

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Thorsten Moriße (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Wie gewährleistet das Land die geplante Vertiefung der Außenems?

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Thorsten Moriße (AfD), eingegangen
am 06.07.2024 - Drs. 19/4843,
an die Staatskanzlei übersandt am 10.07.2024

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 27.08.2024

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Ems ist als Bundeswasserstraße von Bedeutung für die Wirtschaft in Niedersachsen. Sie verbindet den Seehafen Emden mit den Binnenhäfen in Leer und Papenburg. Weitere Industriestandorte sind angeschlossen über den Küstenkanal, den Mittellandkanal und den Dortmund-Ems-Kanal. Der für die Automobilwirtschaft wichtige Seehafen Emden ist derzeit für Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 7,5 (tideunabhängig) und 10,7 Metern (tideabhängig) erreichbar. Die Vertiefung der Fahrinne soll die Tideabhängigkeit verringern und das Zeitfenster für die Zu- und Abfahrten vergrößern. Die Umsetzung wurde 2012 mit einem Antrag auf Planfeststellung in die Wege geleitet¹. Kern des Vorhabens ist eine Vertiefung um einen Meter von Ems-km 40,7 bis 74,6 des Fahrwassers². Am 18. März 2024 erfolgte die Bekanntmachung zur Veröffentlichung der Planunterlagen, diese konnten vom 2. April bis zum 2. Mai öffentlich eingesehen werden³. In einer vorgesehenen Frist bis zum 17. Juni 2024 wurden 150 Stellungnahmen und Einwände bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht⁴. Umweltverbände kritisierten die Vertiefungspläne u. a. mit Verweis auf einen Verstoß gegen EU-Gesetze⁵. Hingegen verwies die Emdener Hafenvirtschaft darauf, dass sowohl die Autotransportschiffe als auch Transportschiffe für Offshore-Windkraftplattformen einen größeren Schiffstiefgang aufweisen; auch sichere der Seehafen Emden 10.000 Arbeitsplätze in der Region⁶. Unterschiedlicher Meinung waren in der Vergangenheit das Niedersächsische Wirtschaftsministerium, das die Emsvertiefung unterstützte, und externe Gutachter, die negative Auswirkungen auf das FFH-Gebiet 002 „Untere Ems und Außenems“ befürchteten.

¹ https://www.kuestendaten.de/Tideems/DE/Projekte/Vertiefung-der-Aussenems-bis-Emden/Vertiefung_der_Aussenems_bis_Emden_node.html

² https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Planfeststellungsverfahren/200_Ausbau_Aussenems/Bekanntmachung_der_Planauslegung/Bekanntmachung.pdf;jsessionid=2BFA9ECC0D76171B0D74E0B0FD04572F.live11291?__blob=publicationFile&v=1

³ <https://www.oz-online.de/artikel/1454744/Jeder-kann-die-6000-Seiten-Planunterlagen-einsehen>

⁴ <https://www.volksstimme.de/panorama/rund-150-stellungnahmen-zu-geplanter-vertiefung-der-aussenems-3867861>

⁵ <https://www.rundblick-niedersachsen.de/umweltverbaende-kritisieren-plaene-zur-ems-vertiefung/>

⁶ <https://nachrichten.ostfriesischer-kurier.de/nachrichten/an-einer-befahrbaren-ems-haengen-tausende-von-jobs-5043.html>

1. Wie hat sich der Umschlag am Seehafen Emden seit 2017 entwickelt (bitte nach Umschlagsmenge, Umsatz und Zahl der Schiffe in den Kategorien Kfz-Transporter, Trockenfrachter und Tankschiffe ausweisen), und welche Entwicklung wird bis 2027 erwartet?

Es wird auf die **anliegende Tabelle „Umschläge und Ankünfte nach Schiffsarten im Seehafen Emden“** verwiesen.

Der Umsatz im Seehafen Emden hat sich nach Angaben der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) seit 2017 wie folgt entwickelt:

	Umsatz (in Euro)
2017	6.997.761,00
2018	6.815.444,00
2019	6.333.845,00
2020	5.489.942,00
2021	5.854.885,00
2022	6.694.302,00
2023	7.686.569,00

Die grau hinterlegten Zahlen beinhalten auch Fährschiffe, weil das System in den Jahren 2017 und 2018 keine Unterscheidung zwischen RoRo-Schiffen und Fährschiffen machte.

