

MEHR CONTAINER

FÜR DEUTSCHLAND



Suchbegriff...

NEUESTE BEITRÄGE



Bremenports schließt agiles Digitalisierungsprojekt erfolgreich ab



Bund startet Förderung von Land- und Bordstromanlagen



EU-Kommission will „Port Package III“ für Reedereien lockern



Containerlogistiker Remain digitalisiert Geschäftsprozesse



Neuer Mega-Carrier an HMM ausgeliefert. Hapag-Lloyd verzichtet auf Neubestellungen.

IMPRESSIONEN



Neuer Imagefilm von Eurogate über den Containerhafen Wilhelmshaven



Erfolgreicher Relaunch der JadeWeserPort-Website



Port of Wilhelmshaven – Hafen der Möglichkeiten



Containerumschlag in Bremerhaven, Hamburg und Wilhelmshaven

Willkommen im Hafen Niedersachsen

HAFEN UND WIRTSCHAFT

Niedersachsen investiert mehr Geld in die Häfen

Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann spricht im Interview mit der DVZ über die Pläne der Landesregierung zur Förderung der niedersächsischen Häfen. Hier lesen Sie das vollständige Interview:

DVZ: Welche Schwerpunkte setzt die Landesregierung bei den Investitionen in die Hafinfrastruktur in diesem Jahr?

Bernd Althusmann: In allen Standorten spielen übergeordnete Themen eine wichtige Rolle – wie die künftige Entwicklung der globalen Transportketten, der Weltwirtschaft oder auch der Schiffsgrößen. Das Land wird dazu beitragen, dass Niedersachsen ein leistungsstarker und international wettbewerbsfähiger maritimer Standort bleibt. Statt der geplanten 30 Mio. EUR werden 2019 rund 41 Mio. EUR an die Infrastrukturgesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) fließen. Das macht zusammen mit dem Eigenanteil von NPorts 68 Mio. EUR.

Wo liegt der Fokus?

Der liegt im Ausbau der Hinterlandanbindung. In Brake wurde die Brücke fertiggestellt, die die parallel zueinander verlaufenden Bahnübergänge ersetzt. Durch den Antrag auf eine Planfeststellung für die Liegeplätze 5 bis 7 zum sogenannten Lückenschluss haben wir in Cuxhaven einen wichtigen Schritt zur Weiterentwicklung des Hafens gemacht. Damit hätten die Stromliegeplätze eine zusammenhängende Länge von rund 3,6 km. In Emden beginnt noch in diesen Wochen die Modernisierung des Stellwerks. Aktuell laufen außerdem die Detailplanungen für eine Sanierung der großen Seeschleuse, die ab 2021 beginnen kann, sofern die Mittel im Haushalt bereitgestellt werden.

Wie sieht es mit der Förderung von Nachhaltigkeitsprojekten aus?

International arbeiten die Häfen über das Interreg-Programm der EU mit Partnern aus dem Nordseeraum zusammen. Über das Dualports-Projekt werden Maßnahmen und Strategien zur Dekarbonisierung der

Häfen entwickelt. So ist bereits eine intelligente und energieeffiziente Gleisfeldbeleuchtung im Hafen Emden entstanden. Das Projekt Non-Stop widmet sich der Frage, wie Baggerarbeiten mit Hilfe optimierter Koordination der Akteure und Anlagen in und um den Hafen reduziert werden können. Zudem sollen digitale Technologien eingesetzt werden. Dadurch können sowohl CO2-Emissionen als auch die Betriebskosten gesenkt werden. Mit Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft werden derzeit vier Projekte aus dem Ihtec-Programm umgesetzt.

Wie steht es um die Vernetzung der See- mit den Binnenhäfen Niedersachsens und angrenzender Bundesländer?

