

Mitteilung des Senats vom 3. April 2001

Bericht an die Bürgerschaft (Landtag) über die Entscheidung für einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven

Die Standortfrage eines Tiefwasserhafens an der deutschen Bucht berührt unmittelbar die Interessen der Seehäfen in Bremen und Bremerhaven. Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der niedersächsische Ministerpräsident hatten ein gemeinsames Vorgehen vereinbart.

Der Senat legt in der Anlage hierzu einen Bericht über die Entscheidung für einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven mit der Bitte um Kenntnisnahme vor.

Bericht zur „Entscheidung für einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven“

Vorbemerkung

Hafenwirtschaft ist eine Wachstumsbranche in Norddeutschland. Die Generierung zusätzlicher Marktanteile in einem marktgerechten Wettbewerb mit den Westhäfen ist für den Senat die zentrale Leitlinie einer erfolgreichen und zukunftsweisenden Hafenpolitik. Auch unter Berücksichtigung der Veränderungen im internationalen Logistik- und Transportgeschäft ist eine Flexibilität der Hafenwirtschaft und auch der Hafenverwaltung zwingend erforderlich.

Die vom Senat eingeleitete und umgesetzte erfolgreiche Restrukturierung der BLG Logistics Group — mit dem Ziel der aktiven und passiven Beteiligungsfähigkeit — hat das Unternehmen am Markt wettbewerbsfähiger gemacht. Damit leistet das Unternehmen, insbesondere mit der strategischen Beteiligung an der global ausgerichteten EUROGATE, einen herausragenden Beitrag zur Zukunftssicherung der Hafengruppe Bremen/Bremerhaven. Die Wilhelmshavener Hafenwirtschaft und die BLG Logistics Group/EUROGATE hatten — nach jahrelangen Vorarbeiten — im Februar 2000 eine Machbarkeitsstudie für einen Container-Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven vorgelegt. Diese Studie kam zu dem Ergebnis, dass in Deutschland zusätzlich zu den großen Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven weitere Kapazitäten für den Containerumschlag geschaffen werden müssen, wenn zukünftige Containerumschläge nicht nach Rotterdam und Antwerpen abwandern sollen, dass Wilhelmshaven für einen solchen zusätzlichen Containerhafen der geeignete Standort sei, weil er mit seinem tiefen Wasser die größten Containerschiffe der Zukunft abfertigen und mit seinem großen Flächenangebot auch hinreichende Kapazitäten ermögliche.

Mit der vom Senat eingeleiteten konsequenten Modernisierung seiner Hafenverwaltung setzt Bremen auf dem Weg zu wirtschaftlichen, leistungsfähigen und schlanken organisatorischen Strukturen im Hafen neue Maßstäbe in Norddeutschland. Hoheitliche und rein wirtschaftliche Aufgaben werden getrennt. Die zukünftige BremenPORTS Management + Services versteht sich auch als Partner der norddeutschen Hafenwirtschaft um strategische Weichenstellungen — auch über die Landesgrenzen hinaus — schnell und effizient begleiten und umsetzen zu können.

Die erfolgreiche Kooperation zwischen den Seehäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven am Beispiel EUROGATE zeigt, dass Standortkonkurrenz überwunden werden kann. Die Bürgermeister der beiden Hansestädte Bremen und Hamburg hatten daher die Unternehmen BLG Logistics Group und HHLA unter Beteiligung der Eurokai, sowie die Senatskanzleien und die Fachressorts beauftragt, bis zum 31. März 2001 die Möglichkeiten einer weitergehenden Kooperation darzustellen.

Im engen Zusammenhang dazu war die Standortfrage eines Tiefwasserhafens an der deutschen Bucht zu sehen. Diese strategische Entscheidung berührt unmittelbar die Interessen der Seehäfen in Bremen und Bremerhaven. Deshalb hatten die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der niedersächsische Ministerpräsident ein gemeinsames Vorgehen vereinbart. Eine Projektgruppe der Senatskanzleien unter Federführung der niedersächsischen Staatskanzlei sollte hierzu Vorschläge — insbesondere über den Standort — bis zum 31. März 2001 vorlegen.