Die Landesregierung erwartet eine Zunahme der Schiffsanläufe bis 2027.

2. Wie haben sich die Ein- und Ausfuhren von Automobilen am Hafen Emden seit 2017 in Stückzahlen entwickelt? Welches sind die vorrangigen Herkunfts- und Zielländer?

Es wird auf die **anliegenden Tabellen „Einfuhren von Kfz als Handelsgüter vom Seehafen Emden - Anzahl der Ladungsträger“** und **„Ausfuhren von Kfz als Handelsgüter vom Seehafen Emden - Anzahl der Ladungsträger“** verwiesen.

3. Welche Daten belegen, dass das höhere Gewicht von Kfz-Fahrzeugen mit Elektromotor zu einem größeren Tiefgang der Autotransportschiffe führt?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Daten vor. Elektrofahrzeuge sind in der Regel schwerer als vergleichbare Modelle mit Verbrennungsmotor. Rein physikalisch ist davon auszugehen, dass ein großer CarCarrier, der ausschließlich oder überwiegend mit Elektrofahrzeugen beladen ist, wahrscheinlich einen größeren Tiefgang hat.

4. Welche Schiffstypen von Autotransportern (CarcARRIER, RoRo-Frachter) werden von Reedereien wie Höegh, SFL Corporation u. a. derzeit und in Zukunft in Emden eingesetzt? Welche Ladungskapazitäten und welchen Tiefgang haben diese derzeit und in Zukunft?

Im Hafen Emden werden sowohl RoRo-Schiffe als auch CarCarrier, die eine Untergruppe der RoRo-Schiffe darstellen, eingesetzt.

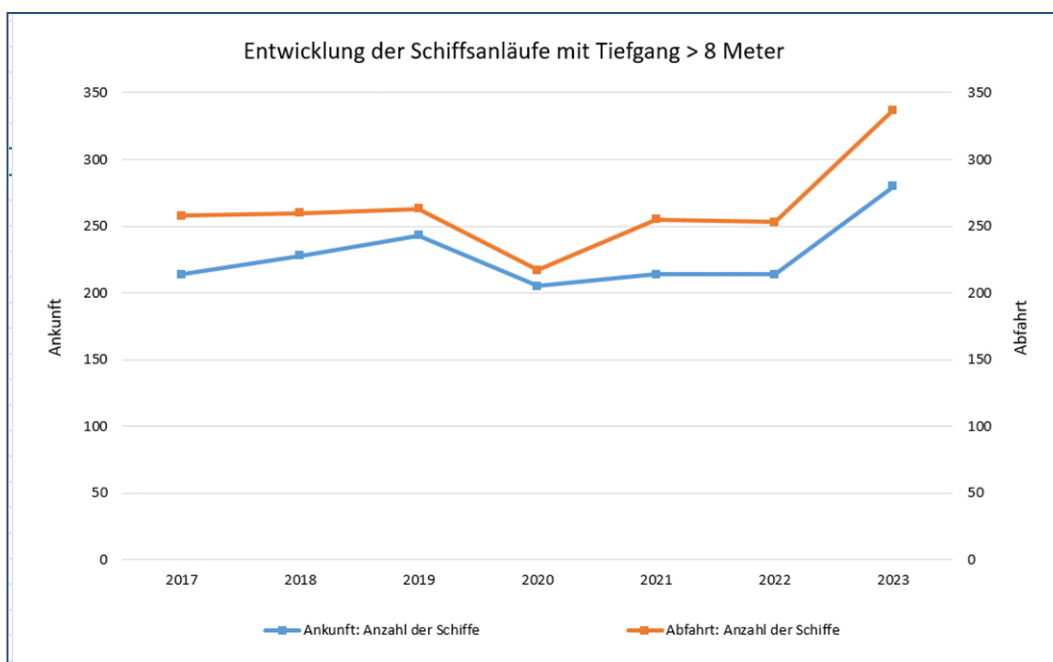
Die Tragfähigkeit und der Tiefgang der Schiffe stellen sich nach den Angaben der NPorts wie folgt dar:

	Tiefgang (in Metern)				Tragfähigkeit (in Tonnen)				
	Ankunft		Abfahrt						
	bis 7	8 - 10	bis 7	8 - 10	2.000 - 10.000	10.001 - 15.000	15.001 - 20.000	20.001 - 25.000	über 25.000
2022	309	214	268	253	281	104	82	37	14
2023	357	280	293	337	321	148	103	45	16

Die zukünftige Entwicklung der Schiffstypen, der Ladungskapazitäten und des Tiefgangs der Schiffe, die den Hafen Emden anlaufen, hängt maßgeblich von den unternehmerischen Entscheidungen der Reedereien ab, die die Landesregierung nicht vorhersehen kann.

