

**Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 1. April 2016****Weiterer Ausbau des JadeWeserPorts – Hafenzukunft für Bremen und Bremerhaven**

Unlängst forderte der niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) den weiteren Ausbau des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven: „Wir müssen das Verfahren auf den Weg bringen, obwohl wir längst nicht an der Kapazitätsgrenze sind“. Lies stellte eine Machbarkeitsstudie vor, nach der der Containerumschlag ab 2025/2027 sprunghaft jenseits der Kapazitätsgrenze von 3,3 Mio. Containern pro Jahr ansteigen werde. Würde der Projektstart 2017 beginnen, so könne mit einer Fertigstellung um das Jahr 2027 gerechnet werden.

Im vergangenen Jahr ist der Umschlag des JadeWeserPorts um 340 000 Container auf 400 000 Container gestiegen. Nach Angaben des Bremer Wirtschaftsressorts ist der gestiegene Umschlag in Wilhelmshaven in erster Linie auf ein schweres Unglück in Bremerhaven im Juli zurückzuführen, infolgedessen einige Schiffe zum JadeWeserPort umgeleitet wurden.

Die Freie Hansestadt Bremen ist über bremenports mittelbar mit 49,9 % an der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG beteiligt. Im Fall eines Ausbaus kämen auf Bremen möglicherweise Kosten in Millionenhöhe zu.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Hat der Senat detaillierte Kenntnis der Machbarkeitsstudie „JadeWeserPort II“ des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums? Wenn ja, wie bewertet er den prognostizierten sprunghaften Anstieg ab 2025/2027? Wenn nein, warum hat der Senat als Beteiligter an der Realisierung keine detaillierte Kenntnis der Studie?
2. Wie bewertet der Senat die von dem niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies vorgetragene Pläne zum Ausbau des JadeWeserPorts?
3. Wie wird sich der Senat zum Plan des niedersächsischen Wirtschaftsministers Lies positionieren, den Ausbau des JadeWeserPorts bereits nächstes Jahr auf den Weg zu bringen?
4. Mit welchen Kosten müsste Bremen im Fall eines Ausbaus des JadeWeserPorts auf das in der Machbarkeitsstudie festgelegte Volumen für 2027 rechnen?
5. Welche Kosten sind für das Land Bremen bisher für die Realisierung des JadeWeserPorts angefallen?
6. Inwieweit sind nach Auffassung des Senats weitere infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich des JadeWeserPorts notwendig, um eine bessere Hafenhinterlandanbindung, beispielsweise über die Anbindung an eine Binnenwasserstraße, zu gewährleisten?

Prof. Dr. Hauke Hilz,  
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

**Antwort des Senats vom 10. Mai 2016**

## Vorbemerkung

In der Einleitung der Kleinen Anfrage heißt es: „Die Freie Hansestadt Bremen ist über bremenports mittelbar mit 49,9 % an der JadeWeserPort Realisierungs GmbH &

Co. KG beteiligt. Im Fall eines Ausbaus kämen auf Bremen möglicherweise Kosten in Millionenhöhe zu.“ Dies ist nicht korrekt. Zum einen ist Bremen als Gesellschafterin direkt zu 49,9 % an der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG beteiligt. Zum anderen ist die Frage eines Ausbaus derzeit auch im Hinblick auf mögliche Beteiligte vollkommen offen und die Annahme möglicher Kosten für Bremen rein spekulativ. Unabhängig davon werden zukünftige Entwicklungen des JadeWeserPorts über die Vertreter des Senats im Aufsichtsrat der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG und der JadeWeserPort Realisierungs Beteiligungs-GmbH kooperativ begleitet. Die in den vergangenen Jahren entwickelte enge Zusammenarbeit Niedersachsens und Bremens in Hafenfragen hat sich bewährt und soll auch in Zukunft so weitergeführt werden.

1. Hat der Senat detaillierte Kenntnis der Machbarkeitsstudie „JadeWeserPort II“ des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums? Wenn ja, wie bewertet er den prognostizierten sprunghaften Anstieg ab 2025/2027? Wenn nein, warum hat der Senat als Beteiligter an der Realisierung keine detaillierte Kenntnis der Studie?

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „JadeWeserPort II“ sind dem Senat bekannt. Sie wurden durch den niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Lies, Mitte März 2016 öffentlich vorgestellt und sind in einer zusammenfassenden Präsentation unter: <http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/ergebnis-machbarkeitsstudie-jadeweserport-ii-liegt-vor-140963.html> im Internet abrufbar.

