

**Rede von
Minister Walter Hirche
anlässlich des Niedersächsischen Hafentages 2005
am 02.09.2005**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Raffetseder,
sehr geehrter Herr Dr. Niehues,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

fast auf den Tag genau hat vor einem Jahr der letzte Hafentag in Leer stattgefunden. Ich freue mich, heute wieder bei Ihnen zu sein und mit Ihnen einen Rückblick auf das vergangene Jahr und einen Ausblick auf die vor uns liegende Zukunft werfen zu können.

Herrn Dr. Brons und der AG Ems möchte ich an dieser Stelle ganz herzlich danken, dass er sein Schiff, die „MS Münsterland“, für diese Veranstaltung zur Verfügung gestellt hat. Damit ist in hervorragender Weise der maritime Bezug gewährleistet.

Im Rückblick auf die vergangenen 365 Tage kann ich nur feststellen: Es war ein turbulentes Jahr, wir haben viel bewegt und auch viel erreicht. Herr Bullwinkel hat in seiner Ansprache vor wenigen Minuten auf die Bedeutung der niedersächsischen Häfen und die wirtschaftliche Entwicklung in den Häfen hingewiesen. Wir haben von einer sehr erfolgreichen Bilanz der niedersächsischen Häfen und der darin tätigen Hafenwirtschaft gehört. Die summarische Betrachtung der niedersächsischen Seehäfen rückt uns mit über 60 Mio Tonnen umschlagsmäßig an die zweite Stelle in Deutschland.

Allein diese Betrachtungsweise für unsere Häfen als Gesamtheit führt dazu, dass wir in Niedersachsen auch international wesentlich deutlicher wahrgenommen werden. Es führt dazu, dass wir über die verbesserte Wahrnehmung auch unsere Position im internationalen Vergleich besser behaupten und auch weiter ausbauen können.

Die treibende Kraft des Zuwachses liegt im Containergeschäft, welches zurzeit in Norddeutschland von Hamburg und Bremen dominiert wird. Mit dem Bau des Jade-Weser-Ports wird Niedersachsen in den nächsten Jahren in die Liga der großen Containerhäfen aufsteigen. Niedersachsen hat eine hervorragende Position. Die kurzen Seewege zu den Häfen, die großen Flächenpotenziale für die Ansiedlung weiterer Firmen und in der Regel gut ausgebaute Hinterlandverbindungen machen niedersächsische Häfen für jeden Investor interessant. Diese Vorteile gilt es weiter zu vermarkten, um so unsere Position im Wettbewerb zu verbessern.

Für niedersächsische Häfen wie für Bremen und Hamburg gilt, dass die seewärtigen Zufahrten noch nicht ausreichen, um auch die Verkehre mit den zukünftig größeren Schiffsgenerationen abzuwickeln.

Unterweseranpassung

Die von Niedersachsen beantragte Unterweservertiefung ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten, der Scoping-Termin hat stattgefunden und die Planfeststellungsunterlagen werden vorbereitet. Da Bremen zeitgleich mit Niedersachsen auch für die Außenweser eine erneute Vertiefung beim Bund angemeldet hat, wird die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest beide Vorhaben nach Möglichkeit in einem aufeinander abgestimmten Planfeststellungsverfahren abwickeln. Hierzu sind wir mit Bremen in sehr enger Abstimmung, so dass wir davon ausgehen, dass ab nächstem Jahr die Planfeststellung für die Außenweser- und Unterweservertiefung in einem koordinierten Vorgehen abgewickelt werden kann.

Privatisierung

Im letzten Jahr konnte ich darüber berichten, dass eine Entscheidung der Landesregierung zur Schaffung privatrechtlicher Strukturen der niedersächsischen Hafenverwaltung kurz bevor steht. Inzwischen kann ich Vollzug melden. Seit 01.01.2005 arbeitet die Niedersächsische Hafenverwaltung in der privatrechtlichen Form der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG. Unser neuer Geschäftsführer, Herr Meier-Schwickerath, ist anwesend und freut sich auf die Gespräche mit Ihnen.