Meine Kollegen und ich aus den Wirtschafts- und Verkehrsressorts der norddeutschen Küstenländer tauschen uns regelmäßig aus. So können wir für unsere gemeinsamen Interessen Verkehrsinfrastruktur, maritime Wirtschaft und Energie gegenüber Bund und EU eintreten. Schon 2008 hat sich NPorts mit der Hamburg Port Authority und Brunsbüttel Ports zusammengeschlossen, um für die fünf Häfen an der Unterelbe – Brunsbüttel, Cuxhaven, Glückstadt, Hamburg und Stade – eine gemeinsame Plattform zu bilden. Auch wenn wir Wettbewerber sind, stehen wir doch vor den gleichen Herausforderungen. Unter dem Label ElbeSeaports haben wir eine gemeinschaftliche Standortvermarktung, so dass wir uns regelmäßig austauschen können. Fast ebenso lange arbeiten wir als Arbeitskreis Deutsche Bucht mit den Hafengesellschaften aus Bremen und Hamburg zusammen.

Wilhelmshaven und Stade sind potenzielle Standorte für ein LNG-Importterminal. Wann ist mit einer Entscheidung aus Berlin zu rechnen?

Für Wilhelmshaven spricht, dass der Standort über einen nahezu tideunabhängigen Hafen verfügt. Hier sind also keine Restriktionen für den Schiffstransport von LNG zu erwarten. Außerdem gibt es bereits eine kurze Einbindung in das transeuropäische Gastransportnetz sowie die erforderlichen Gasspeicherkapazitäten. Stade auf der anderen Seite verfügt über einen leistungsfähigen Einspeisepunkt in das Gashochdrucknetz, durch den eine Gasverteilung sowohl in Ost-West- als auch Nord-Süd-Richtung möglich wäre. Am Standort könnte auch die verfügbare Abwärme aus der Industrie im Rahmen der Regasifizierung genutzt werden. Wann es zu einer Entscheidung aus Berlin kommt, ist schwer vorzusagen. Anfang Juni 2019 hat der Bundesrat allerdings bereits der Verordnung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Aufbau der LNG-Infrastruktur in Deutschland zugestimmt. Diese regelt, dass zukünftig die Netzbetreiber die Kosten für den Anschluss von LNG-Terminals an das Fernleitungsnetz tragen. Das heißt, dass die Betreiber nun deutlich weniger Kosten zu tragen haben.

Anfang dieses Jahres war die Küste Niedersachsens von der Havarie der „MSC Zoe“ besonders betroffen, als mehrere hundert Container über Bord gingen und in der Nordsee versanken. Sind inzwischen alle Boxen geborgen?

Nach meinem Kenntnisstand prüft das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden in enger Abstimmung mit der niederländischen Behörde Rijkswaterstaat, ob die bisherigen Räumarbeiten den Anforderungen genügen und die erforderliche Sicherheit für den Schiffsverkehr uneingeschränkt wiederhergestellt worden ist.

Gibt es in den Häfen inzwischen zusätzliche Kontrollen, was das Laschen der Container angeht?

Wir müssen zunächst die Ermittlungsergebnisse zur Unfallursache abwarten. Für die niedersächsischen Häfen haben wir klare rechtliche Rahmenbedingungen und sehen derzeit keine Veranlassung für zusätzliche Kontrollen. Wir haben zudem gemeinsam mit Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg die Bundesregierung aufgefordert, verfügbare Verfahren zu prüfen, um Container, insbesondere mit Gefahrgut, im Havariefall schneller zu orten und dem Bundesrat über die dann ergriffenen Maßnahmen zu berichten.

Bernd Althusmann

Der ehemalige Berufsoffizier (Jahrgang 1966) ist seit 1990 Mitglied der CDU. Althusmann war von 2009 bis 2010 Staatssekretär im Niedersächsischen Kultusministerium und Kultusminister des Landes von 2010 bis 2013. Bis zur erneuten Wahl in den Landtag 2017 arbeitete er als Personalberater in Hannover. Der Vater von drei Kindern hat Pädagogik und Betriebswirtschaft studiert.

Quelle: [DVZ](#)

Foto: JadeWeserPort

Teilen mit:



WEITE WELT



Coronavirus: Carriern drohen massive Umsatzeinbußen



2M-Allianz kooperiert mit SM Line



Märkte in Süostasien bergen großes Potenzial für Niedersachsens Handel und Häfen



Bahnlinie in Südamerika soll Atlantik und Pazifik verbinden



Niedersachsen eröffnet Repräsentanz im Iran