutlich geworden, dass die maritime Wirtschaft eine Zukunftsbranche für das Land Niedersachsen ist und für den Standort Niedersachsen erhebliche Potenziale bietet. Der Umschlag der niedersächsischen Häfen hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und dürfte in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Eine ähnlich positive Entwicklung haben auch die bremischen Häfen sowie der Hamburger Hafen zu verzeichnen. Der Umschlag deutscher Seehäfen bis 2025 wird nach einer Prognose der Planco Consulting um durchschnittlich 4,6 Prozent jährlich wachsen. Die Maritime Wirtschaft in Norddeutschland zählt insgesamt ca. 4.000 Betriebe mit rund 170.000 Beschäftigten. Seit 2003 haben die Beschäftigtenzahlen in der Branche wieder zugenommen. Vor diesem Hintergrund wird die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für die gesamtdeutsche Wirtschaft weiter steigen.

Die maritime Wirtschaft in Niedersachsen hat in den letzten Jahren erheblich von der weltweiten Zunahme des internationalen Seehandels und dem globalen Aufschwung der maritimen Branchen profitiert. Diese Bereiche, wie zum Beispiel Häfen, Schifffahrt, Schiffbau, Meeresbergbau, Energiegewinnung aus dem Meer, Offshore-Windenergie, maritime Aquakultur, blaue Biotechnologie, maritime Umweltschutztechnik bzw. maritime Leit- und Sicherheitstechnik bieten große und vielfach noch wenig genutzte Wachstums- und Arbeitsplatzpotenziale. Das gilt nicht nur für die Küstenregionen, sondern weit darüber hinaus.

Insbesondere die Schifffahrtsbranche hat sich in Niedersachsen sehr positiv entwickelt. Der Nordwesten Niedersachsens ist mittlerweile nach der Hansestadt Hamburg der zweitgrößte deutsche Reedereistandort. In der Schiffbauindustrie haben sich die niedersächsischen Standorte vor allem in Papenburg, Emden und an der Unterweser in Spezialnischen durch die Entwicklung und den Bau von Spezialschiffen und Sonderanfertigungen erfolgreich im internationalen Wettbewerb behaupten können.
Erhebliche Potenziale für neue wirtschaftliche Impulse bietet auch der Bereich Offshore-Windenergie, insbesondere an den Standorten Cuxhaven, Emden, Leer und der Unterweser, wo es gelungen ist, entsprechende Unternehmen der Branche mit ihren Produktionsstätten anzusiedeln. In der Nord- und Ostsee sind bereits über 20

Hochseeparks genehmigt. Zusätzlich gibt es verschiedene kleinere Projekte in Küstennähe.
Nach Angaben der Windenergie-Agentur Bremerhaven/Bremen ist ein Investitionsvolumen für alle deutschen Offshore-Parks in Höhe von 40 Mrd. Euro geplant. Wenn alle geplanten Projekte realisiert werden, würde die Gesamtenergieleistung der Windparks höher liegen als die Produktion aller deutschen Atomkraftwerke. Die Bundesregierung schätzt, dass die Off-shore-Windenergie 20.000 neue Arbeitsplätze in der Stahlindustrie, dem Maschinenbau und den Werften an der deutschen Nord- und Ostseeküste bringen könnte.

Andere zukunftsträchtige Bereiche der Seehäfen stellen z. B. der Umschlag von Kraftfahrzeugen (u. a. Emden, Cuxhaven), von Bauxit, flüssigen Chemikalien und Gasen (Stade-Bützfleth), von Rohöl- und Mineralöl- und Chemieprodukten sowie anderen Massengütern wie Kohle, Stahl und Eisen (Wilhelmshaven, Nordenham, Brake), ab 2011 mit dem JadeWeserPort von Containern (Wilhelmshaven), für Zellstoffe (Papenburg, Brake), den Holzexport und Getreide (Brake) sowie der RoRo-Verkehr (Cuxhaven) dar.
Auch die Binnenhäfen haben für Niedersachsen eine große Bedeutung, da sie oft als trimodale Standorte die Verkehrsträger Binnenschiff, Lkw und Eisenbahn miteinander verbinden und multifunktionale Logistikhäfen mit entsprechender Drehscheiben- bzw. Umschlagsfunktion sind. Dazu zählen die Häfen Braunschweig, Bückeburg, c-Port, Dörpen, Eurohafen Emsland, Hannover, Hildesheim, Lüneburg, Osnabrück, Peine, Salzgitter, Spelle, Uelzen und Wittingen.