Als letzter wesentlicher Schritt sind die betriebsnotwendigen Immobilien der ehemaligen Häfen- und Schifffahrtsverwaltung in die neue Gesellschaft eingebracht worden. Dem Vorschlag der Landesregierung hat der Landtag am 23. Juni 2005 zugestimmt und damit den Weg freigemacht, das Eigentum an den Grundstücken zu übertragen. Wir reden hier über ein Volumen von rund 575 Mio. €, durch dessen Übertragung sichergestellt ist, dass NPorts substantziell mit Betriebsvermögen ausgestattet ist. Nur dadurch kann die Gesellschaft nach unserer Auffassung ihren Infrastrukturauftrag sinnvoll erfüllen.

Strategische Ziele für NPorts

Mit der Privatisierung der bisherigen Hafenverwaltung geht die Erwartung einher, den Zuschussbedarf des Landes für den Bau und die Unterhaltung der Häfen langfristig abzusenken. Hierbei muss jedoch unterschieden werden zwischen dem laufenden Betrieb der Häfen und den notwendigen Investitionen, die für die Weiterentwicklung der Häfen jeweils notwendig sind. Es ist unser Ziel, den laufenden Betrieb möglichst kostendeckend zu betreiben. Dazu gehören natürlich auch kleinere Investitionen, die Niedersachsen Ports in eigener Zuständigkeit ausführen muss.

Die großen, strategischen Investitionen in Hafenerweiterungen oder umfangreiche Ergänzungen der Infrastruktur sind nach wie vor Aufgaben, aus denen sich das Land nicht zurückziehen kann. Aber wir werden strenge Maßstäbe daran legen, in welche Projekte Landesmittel investiert werden und in welche nicht. Hier gilt eine klare betriebswirtschaftliche Konzentration auf den jeweiligen Zweck. Auch wenn das Land eigene Haushaltsmittel in die Entwicklung eines Hafens hineinsteckt, muss das nicht zwangsläufig bedeuten, dass es auch die Kosten zu 100 % trägt. Es ist durchaus vorstellbar, dass Niedersachsen Ports allein schon durch die umfangreichen Vermögenswerte, die wir der Gesellschaft übertragen haben, Finanzierungen aus eigener Kraft realisieren kann. Daneben gibt es natürlich auch die Möglichkeit, dass private Unternehmen sich an strategischen Projekten in Häfen unmittelbar beteiligen. Hierzu werden dann geeignete organisatorische Formen zu finden sein. Für solche Projekte des Public Private Partnership gibt es sowohl in Deutschland als auch

international genügend Beispiele, von denen man sagen kann, dass sie überwiegend hervorragend funktionieren.

Ich denke, dieser Hinweis macht deutlich, dass wir mit der neuen Gesellschaftsform für die Hafenverwaltung einen deutlichen Zugewinn an Gestaltungsspielräumen gewonnen haben.

Investitionen

Beispielhaft möchte ich für Investitionsvorhaben zwei Projekte nennen, deren Realisierung wir Schritt für Schritt in den nächsten Jahren anstreben.

Cuxhaven soll als Basishafen für die Offshore-Windenergie ausgebaut werden. Hierfür hat die Landesregierung bereits die Weichen gestellt. In diesem und im nächsten Jahr werden wir mit dem Bau einer Schwerlastplattform und einer Schwerlastzufahrt die Möglichkeiten schaffen, Windkraftanlagen mit besonders großem Gewicht auf See zu bringen. Bei der Vorbereitung dieses Vorhabens ist deutlich geworden, dass die dann geschaffenen Kapazitäten nicht ausreichen werden, um den weiterhin steigenden Bedarf an Umschlagskapazität für die Verschiffung von Offshore-Windkraftanlagen zu befriedigen. Aus diesem Grunde wollen wir den Cuxport-Terminal um 240 m nach Osten erweitern, um den vorhandenen Bedarf an Montage-, Liegeplatz- und Verschiffungskapazität bereitzustellen. Ohne rechthaberisch sein zu wollen: Ein Weg den ich vor 1990 schon wollte. Diese neue Anlage lässt bei entsprechender Nachfrage auch andere Umschläge zu. Der Scoping-Termin hierfür hat bereits stattgefunden, das Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet.