5. Wie hat sich die Zahl der Schiffe mit mehr als 8 m Tiefgang von 2017 bis 2023 entwickelt?

Die Entwicklung stellt sich wie folgt dar:



6. Wie hoch waren die durch die Sturm-Havarie der SFL Composer im Dezember 2023 am Emdener Kai entstandenen Schäden, und wer kommt finanziell dafür auf?

Der Schaden kann noch nicht beziffert werden. NPorts hat die Reparatur der durch die Havarie entstandenen Schäden im ersten Halbjahr 2024 ausgeschrieben. Es sind keine Angebote eingegangen. Im zweiten Halbjahr 2024 wird es eine erneute Ausschreibung geben. Die Kosten werden dem Verursacher - hier die Schiffsreederei - in Rechnung gestellt.

7. Werden, wie im März dieses Jahres seitens der Beijing Changjiu Logistics Corp⁷, auch Schiffe chinesischer Automobilkonzerne Emden verstärkt anlaufen?

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse dazu vor, dass Schiffe chinesischer Automobilkonzerne den Hafen Emden anlaufen werden.

8. Welchen Anteil hat der Emdener Hafen an der Wertschöpfung der NPorts? Welche Ausbauziele bei Umsatz und Gewinn sind unternehmensseitig gesetzt?

Nach Auskunft der NPorts liefert der Hafen Emden bei der Gesamtleistung Umsatz inkl. sonstiger Erträge einen Beitrag von 20 bis 25 %. Diese Größenordnung soll nach Einschätzung der NPorts auch in den nächsten Jahren gehalten werden. Allerdings wird sich der Aufwand (ohne Abschreibungen) aufgrund der Sanierung der großen Seeschleuse im Vergleich zu den anderen niedersächsischen Häfen deutlich erhöhen und über 38 % von NPorts ausmachen. Im Jahr 2023 betrug dieser Anteil rund 32 %. Aufgrund der Struktur des Emdener Hafens und der hohen Sanierungsleistungen gibt es in diesem Hafen, wie auch schon in der Vergangenheit, keine Gewinnerwartung. Die Verluste werden sich jedoch gegenüber den Vorjahren aufgrund der Sanierung der großen Seeschleuse erhöhen.

9. Kann die Landesregierung aus vorliegenden Daten annähernd ermitteln, welchen Anteil der Emdener Hafen

a) direkt für die Wirtschaftsleistung und den Arbeitsmarkt der Stadt Emden und ihrer benachbarten Landkreise und

b) indirekt für das Wirtschaftsaufkommen des Landes Niedersachsen hat?

Eine für die Beantwortung der Frage erforderliche Sonderauswertung kann in der für die Beantwortung der Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden. Für die Erstellung der Auswertung ist eine Kombination aus besonderem statistischem Methodenwissen und besonderer Analyse- bzw. IT-Kompetenz (u. a. IT-Programmierung) erforderlich, welche derzeit nicht vorhanden ist.

10. Wie hoch wäre der wirtschaftliche Schaden im Falle einer unterbleibenden Emsvertiefung und einer Verlagerung des Schiffsverkehrs in ausländische Häfen (etwa bei Frachtransporten nach Vlissingen, bei Autotransporten nach Zeebrügge)?

Die Landesregierung kann nicht vorhersehen, welche unternehmerischen Entscheidungen die Reedereien im Falle des Unterbleibens einer Fahrrinnenanpassung treffen würden. Ein wirtschaftlicher Schaden kann daher nicht beziffert werden.

11. Welche hauptsächlichen Einwände gegen die Emsvertiefung wurden in den rund 150 Stellungnahmen zu den Planunterlagen erhoben?

Das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Fahrrinnenanpassung der Außenems wird von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführt. Der Landesregierung liegen zu den Inhalten der Stellungnahmen keine Erkenntnisse vor.