1. Vorgeschichte

- Ausgelöst durch die Initiative der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e. V. zum Bau eines Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven „Jade-Weser-Port“ ist eine allgemeine öffentliche Diskussion um einen großen Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht entstanden.
- Die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e. V. hat die ursprüngliche Vision eines großen Containerhafens in Wilhelmshaven gemeinsam mit anderen Partnern, u. a. der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft/EUROGATE, durch eine Reihe von Gutachten zu einem als machbar beurteilten Projekt „Jade-Weser-Port“ entwickelt.

- Sie hat dieses Projekt der Öffentlichkeit im Februar 2000 vorgestellt.
- In diesem Zusammenhang haben Politik und Hafenwirtschaft aus Hamburg und Cuxhaven die Elbmündung bei Cuxhaven als einen alternativen Standort für einen deutschen Tiefwassercontainerhafen ins Gespräch gebracht.
- Auf der gemeinsamen Kabinettsitzung am 16. Mai 2000 in Hannover haben die beiden Landesregierungen von Niedersachsen und Bremen die zuständigen Minister/Senatoren beauftragt, gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg die Notwendigkeit eines Tiefwassercontainerhafens gutachterlich prüfen zu lassen und einen möglichen Standort unter Abwägung zwischen Cuxhaven und Wilhelmshaven vorzuschlagen. Das Gutachten sollte den beiden Bürgermeistern und dem Ministerpräsidenten im September 2000 vorgelegt werden.
- In der Folgezeit haben sich die drei Wirtschaftsminister/-senatoren mehrfach mit dem Thema beschäftigt und zwei Gutachten in Auftrag gegeben:
 - Bedarfsanalyse an die Firma Planco,
 - Standortfrage an Roland Berger.
- Die beiden Gutachten wurden am 20. Oktober 2000 vorgelegt.

2. Ergebnisse der Gutachten

2.1 Bedarfsanalyse

- Im Containerverkehr der Nord-Range-Häfen werden auch in den nächsten Jahren überproportionale Zuwächse erwartet.
- Dabei sind die von Planco zugrunde gelegten Wachstumsraten nach der Bremer Seehafenverkehrswirtschaft als zu vorsichtig anzusehen.
- Aus diesem Grunde wird die Planco-Mengenprognose auch als konservatives und vorsichtiges Szenario gewertet.
- Die sich im Bau bzw. in der konkreten Planung befindlichen zusätzlichen Terminals an der nordeuropäischen Küste werden nicht in der Lage sein, diese Mengenzuwächse zu bewältigen.
- Ein weiteres Wachstum der Schiffsgrößen wird von allen Experten erwartet.
- Uneinigkeit besteht allenfalls über die Geschwindigkeit dieses Prozesses und die Grenzen des Wachstums.
- Eine natürliche Grenze könnte dabei bei einem 12.000 TEU-Schiff liegen, da noch größere Schiffe den Suez-Kanal nicht mehr passieren können.
- Auch bei einer weiteren Vertiefung der Außenweser bzw. Unterelbe um einen Meter bzw. 1,50 Meter werden derartige Schiffe weder Bremerhaven noch Hamburg anlaufen.
- Aufgrund der gegebenen Tageskosten dieser Schiffe ist weder das Warten auf geeignete Tidfenster noch der Verzicht auf eine Vollabladung in den deutschen Häfen für die Reeder akzeptabel.

2.2 Standortwahl

- Die erwartete Mengenentwicklung im Containerumschlag spricht nach Roland-Berger-Einschätzung klar für Wilhelmshaven. Cuxhaven werde voraussichtlich zu schnell an Kapazitätsgrenzen stoßen.
- Maximal zehn Liegeplätze sind in Cuxhaven möglich, 24 Plätze erlaubt der zukünftige Weser-Jade-Port in Wilhelmshaven.
- Rechnet man mit einem Wachstum von 5 % den heutigen Containerverkehr hoch, so erreicht Cuxhaven bereits 2022 seine Kapazitätsgrenzen.