Die Häfen sind als die Gewinner der Globalisierung die Jobmotoren der Zukunft in Niedersachsen. Damit auch zukünftig die gesamte Wirtschaft in Niedersachsen in vollem Maße von der dynamischen Entwicklung der maritimen Wirtschaft profitieren kann, muss sich dieser Bereich weiter zu einem Schwerpunkt der Wirtschaftspolitik des Landes entwickeln können. Das im März 2007 vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vorgelegte niedersächsische Hafenkonzept bietet gute Ansätze, Niedersachsen international zu einem führenden Standort für maritime Wirtschaft und Logistik zu entwickeln. Die Landesregierung hat dies erkannt und wird in den Ausbau und die Modernisierung der niedersächsischen Seehäfen bis zum Jahr 2013 über 200 Mio. Euro investieren.

Für den Container-Tiefwasserhafen JadeWeserPort stellen das Land Niedersachsen und die private Wirtschaft insgesamt rund 1 Mrd. Euro zur Verfügung. Der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven wird dazu beitragen, dass die niedersächsische Küste stärker von der boomenden Containerschifffahrt profitiert und sich zu einem bevorzugten

Anlaufpunkt der neuesten Generation von Containerschiffen entwickelt. Nachdem das Oberverwaltungsgericht Lüneburg im März 2008 die notwendige Rechtssicherheit geschaffen hatte, konnte die JadeWeserPort Realisierungs GmbH bereits mit den ersten Baumaßnahmen beginnen. Neben der zeitnahen Realisierung der ersten Ausbauphase sollten schon jetzt die Voraussetzungen für die zweite Ausbauphase und das dafür notwendige Baurecht geschaffen werden.

Neben den Investitionen in die Hafeninfrastruktur ist ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf der Straße, der Schiene und dem Wasser notwendig, um über leistungsfähige Hinterlandanbindungen der Häfen einen schnellen Transport der zunehmenden Warenströme sicherstellen zu können. Nur mit leistungsfähigen See- und Binnenhäfen und einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur lässt sich Niedersachsen als national und international führender Logistikstandort weiter entwickeln.

Niedersachsens Häfen spielen zudem für den Außenhandel eine zentrale Rolle, da sie wichtige Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern auf dem Land und auf der See bilden und damit ganz wesentlich die Exportfähigkeit des Landes beeinflussen. Die Häfen besitzen eine darüber hinaus gehende nationale Bedeutung, da sie Schnittstellen des Land- und Seeverkehrs sind. Damit haben sie wichtige Verteilungs- und Logistikfunktionen und sind im Regelfall Industriestandorte von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Daher kommt auch dem Bund eine entsprechende Verantwortung zu, die Rahmenbedingungen und die Finanzhilfen so zu gestalten, dass die norddeutschen Häfen zukünftig leistungsfähig bleiben.

Zusätzlich zu den Investitionen in die Infrastruktur sind darüber hinaus weiterhin gezielte Investitionen in alle Ausbildungsberufe, Fachschul- und (Fach-) Hochschuleinrichtungen sowie andere wissensintensive Einrichtungen in Niedersachsen notwendig, die mit der maritimen Wirtschaft im Zusammenhang stehen. Insbesondere die entsprechenden Fachbereiche an der Fachhochschule in Elsfleth, die Staatliche Seefahrtschule Cuxhaven und die Seefahrtschule Leer sind weiter zu fördern. Vor allem durch das finanzielle Engagement des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) hat sich die Zahl der Absolventen für seemännische Berufe bereits deutlich erhöht, was zum Beispiel die Verdreifachung der Neueinsteiger in Bordberufen seit dem Jahr 2001 dokumentiert. Es ist zu begrüßen, dass der VDR eine Imagekampagne zur Förderung der seemännischen Berufe organisieren wird. Insgesamt sind der Bund, die Länder, die Reedereien, die Verbände, die Bundesagentur für Arbeit und die Tarifpartner in der Pflicht, gezielte Imagekampagnen zu entwickeln, um deutlich zu machen, dass maritime Berufe abwechslungsreich, vielfältig und interessant sind und nicht zuletzt viele Zukunftsperspektiven bieten.

