

Antrag

Hannover, den 20.08.2024

Fraktion der CDU

Eine starke maritime Wirtschaft braucht eine leistungsfähige Anbindung des Hafenhinterlandes!

Der Landtag wolle beschließen:

Entschließung

Niedersachsen ist Standort einer erfolgreichen maritimen Wirtschaft mit großem Innovationspotenzial und hoher Wertschöpfung, die wirtschaftlich weit über die Küstenregionen hinauswirkt. Laut einer Studie des Bundes zur engeren maritimen Wirtschaft wurden im Jahr 2018 Umsätze von 8,1 Milliarden Euro erwirtschaftet, was mit einer Wertschöpfung in Höhe von 2 Milliarden Euro einherging. Mit über 27 900 Beschäftigten ist der Sektor außerdem ein Garant für Arbeitsplätze. Zur Sicherung dieser Arbeitsplätze und der Wertschöpfung tragen laut jener Studie vor allem der Hafen- und Terminalbetrieb bei¹.

Gleichzeitig gewinnt der Energiesektor im Norden immer mehr an Bedeutung als wichtiger Wirtschaftsmotor vieler Branchen unseres Bundeslandes und der Bundesrepublik insgesamt. Die „Energiedrehscheibe Niedersachsen“ braucht Unternehmen, die hier investieren und damit zu Wachstum und Erfolg der Regionen und der gesamten Wirtschaft Niedersachsens beitragen. Kein anderes Bundesland hat so große Chancen, von dem laufenden Veränderungsprozess hinsichtlich unserer Energieversorgung zu profitieren und Wirtschaftsstandort Nummer 1 zu werden, sei es bei der Versorgung mit Wasserstoff oder aber bei der Windenergie. Um die Umsetzung der Ausbaupläne der Bundesregierung z. B. im Bereich Offshore-Windenergie von 70 GW bis zum Jahr 2045 realisieren zu können, werden alle niedersächsischen Häfen mit den zur Verfügung stehenden Flächen für Energieprojekte benötigt. Für den Erfolg sind vor allem unsere Häfen wie etwa der Tiefwasserhafen Wilhelmshaven, die Seehäfen Brake, Emden, Nordenham und Stade sowie der Offshore-Basishafen Cuxhaven und auch unsere Binnenhäfen maßgeblich mitverantwortlich. Sie sind das Tor Niedersachsens und Deutschlands zum internationalen Handel. Diese Aufgabe können sie zukünftig nur mit attraktiven Standortfaktoren und Rahmenbedingungen erfüllen, die innovations- sowie investitionsfreundlich sind.

Eine wesentliche Aufgabe der Bundes- und Landespolitik besteht in diesem Zuge in der Unterhaltung, der Sanierung und dem Ausbau einer modernen und leistungsfähigen Infrastruktur zur Anbindung der Häfen untereinander und ins Landesinnere. Dies schließt Straßen, Wasserwege und Schienenverkehr, Pipelines und Stromleitungen sowie den Lufttransport gleichermaßen ein. Für Niedersachsen bedeutet dies, dass im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit unserer maritimen Wirtschaft die Hafenhinterlandanbindung durch erhebliche Infrastrukturmaßnahmen verbessert und gestärkt werden muss. Die bestehende Infrastruktur muss auf den Prüfstand und hinsichtlich ihrer Störanfälligkeit und Ausfallwahrscheinlichkeit klassifiziert werden. Am aktuellen Beispiel der Huntebrücke ist ersichtlich, dass in diese Analyse und Bewertung auch der Aspekt möglicher Totalausfälle und gegebenenfalls nötige Ausweichkonzepte geprüft werden müssen. Die Infrastruktur muss zum Transport- und Verkehrsaufkommen unserer Zeit passen. Hier ist das Land vielerorts in der Pflicht, Anpassungen vorzunehmen und mit den weiteren zuständigen Akteuren intensiv zusammenzuarbeiten.