- Diese Berechnung ist schon konservativ. Legt man das gegenwärtige Wachstum von ca. 7 % zugrunde, so wäre in Cuxhaven schon wenige Jahre nach dem Vollausbau die Kapazität erschöpft, nämlich 2015.
- Der Bau eines Tiefwasserhafens ist aber eine Entscheidung, die bis in die Mitte des Jahrhunderts reicht.
- Wilhelmshaven hat auch ein größeres Zukunftspotential, was den Tiefgang der Schiffe anbetrifft. Wilhelmshaven hat eine natürliche vorhandene Tiefe von 18 Metern, Cuxhaven dagegen nur von 15,2 Metern.
- Zur Herstellung der benötigten Hinterlandanbindung werden für Cuxhaven höhere Infrastrukturkosten veranschlagt als für Wilhelmshaven.
- Auch nautische Gründe sprechen nach Roland Berger für Wilhelmshaven. Die hohe Verkehrsdichte sowie die Beeinträchtigung des Fahrwassers bei Drehmanövern könnten in Cuxhaven zu Wartekosten führen.
- Für Cuxhaven sprechen die schnellere Realisierbarkeit und die deutlich geringeren Investitionskosten für die erste Ausbaustufe mit vier Liegeplätzen.

3. Vorgehen

- Am 26. Oktober 2000 haben die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der Ministerpräsident von Niedersachsen zu den Gutachten Stellung bezogen.
- Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der niedersächsische Ministerpräsident sind sich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht für Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter künftigen Tiefgangsbedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können.
- Bremen, Hamburg und Niedersachsen sind sich ebenfalls darüber einig, dass dieses Projekt eines neuen deutschen Tiefwasserhafens ein gemeinsames Vorgehen erfordert.
- Auf der Grundlage der bislang vorgelegten Gutachten bietet der niedersächsische Ministerpräsident den Standort Wilhelmshaven für diese gemeinsame Entwicklung an.
- Der Hamburger Bürgermeister hatte vor allem hinsichtlich der von den Gutachtern genannten Zeiträume bis zur Notwendigkeit der Bereitstellung neuer Hafenskapazitäten eines Tiefwasserhafens und des empfohlenen Standortes noch erheblichen Beratungsbedarf.
- Die drei Regierungschefs sind sich einig, dass die endgültige Entscheidung über Standort und Entwicklung eines neuen deutschen Tiefwasserhafens nur unter Beteiligung privater Investoren und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien erfolgen kann.
- Deshalb setzten Bremen, Hamburg und Niedersachsen zur Prüfung und endgültigen Bewertung der vorgelegten Gutachten eine gemeinsame Projektgruppe unter Federführung der niedersächsischen Staatskanzlei ein. Die Projektgruppe hat ihre Ergebnisse und Vorschläge am 30. März 2001 vorgelegt.

4. Entscheidung

Auf Basis der Ergebnisse und Vorschläge der Projektgruppe haben Ministerpräsident Gabriel, Bürgermeister Runde und Bürgermeister Dr. Scherf zur norddeutschen Hafenspolitik am 30. März 2001 folgende Vereinbarung getroffen:

- „1. Die Bürgermeister von Bremen und Hamburg und der Niedersächsische Ministerpräsident sind sich einig über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht für Containerschiffe, die aufgrund ihrer Größe Bremerhaven und Hamburg auch unter zukünftigen Tiefgangs-

bedingungen nicht mit einer ökonomisch sinnvollen Auslastung anlaufen können. Dieser Tiefwasserhafen soll als norddeutsches Projekt gemeinsam realisiert werden und stellt eine Ergänzung des bereits bestehenden norddeutschen Hafenangebotes dar.

Angesichts der historischen Bedeutung für Norddeutschland und getragen von dem Willen zu einer neuen gemeinsamen Hafenpolitik an der Deutschen Bucht haben sich die drei Regierungschefs für den Standort Wilhelmshaven entschieden. Der Tiefwasserhafen soll für eine Betriebsaufnahme zum Ende des Jahrzehnts realisiert werden.