Das wesentliche Ergebnis der Untersuchungen wurde durch den niedersächsischen Wirtschaftsminister wie folgt zusammengefasst: „Der Bau eines zweiten Containerterminals im JadeWeserPort knapp zwei Kilometer in nördliche Richtung ist sowohl technisch realisierbar als auch auf mittlere Sicht wirtschaftlich sinnvoll.“

Die in der Veröffentlichung dargestellten Ergebnisse legen nahe, dass der bestehende Containerterminal JadeWeserPort seine angenommene Umschlagskapazität von 3,3 Mio. TEU pro Jahr (entspricht 1 950 TEU/Kajenmeter) zwischen 2025 und 2027 erreichen kann. Die Gutachter haben dazu unterschiedliche Marktentwicklungsszenarien unterstellt, die von einer linearen bzw. langfristig leicht sinkenden Wachstumsdynamik ausgehen. Ein „sprunghafter Anstieg“ der prognostizierten Umschlagmengen lässt sich aus der Analyse nicht ableiten.

2. Wie bewertet der Senat die von dem niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies vorgetragene Pläne zum Ausbau des JadeWeserPorts?

Die Pläne und Erkenntnisse belegen, dass die Anfang der Zweitausenderjahre von den Ländern Bremen, Hamburg und Niedersachsen bei der Standortfestlegung für den deutschen Container-Tiefwasserhafen unterstellte Ausbaufähigkeit gegeben ist. Inwieweit die angenommenen Marktentwicklungsszenarien eintreten, bleibt zunächst abzuwarten.

3. Wie wird sich der Senat zum Plan des niedersächsischen Wirtschaftsministers Lies positionieren, den Ausbau des JadeWeserPorts bereits nächstes Jahr auf den Weg zu bringen?

Zunächst soll geprüft werden, ob die prognostizierte Entwicklung der Umschlagsvolumina tatsächlich eintritt. Erst wenn der JadeWeserPort 1 Mio. TEU im Jahr umschlägt, beabsichtigt Niedersachsen, die weiteren Planungen voranzutreiben.

4. Mit welchen Kosten müsste Bremen im Fall eines Ausbaus des JadeWeserPorts auf das in der Machbarkeitsstudie festgelegte Volumen für 2027 rechnen?

Das in der Machbarkeitsstudie unterstellte Umschlagsvolumen für das Jahr 2027 in Höhe von etwa 3,3 Mio. TEU ist am bestehenden Containerterminal JadeWeserPort ohne weiteren Ausbau realisierbar.

5. Welche Kosten sind für das Land Bremen bisher für die Realisierung des JadeWeserPorts angefallen?

Auf Basis von Beschlüssen des Senats (21. Januar 2003), der zuständigen staatlichen Deputation (13. Februar 2003) und des staatlichen Haushalts- und Finanz-

ausschusses (14. Februar 2003) hat Bremen für das Projekt JadeWeserPort 43,8 Mio. € als Gesellshaftereinlage in die mit Niedersachsen gemeinsam getragene JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (JWPR) bereitgestellt. Diese Summe entsprach planmäßig dem bremischen Anteil an der Finanzierung der terminalnahen Infrastruktur von 49,9 %. Zusätzlich zur Verwendung des Eigenkapitals der Gesellschaft erfolgt die Finanzierung der Maßnahme durch Kreditaufnahmen der JWPR, die teilweise durch die Länder Niedersachsen und Bremen verbürgt werden (vergleiche Antwort des Senats vom 29. Oktober 2013 auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 18. September 2013).

6. Inwieweit sind nach Auffassung des Senats weitere infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich des JadeWeserPorts notwendig, um eine bessere Hafenhinterlandanbindung, beispielsweise über die Anbindung an eine Binnenwasserstraße, zu gewährleisten?

Die Fragen der Hinterlandanbindung des JadeWeserPorts werden verantwortlich vom Land Niedersachsen mit den zuständigen Stellen auf Bundesebene behandelt. Bremen und Niedersachsen arbeiten in diesen Fragen fachlich eng zusammen. Die gemeinsame Grundlage ist dabei der Bundesverkehrswegeplan, in dessen aktuellen Entwurf keine Binnenwasserstraßenanbindung des JadeWeserPorts vorgesehen ist. Zur Verbesserung der Schienenanbindung ist die schnelle Umsetzung der Alpha-E-Lösung von besonderer Bedeutung.