Übergeordnetes Ziel der maritimen Wirtschaftspolitik des Landes ist es, rund um die niedersächsischen Häfen maritime Cluster zu entwickeln, die sich im internationalen Wettbewerb behaupten können. Voraussetzung dafür ist, dass auch zukünftig alle Chancen in Wissenschaft und Praxis genutzt werden, bestehende maritime Technologien z. B. durch eine optimierte Forschungs- und Innovationsförderung weiterzuentwickeln. Die Entscheidung der Landesregierung, im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zum 01.06.2008 eine Stabsstelle zur Koordinierung der Maritimen Wirtschaft einzurichten, ist in diesem Kontext ein erster wichtiger Schritt.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verknappung der klassischen Energieressourcen wird dem Themenkomplex „Energiegewinnung aus dem Meer“ eine zunehmende Bedeutung zukommen. Auf diesem Feld kann das Land Niedersachsen sein Know-how einbringen und einen Beitrag zur zukünftigen Energieversorgung Deutschlands leisten. Die Ankündigung des Landes ist zu begrüßen, ein Gemeinschaftsprojekt des Geozentrums Hannover zu unterstützen, das in den nächsten fünf Jahren grundlegende Geoinformationen des maritimen Wirtschaftsraumes Nordsee ermitteln und bereitstellen soll.

Da sich der weltweite Wettbewerb der maritimen Standorte zukünftig verschärfen wird, werden sich mittel- und langfristig die einzelnen Bundesländer alleine in diesem Wettbewerb nicht mehr behaupten können. Daher ist eine stärkere Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure in den Küstenländern notwendig, um zukünftig einen leistungsfähigen „Wirtschaftsstandort Deutsche Bucht“ zu entwickeln. Der Hamburger Hafen hat in diesem Kontext eine besondere Bedeutung, da dieser weltweit der neuntgrößte Containerhafen ist und rund 40.000 Arbeitsplätze in Niedersachsen sichert. Die Akteure aus Wirtschaft und Politik der beteiligten Länder sind in der Pflicht, zukunftsfähige Konzepte zu entwickeln, um die einmalige Chance, die norddeutsche Küste zu einer neuen Wohlstandsachse zu machen, nicht ungenutzt zu lassen. Das Land Niedersachsen sollte sich weiterhin intensiv an der Diskussion zum Grünbuch der EU zur Meerespolitik beteiligen und gezielt niedersächsische Interessen als eigene Schwerpunkte einer integrierten EU-Meerespolitik einbringen.

Zehn Forderungen im Zusammenhang mit der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen

1. Das Land sollte u. a. auf der Grundlage des bei der NORD/LB Regionalwirtschaft und dem Niedersächsischen Institut für Wirtschaftsforschung in Auftrag gegebenen Gutachtens Konzepte und Maßnahmen entwickeln, wie die Potenziale der maritimen Wirtschaft in Niedersachsen zukünftig umfassender genutzt werden können. Übergeordnetes Ziel muss es sein, diesen Wirtschaftszweig mit seinen verschiedenen Branchen zu einem „Markenzeichen“ des Landes zu machen. Einen Schwerpunkt sollten insbesondere die Bereiche bilden, bei denen Niedersachsen bereits heute Standort- und Wettbewerbsvorteile hat. Dabei müssen auch Verknüpfungs- und Synergiepotenziale mit anderen Wirtschaftszweigen wie zum Beispiel der Energie- und Chemiebranche im Mittelpunkt stehen, damit der gesamte Wirtschaftsstandort Niedersachsen von der maritimen Wirtschaft an der Küste profitieren kann. Es bietet sich an, die vorhandenen Strukturen von Chemcoast e.V., Hannover, und Coastsite e.V., Wilhelmshaven, zu nutzen.

2. Die zum Teil beträchtlichen Potenziale von Zukunftsbereichen wie der Offshore-Windenergie, der maritimen Rohstoffgewinnung bzw. dem Meeresbergbau, der maritimen Umweltschutz-, Leit- und Sicherheitstechnik und der so genannten blauen Biotechnologie sollten weiter gezielt erschlossen werden. Eine zwingende Voraussetzung für jede wirtschaftliche Nutzung ist ein nachhaltiger Schutz und Erhalt der Ökosysteme der Meere. Um neue wirtschaftliche Chancen auch schnell nutzen zu können, ist es notwendig, intensiv mit den anderen norddeutschen Ländern und den dort bereits vorhandenen (Forschungs-)Einrichtungen zu kooperieren. Aktivitäten auf neuen Zukunftsfeldern wie z.B. auch die Erforschung und Entwicklung der Wasserstofftechnologie sowie der Meerwasserentsalzung können dazu beitragen, die maritime Wirtschaft in Niedersachsen insgesamt auf eine breitere Basis zu stellen.