2. Eine ökologisch vertretbare und ökonomisch erforderliche weitere Vertiefung von Elbe und Weser werden geprüft. Die Regierungschefs der Länder sind sich darüber einig, dass die Ergebnisse dieser Prüfung dann zügig umgesetzt werden. Dabei müssen die Belange der Deichsicherheit gewährleistet bleiben. Die Länder streben hierzu den Abschluss eines Abkommens an, die neben der Elb- und Weservertiefung außerdem die Prüfung der Bereitstellung von erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen auf niedersächsischem Gebiet umfasst und auch Regelungen für ein gemeinsames Baggergutentsorgungskonzept beinhaltet.
3. Die Regierungschefs der drei Länder sind sich darin einig, dass Entwicklung und Betrieb des Tiefwasserhafens nur mit maßgeblicher Beteiligung privater Investoren zur Reduzierung der öffentlichen Investitionen auf ein Minimum und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien erfolgen kann. Dies betrifft sowohl die private Finanzierung der Infrastruktur für die vier Liegeplätze in der ersten Ausbaustufe — mit mindestens 50 % — als auch die Finanzierung der kompletten Suprastruktur und des Terminalbetriebes selbst. Dieser Tiefwasserhafen soll von der norddeutschen Hafenwirtschaft — niedersächsischen, bremischen und Hamburger Hafenunternehmen — gemeinsam betrieben werden.
4. Zur Entwicklung des Tiefwasserhafens wird Niedersachsen eine Projektentwicklungsgesellschaft gründen, an der sich andere (u. a. die Stadt Wilhelmshaven, Bremen und Hamburg) beteiligen können. Das Land Niedersachsen wird an dieser Projektentwicklungsgesellschaft einen Anteil von 51 % halten. Die Projektentwicklungsgesellschaft erhält den Auftrag, das Planfeststellungsverfahren unverzüglich vorzubereiten und zu beantragen. Bis Ende 2001 hat sie ferner ein tragfähiges Konzept zur Umsetzung zu erarbeiten. Dies umfasst den Entwurf für einen Ideenwettbewerb zur Realisierung des Hafens, die gesellschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen für Projektleitung, -trägerschaft und -umsetzung, die Vorlage eines Rahmenplans für das Projekt und seine Finanzierung.
5. Für den Fall, dass sich der Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven nicht realisieren lässt, soll die Option Cuxhaven wieder aufleben.

Eine privat wirtschaftlich zu finanzierende Errichtung weiterer Umschlagkapazitäten am Standort Cuxhaven durch Erweiterung bestehender oder Errichtung neuer Anlagen bleibt grundsätzlich möglich.“

Für den Senat der Freien Hansestadt Bremen hat der Senator für Wirtschaft und Häfen, Herr Josef Hattig erklärt:

„Mit der heutigen Entscheidung für Wilhelmshaven ist eine wichtige Markierung in der Willensbildung erfolgt: Die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens ist festgestellt und der Standort festgelegt. Diese Entscheidung entspricht den Erkenntnissen, die auf gutachterlicher Basis in mehreren Arbeitsgruppen in den letzten Monaten erarbeitet wurde. Für beide Standorte gibt es ein Für und Wider. Der Saldovortrag des Abwägens spricht für Wilhelmshaven. Jetzt gilt es, unverzüglich die Projektgesellschaft zu organisieren und entscheidungsfähige Erkenntnisse in der gesetzten Frist, also bis zum Jahresende, zu erreichen. Für diese Arbeit werden System-, Finanzierungs- und Organisationsfragen Schwerpunkte sein. Wie bisher wird sich Bremen — Unternehmen und Politik — in die Projektarbeit engagiert einbringen.

Nach einer weiteren Absprache der beiden Bürgermeister werden die Hansestädte Hamburg und Bremen einen Hafenrat bilden. Dieser wird durch die Wirtschaftssenatoren Dr. Mirow und Hattig geführt. Dieser Hafenrat wird die enge Zusam-

menarbeit zwischen Hamburg und Bremen zu allen relevanten Hafefragen fortführen und zielorientiert koordinieren.

Unabhängig von den heute getroffenen Entscheidungen bleiben für Bremen der Ausbau des CT III a, CT IV und die Weservertiefung vordringliche Aufgaben.“

Der Senat hat in seiner Sitzung am 3. April 2001 die Entscheidung der Bürgermeister von Bremen und Hamburg und des Niedersächsischen Ministerpräsidenten über die grundsätzliche Notwendigkeit eines Tiefwasserhafens an der deutschen Bucht am Standort Wilhelmshaven und die Vereinbarung zwischen der Freien Hansestadt Bremen und der Freien und Hansestadt Hamburg unter Federführung der Wirtschaftssenatoren einen ständigen Haferrat zu bilden, begrüßt.