Gleichzeitig muss das Land seine Interessen für die maritime Wirtschaft mit starker Stimme auf Bundesebene vertreten, denn die norddeutschen Küstenländer können nur mit höherer finanzieller Unterstützung durch den Bund einen effektiven und nachhaltigen Beitrag als „Energiedrehscheibe“ für ganz Deutschland leisten.

¹ BMWK 2021: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Maritime%20Wirtschaft/Maritime-Wertsch%C3%B6pfung-Studie-Endbericht.html> (abgerufen am 19.09.2023).

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. den Ausbau der Hafeneisenbahninfrastruktur im Hafen Brake zur Aufnahme neuer Verkehre und zur Verbesserung der Möglichkeiten zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu planen,
2. sich mit Nachdruck bei der Deutschen Bahn dafür einzusetzen, dass die wartungsintensive Eisenbahnklappbrücke über die Hunte in Oldenburg langfristig durch einen Ersatzneubau in Form einer festen Brücke mit einer angemessenen Durchfahrtshöhe für die Binnenschifffahrt ersetzt wird,
3. einen dreispurigen Begegnungsausbau der B 211 in Auftrag zu geben, um für die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung an das Oldenburger-Münsterland als wesentlicher Nutzer des Agrarumschlagsplatzes Brake zu sorgen sowie den Lückenschluss der B 212 mit Anschluss an die Autobahn 281 zügig herzustellen,
4. den Neubau der sogenannten Golzwarder Spange als verkehrliche Anbindung des Seehafens Brake an die B 212 zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs in Brake auch im Hinblick auf ein Wachstum beim Umschlag von Windkraftanlagen auf den Weg zu bringen,
5. in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verkehrsträgern eine Zustandsaufnahme der Brücken (Straße und Schiene) über Gewässer vorzunehmen. Darin enthaltene Aspekte sollten u. a. sein:
 - a) Störanfälligkeit,
 - b) Ausfallwahrscheinlichkeit,
 - c) Ausmaß bei Störung/Ausfall auf die betroffene Region hinsichtlich Erreichbarkeiten und Aufrechterhaltung von Waren- und Personenverkehr,
 - d) mögliche Ausweichstrecken bei Ausfall/Störung.
6. anschließend an die Bestandsaufnahme einen Prioritäten- und Ausbauplan mit den wichtigsten Knotenpunkten zu erarbeiten.

Ferner fordert der Landtag die Landesregierung auf, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass

1. die Weiterentwicklung der Seehäfen zur Umsetzung der Energiewende und als wichtiges Tor zum internationalen Warenverkehr in der Nationalen Hafenstrategie fest verankert wird,
2. der Bund sich intensiver an den erforderlichen Investitionen in die Hafeninfrastruktur in Niedersachsen finanziell beteiligt,
3. in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn wichtige Projekte den Verkehrsträger Schiene betreffend vorangebracht werden:
 - a) Realisierung einer zweiten Brücke über das Emdrer Fahrwasser,
 - b) Planung und zeitnahe Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplanes verankerten Elektrifizierung der Teilstrecke Cuxhaven–Stade,
 - c) den Bau eines zweiten Gleises für die Bahnstrecke Cuxhaven–Bremerhaven–Bremen,
 - d) Neubau der Ostebrücke auf der Eisenbahnstrecke Cuxhaven–Stade sowie perspektivisch auch Einrichtung eines zweiten Gleises auf dieser Strecke,
 - e) im Zuge des Neubaus der Huntebrücke in Elsfleth-Orth ausreichend Ausweichstellen auf der Bahnstrecke Brake–Hude zu schaffen, um einen Begegnungsverkehr im derzeit eingleisigen Schienenverkehr zu ermöglichen,
4. die drängendsten Verkehrsknotenpunkte des Hafenhinterlandes mit einer hohen Ausfallwahrscheinlichkeit und immensen Auswirkungen auf die betroffenen Regionen, über den Bund und das „Gesetz zur Beschleunigung bedeutender Infrastrukturvorhaben“, beschleunigt vorangebracht werden,