3. Weitere Investitionen in den bedarfsgerechten Ausbau und die Modernisierung der niedersächsischen See- und Binnenhäfen sind notwendig, um die jeweils spezifischen Stärken der Häfen optimal entfalten zu können. Die Landesregierung sollte den richtigen Weg gezielter Investitionen in die Häfen auch über das Jahr 2013 weiter fortsetzen. Deshalb muss ergebnisoffen geprüft werden, wie und unter welchen Bedingungen künftig privates Kapital auch für Investitionen in die Infrastruktur gewonnen werden kann. Dazu gehört insbesondere auch die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von und zu den Häfen. Auch der Bund

ist wegen der nationalen Bedeutung der norddeutschen Häfen in diesem Kontext in einer besonderen Verantwortung.

4. Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (N-Ports) ist als Hafenmanagementgesellschaft des Landes weiterzuentwickeln, um schnell und flexibel auf neue Anforderungen reagieren zu können. In diesem Kontext ist zu prüfen, wie eine Zusammenlegung von N-Ports mit der JadeWeserPort Realisierungs GmbH (JWP) mittel- und langfristig dazu beitragen könnte, die Entwicklung der niedersächsischen Hafeninfrastruktur bestmöglich voranzutreiben.
   Die Aktivitäten der Seaports of Niedersachsen GmbH zur Vermarktung der Niedersächsischen Seehäfen sollten weiter ausgebaut und intensiviert werden. Dazu notwendig sind eine verbesserte Mittelausstattung und ein langfristiger Vermarktungsauftrag.
   Bei Projekten und Planungen im maritimen Umfeld ist ebenfalls eine noch engere Zusammenarbeit mit den in der Niedersächsischen Hafenvertretung (NHV) organisierten Gesellschaftern der Seaports of Niedersachsen GmbH unerlässlich.

5. Nur mit einer zügigen Betriebsaufnahme des JadeWeserPort in Wilhelmshaven lassen sich die beträchtlichen Potenziale im Bereich der Containerschifffahrt für die Schaffung von Wachstum und Beschäftigung in Niedersachsen möglichst schnell nutzen. Das Großprojekt des Tiefwasserhafens ist auch ein Gradmesser dafür, wie der niedersächsische Hafenstandort insgesamt die Herausforderungen der Zukunft bewältigen und neue Chancen in diesem Zusammenhang nutzen kann. Schon jetzt müssen die Voraussetzungen für die zweite Ausbauphase, die Planung und das Erwirken des Baurechts geschaffen werden. Notwendig ist zudem, die Grundstücksvermarktung im Hafenhinterland weiter voranzutreiben und dafür auch die entsprechenden terminalnahen und -fernen Flächen für die Ansiedlung hafenaffiner Industrie und Gewerbe bereitzustellen. Dementsprechend sind die Naturschutzgebiete (FFH) auf dem Voslapper Groden sukzessive durch die Bereitstellung von Kohärenzflächen in Logistikgrundstücke umzuwandeln.

6. Die seewärtigen Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen sollten ausgebaut bzw. verbessert werden, damit ein bedarfsgerechter und schneller Transport der Waren von und zu den Häfen auch zukünftig sichergestellt ist. Bei allen Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind insbesondere Fragen des Lärmschutzes eine hohe Priorität einzuräumen. Dafür notwendig ist außerhalb der üblichen Länderquoten eine Schwerpunktfinanzierung der norddeutschen Ver-

kehrsinfrastruktur durch den Bund. Neben der Planung, dem Bau bzw. Ausbau von Bundesautobahnen, Schienenstrecken und Wasserstraßen gehört dazu insbesondere auch der Ausbau wichtiger Bundesstraßen von und zu den Häfen,

auf der Schiene:

- durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg
- 3. Gleis zwischen Lüneburg und Stelle
- Y-Trasse mit Zulaufstrecken
- Knoten Hamburg, Bremen und Oldenburg
- Sanierung der Eisenbahnstrecke Hude – Nordenham
- Ertüchtigung der Strecke Cuxhaven – Bremerhaven
- Anbindung Stade – Bützfleth an die Relation Cuxhaven – Hamburg gemäß Ausbaukonzept
- Sanierung, Reaktivierung und Nutzung vorhandener Streckennetze nichtbundeseigener Bahnen

auf der Straße:

- A 1 Hamburg – Osnabrück
- Küstenautobahn A 22 Westerstede (A 28) – Drochtersen (A 20)
- feste Elbquerung (A 20)
- A 26 Drochtersen (A 20/A22) – Hamburg (A 7)
- A 39 Lüneburg – Wolfsburg

seewärtige Zufahrten und Binnenschifffahrt:

- Ausbau der Außenems
- Ausbau der Unterweser Bremerhaven-Brake
- Ausbau des Streckenabschnitts Nord des Dortmund-Ems-Kanals
- Ausbau der Mittelweser für das Übergroßmotorgüterschiff (ÜGMS) und Schubverbände
- Kapazitätserweiterung des Schiffshebewerks Scharnebeck für längere Schubverbände (185 m)
- Ausbau des Elbe-Seitenkanals
- Ausbau der Stichkanäle des Mittellandkanals (Hildesheim, Salzgitter, Hannover-Linden, Osnabrück); Wasserstraßenverbindung zwischen Twentekanal und Mittellandkanal

Generell ist eine weitere Beeinträchtigung der Schifffahrtswege durch EU-Naturschutzgesetzgebung zu vermeiden.