⁷ <https://www.weser-maritime-news.de/post/zwei-weitere-chinesische-autofrachter-nehmen-auf-jungfernfahrten-kurs-auf-norddeutsche-h%C3%A4fen>

12. Richtet sich die Kritik der Umweltverbände im Kern auf angenommene Beeinträchtigungen von FFH- und Natura-2000-Gebieten, für die bereits Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen projektiert sind?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

13. Wie sieht die Landesregierung die geplante Emsvertiefung im Kontext des EU-Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2014/2262 gegen die Bundesrepublik Deutschland und des EuGH-Urteils vom 21.9.2023 zur Umsetzung der FFH-Richtlinie?

Gegenstand des Urteils des EuGH in der Rechtssache C-116/22 vom 21.09.2023 sind die bisher nicht erfolgte hoheitliche Sicherung von FFH-Gebieten, die fehlende bzw. die inhaltliche Ausgestaltung von Erhaltungszielen und die unterbliebene Festlegung von Managementmaßnahmen. Dies hat jedoch keine unmittelbaren Auswirkungen auf Vorhaben, in denen im Wege einer FFH-Verträglichkeitsprüfung die mögliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes zu prüfen ist.

14. Welches sind die anstehenden weiteren Projektschritte der Emsvertiefung, und wie gestaltet sich der vorgesehene Zeitplan?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

15. Welche Kosten werden zukünftig jährlich für die Unterhaltungsbaggerungen der Außenems-Fahrrinne erwartet, und wer trägt diese zu welchen Teilen?

Die Unterhaltung der Fahrrinne obliegt grundsätzlich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, dabei ist die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

Umschläge und Ankünfte nach Schiffsarten im Seehafen Emden

Schiffsart	Jahr													
	2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	Tonnen insg.	Schiffsankünfte insg.	Tonnen insg.	Schiffsankünfte insg.	Tonnen insg.	Schiffsankünfte insg.	Tonnen insg.	Schiffsankünfte insg.	Tonnen insg.	Schiffsankünfte insg.	Tonnen insg.	Schiffsankünfte insg.	Tonnen insg.	Schiffsankünfte insg.
Containerschiff	1 098	4	5 401	4	1 086	1	601	1	66 800	3	126	1		
Fahrzeugtransportschiff	2 218 403	743	1 989 031	689	2 088 114	623	1 581 191	440	1 508 731	401	1 784 803	435	2 197 244	519
Offshore-Fahrzeug	55	1	162	2	12 925	147	7 069	328	19 101	366	11 896	285	134	3
Ro-Ro-Schiff ¹⁾	141 337	192	291 636	243	179 705	901	251 335	898	177 443	898	211 676	962	243 726	904
Schüttgutfrachtschiff	922 504	77	503 812	40	310 171	18	513 651	26	580 649	27	650 559	28	682 356	29
Sonstige Schiffe	19 060	21	64 306	39	2 219	19	222	1	1 212	6	3 286	12	13 910	106
Spezialfrachtschiff											261	1		
Stückgutfrachtschiff	850 157	277	1 002 893	273	1 073 064	316	941 163	280	787 090	210	861 986	238	782 185	273
Tankschiff	899 063	138	916 952	110	754 693	126	774 240	116	735 457	99	815 330	117	543 993	74
Gesamtergebnis	5 051 677	1 453	4 774 213	1 400	4 421 977	2 151	4 069 472	2 090	3 876 483	2 010	4 339 923	2 079	4 463 548	1 908

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Abteilung 3, Seeverkehrsstatistik

¹⁾ Die Kfz-Transporte erfolgen in der Regel anhand von Ro-Ro-Schiffen, Umsätze liegen uns hierzu nicht vor.

© Landesamt für Statistik Niedersachsen, Hannover 2024

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Einfuhren von KFZ als Handelsgüter vom Seehafen Emden - Anzahl der Ladungsträger ²⁾