5. die wichtigen Straßen-Infrastrukturprojekte zur Stärkung der Hafenhinterlandanbindung und Standortattraktivität im Sinne des Bundesverkehrswegeplanes in die nächste Plan- bzw. - Baustufe gelangen. Hierzu zählen insbesondere
 - a) der Ausbau der B 73 von Cuxhaven bis Stade,
 - b) die Weiterführung der A 26 bis zur A 7,
 - c) der Bau der A 20 als Anbindungsstrecke der gesamten Elbe-Weser-Region an das europaweite Verkehrsnetz.
6. die geplanten Neubaumaßnahmen der durch das Hochwasser unterspülten A 27 bei Hagen zügig begonnen und abgeschlossen werden, da die Belastungen für den Personen- und Warenverkehr durch den Ausfall des Streckenabschnittes u. a. Schwertransporte im Bereich der erneuerbaren Energien massiv beeinträchtigen.

Begründung

Die niedersächsischen Häfen stellen mehr denn je einen wichtigen Dreh- und Angelpunkt des deutschen Wirtschafts- und Energiemarktes dar. Sie sind nicht nur wesentlicher Treiber für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, sondern sie spielen eine entscheidende Rolle bei den Bemühungen zur Erreichung der Klimaneutralität. Die Umstellung auf erneuerbare Energien, insbesondere Windkraft und Wasserstoff, kann maßgeblich von den Häfen in Niedersachsen vorangetrieben werden. Niedersachsen verfügt über eine reiche Offshore-Windkraftkapazität in der Nordsee. Die Häfen dienen zudem als wichtige Knotenpunkte für den Wasserstofftransport. Die Speicherung, Verteilung und der Transport von Wasserstoff werden darüber ermöglicht, was zur Schaffung einer nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft in ganz Deutschland beiträgt. Diese Entwicklung trägt nicht nur zur Erreichung der Klimaneutralität bei, sondern stärkt auch die Position Niedersachsens als Vorreiter in der Nutzung erneuerbarer Energien und Grüner Technologien im maritimen Sektor.

Die Hafenhinterlandanbindung spielt eine entscheidende Rolle für die maritime Wirtschaft in Niedersachsen, indem sie die reibungslose Einbindung der örtlichen Häfen in die weltweiten Handelsströme ermöglicht. Eine effiziente Verknüpfung der Häfen mit dem Binnenland ist von zentraler Bedeutung, um den Transport von Gütern nahtlos und wirtschaftlich rentabel zu gestalten. Um die Attraktivität der Standorte und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und zu verbessern, sind erhebliche Infrastrukturmaßnahmen des Landes in Zusammenarbeit mit dem Bund nötig.

Beleg für die Notwendigkeit des Ausbaus der Hafeninfrastruktur sind beispielsweise die Rekordinvestitionen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG im Jahr 2023. Gleichzeitig zeigen sie einen langfristigen Investitions- und Mittelbedarf.

Damit Niedersachsens Häfen nicht nur gut ausgebaut, sondern auch logistisch ausreichend angebunden werden, muss das Infrastrukturnetz aus Schiene, Wasserwegen, Pipelines, Stromleitungen und zwingend auch Straßen saniert und ausgebaut werden. Ein wichtiger Anfang sind die in diesem Antrag genannten Projekte.

Soll zudem die Energiewende perspektivisch gelingen und Deutschland einen großen Schritt Richtung emissionsfreier, sauberer Energie mithilfe von Off- und Onshore-Windkraft und des Imports Grünen Wasserstoffes machen, ist eine intakte und gut ausgebaute Infrastruktur wesentliche Voraussetzung dafür.

Carina Hermann
Parlamentarische Geschäftsführerin