7. Weiterhin sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Unternehmen in Niedersachsen, die bereits sehr erfolgreich insbesondere in den Bereichen Schifffahrt und Spezialschiffbau im internationalen Wettbewerb agieren, auch zukünftig von positiven Rahmenbedingungen profitieren können. Dies betrifft insbesondere die Befahrbarkeit von Wasserstraßen, die so gestaltet werden sollte, dass sie zukünftig neue wirtschaftliche Chancen nicht gefährden, aber auch ökologischen Anforderungen gerecht wird. Daher kann es Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen nur geben, wenn jeweils auch die Deichsicherheit gewährleistet werden kann. Zu den positiven Rahmenbedingungen gehört auch, dass Investoren für die landeseigenen Hafenanlagen dem internationalen Markt standhaltende Konditionen erhalten.

8. Ohne stärkere Investitionen in die „maritime Bildungsinfrastruktur“ wird Niedersachsen die Potenziale der maritimen Wirtschaft nicht in vollem Umfang nutzen können. Dies betrifft alle Ausbildungsberufe, Fachschul- und (Fach-) Hochschuleinrichtungen sowie andere wissensintensive Einrichtungen, die in diesem Zusammenhang von Bedeutung sind. Die Kooperation des Landes mit dem Verband Deutscher Reeder zur Schaffung zusätzlicher Fachschul- und Studienplätze im Fach Nautik ist weiter auszubauen. Auch für andere Fachbereiche sind die Potenziale einer Zusammenarbeit mit der privaten Wirtschaft bzw. den entsprechenden Interessensverbänden auf der Grundlage von Public Private Partnership-Projekten zu prüfen und entsprechend zu nutzen, sofern sie wirtschaftlich sind. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie eine „Niedersächsische Maritime Hochschule“ mittel- und langfristig die maritime Ausbildung und Forschung in Niedersachsen weiter verbessern kann.

9. Das Land sollte weiter bei der Formulierung und späteren konkreten Umsetzung einer integrierten Meerespolitik auf EU-Ebene mitwirken und entsprechende Interessen, Potenziale und Erfahrungen in Koordination mit der maritimen Wirtschaft in eine gemeinsame europäische Meerespolitik einbringen. Dazu sollten die Aktivitäten auf EU-Ebene verstärkt werden. Ansatzpunkte bieten sich dafür z.B. beim Thema Hinterlandanbindungen der Häfen bzw. bei Fragen der optimalen Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger („trimodaler Verkehr“). Andere mögliche Aspekte sind Maßnahmen zum Meeresschutz, z.B. die Verhütung und der angemessene Umgang mit Unfällen auf See („Maritimes Sicherheitszentrum“ in Cuxhaven) sowie Maßnahmen zur Deichsicherheit und

zum Küstenschutz. Die Landesregierung sollte sich weiter dafür einsetzen, dass sich die zukünftige europäische Meerespolitik am Grundsatz der Subsidiarität ausrichtet. Dazu ist es auch notwendig, zusammen mit anderen Bundesländern und der Bundesregierung auf eine Modifizierung der alles dominierenden EU-Umweltgesetzgebung (z. B. FFH-RL) hinzuwirken.

10. Alle Initiativen des Landes eng mit dem Maritimen Koordinator im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr abzustimmen und dabei branchenübergreifende Ansätze maritimer Wirtschaftspolitik zu bündeln und zu vernetzen. Auch auf nationaler Ebene ist eine enge Zusammenarbeit mit der Maritimen Koordinatorin der Bundesregierung zu verfolgen. Die Anstrengungen des Landes um eine intensive Zusammenarbeit mit den anderen Ländern sind zu verstärken, um gemeinsame Interessen auf internationaler Ebene zukünftig stärker artikulieren und vertreten zu können und damit auch international als schlagkräftiger Akteur besser wahrgenommen zu werden. Dazu sollte sich das Land auch weiterhin an der EU-Initiative „LeaderSHIP 2015“ zur Förderung der Zukunftsfähigkeit der europäischen Schiffbauindustrie und der entsprechenden Umsetzung auf deutscher Ebene beteiligen.