Einladeregion	Jahr						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Argentinien			7	8	5		
Belgien	4 005	10 392	1 600	2 329	276		1 002
Brasilien	2 886	522					
Dänemark						9	
Deutschland ¹⁾	3 185	2 857					
Estland			1		144	114	28
Finnland							3
Ghana		2 376					
Griechenland			196				
Irland				1 104			
Italien	82	2 956	1 251				467
Japan	28		567				
Kanada	57	2	18	30	12	5	1
Katar			2				
Korea, Republik	5 548		1 819	154			
Mexiko	137 482	114 630	114 658	82 023	92 464	113 864	102 711
Niederlande	4	6 298	2				
Nigeria						1 219	
Norwegen		2 002		58			
Polen			1				
Portugal	55 406	95 737	119 998	83 822	81 373	88 651	78 785
Schweden				77			
Senegal						9	
Singapur	159		11	14		15	30
Spanien	67 024	73 829	72 795	49 891	35 564	47 270	42 266
Südafrika	47 611	42 649	85 919	71 061	74 037	82 722	125 099
Türkei	1 739			2	1		
Vereinigte Staaten von Amerika	1 361	9 068	12 764	2 813	2 553	589	2 377
Vereinigtes Königreich	7 706	5 254	5 746	5 849	7 638	9 211	6 048
Gesamtergebnis	334 283	368 572	417 355	299 235	294 067	343 678	358 817

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Abteilung 3, Seeverkehrsstatistik

¹⁾ Einlagehäfen in Deutschland: Bremerhaven, Hamburg, Nordenham und Deutschland, übrige Häfen (Niedersachsen)

²⁾ Zur Übersichtlichkeit wurde sich hier gemäß der Fragestellung auf das Ladungsgut „Kfz als Handelsgut“ beschränkt. Eine genauere Abgrenzung ist nicht möglich, so dass hier auch LKW enthalten sind. Mit der Anzahl der Ladungsträger sind üblicherweise Container oder Paletten etc. gemeint. Bei der Verladung von Kfz sind dies in der Regel aber die einzelnen Fahrzeuge.

© Landesamt für Statistik Niedersachsen, Hannover 2024

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellennachweis gestattet.

Ausfuhren von KFZ als Handelsgüter vom Seehafen Emden - Anzahl der Ladungsträger ²⁾

Ausladeregion	Jahr						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Belgien	1 751	2 100	4 217				
Benin						8	
Chile	33	33					
China			1 842	7 445			381
Dänemark		235					
Deutschland ¹⁾	4 214	1 315	509	21 948	20 828	16 594	32 013
Ecuador						36	
Estland				27		4	7
Fidschi						3	20
Finnland	648						
Frankreich		2 217				1 011	636
Griechenland	309	478	208				
Irland	38 394	39 086	33 569	25 541	26 870	30 830	37 943
Italien		1 000	1 000	3 387	1 201	4 110	6 512
Jamaika							64
Japan	70 013	78 214	52 131	32 173	34 440	39 274	56 148
Kanada	64 890	51 559	42 933	25 136	29 295	33 801	41 630
Kolumbien					102		35
Korea, Republik	13 638	3 026	5 519	2 355			
Mexiko	31 753	35 870	21 804	13 099	11 810	17 460	22 144
Niederlande			1 121				
Norwegen		5 613				785	
Polen		655				89	
Portugal	22 639	15 899	11 580	8 188	10 045	10 644	16 021
Russische Föderation		426					
Schweden		2 095				716	1 070
Singapur	5 097	712	3 568	15	1	10	18
Spanien	54 233	56 639	54 029	34 262	29 090	26 318	30 346
Südafrika	6 005	1 127	1		7		
Taiwan (Provinz)			20 629	19 352	17 119	17 676	25 983
Türkei	62 798	30 094	24 281	44 166	29 288	21 328	22 859
Vereinigte Staaten von Amerika	237 373	197 005	223 064	186 899	208 832	241 684	271 037
Vereinigtes Königreich	487 940	457 120	420 940	334 281	287 852	314 960	399 339
Gesamtergebnis	1 101 728	982 518	922 945	758 274	706 780	777 341	964 206

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Abteilung 3, Seeverkehrsstatistik

¹⁾ Einlagehäfen in Deutschland: Bremerhaven, Hamburg, Nordenham und Deutschland, übrige Häfen (Niedersachsen)

²⁾ Zur Übersichtlichkeit wurde sich hier gemäß der Fragestellung auf das Ladungsgut „Kfz als Handelsgut“ beschränkt. Eine genauere Abgrenzung ist nicht möglich, so dass hier auch LKW enthalten sind. Mit der Anzahl der Ladungsträger sind üblicherweise Container oder Paletten etc. gemeint. Bei der Verladung von Kfz sind dies in der Regel aber die einzelnen Fahrzeuge.

© Landesamt für Statistik Niedersachsen, Hannover 2024

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellennachweis gestattet.