Der Hafen **Brake** erreicht in absehbarer Zeit seine Kapazitätsgrenze. Das als Hafenerweiterung genutzte ehemalige Kasernengelände wird in Kürze vollständig belegt sein. Daher wird es bald notwendig werden, zusätzliche Flächen bereit zu stellen. Vorgesehen ist es, das sogenannte Hafenerweiterungsgebiet Nord hierfür zu erschließen. Erst diese Erweiterung würde dem Hafen Brake und den im Hafen

ansässigen Firmen eine kontinuierliche wirtschaftliche Fortentwicklung ermöglichen und dazu beitragen, die Wirtschaftskraft der Region zu stärken.

JadeWeserPort

Bei dem mit Abstand größten Infrastrukturprojekt des Landes Niedersachsen, dem JadeWeserPort, stehen wichtige Entscheidungen in naher Zukunft an.

Die wirtschaftliche Grundlage des Projekts ist die Vergabe der 40jährigen Betreiberkonzession. Ich habe mich gefreut, dass sich bedeutende nationale und internationale Unternehmen um diese Betreiberkonzession beworben haben. Dies ist eine eindrucksvolle Bestätigung für das Projekt. Die Verhandlungen mit den Bietern, die sich für die letzte Runde qualifiziert haben, sind zwischenzeitlich aufgenommen worden. Wir sind zuversichtlich, die Betreiberfrage bis zum Herbst dieses Jahres geklärt zu haben. Mit dem Zuschlag für einen Betreiber wird das Projekt weiteren Schwung erfahren. Es muss nicht besonders betont werden, dass die vergaberechtlichen Grundsätze der Ergebnisoffenheit, Diskriminierungsfreiheit und Transparenz strikt beachtet werden.

Wir gehen davon aus, dass die Planfeststellungsbeschlüsse mit der sogenannten sofortigen Vollziehbarkeit, die entscheidend für den zeitnahen Baubeginn sind, Ende 2005 vorliegen werden. Das Beispiel des gerichtlichen Baustopps der Maasvlakte II in Rotterdam vom Frühjahr des Jahres ist eine Warnung und bestätigt unsere Vorgehensweise, alle betroffenen Belange sorgfältig aufzuarbeiten und einer gerichtsfesten Lösung zuzuführen.

Für die wichtigsten Bauleistungen - der Bau der 1,7 km langen Kaje, die Errichtung der Nord- und Süddämme und die Aufspülung der Flächen von 360 ha - ist zwischenzeitlich das Präqualifizierungsverfahren abgeschlossen. Qualifiziert haben sich mehrere Bietergemeinschaften, auch mit mittelständischen Bauunternehmen sowohl aus dem niedersächsischen, wie dem nationalen und europäischen Bereich. Diese Unternehmen werden in den nächsten Wochen aufgefordert, ihre Angebote in einer angemessenen Frist abzugeben. Vor Ort sind in diesen Tagen

Proberammungen mit den Bauelementen der späteren Kaje von einer Hubinsel aus durchgeführt worden, um technische Erkenntnisse über den Baugrund zu erhalten und die Kajeonstruktion zu optimieren. Wir bereiten also alles vor, um Anfang 2006 zu bauen.

Lassen Sie mich an dieser Stelle noch einmal betonen, welchen Kraftakt es für diese Landesregierung bedeutet hat, dieses Projekt auf sichere finanzielle Beine zu stellen. Das Projekt ist in der mittelfristigen Finanzplanung gesichert. Dies alles ist bemerkenswert in einer Zeit äußerst angespannter Haushaltslage.

Wir erwarten von dem JadeWeserPort eine erhebliche Stärkung der niedersächsischen Seehafenverkehrswirtschaft und einen wichtigen Schritt in die weitere Internationalisierung unseres Landes. Mit dem Containerterminal JadeWeserPort und den Ansiedlungen im unmittelbar angrenzenden 170 ha großen Hafengroden wird im Nordwesten unseres Landes ein Logistikzentrum von europäischer Bedeutung entstehen. Uns ist klar, dass es dazu großer Anstrengungen bedarf und wir in diese Funktionen hineinwachsen müssen.

Als nächsten Schritt in diese Richtung wird die Landesregierung noch in diesem Jahr mit den Partnern Stadt Wilhelmshaven, Landkreisen Friesland, Wittmund und Wesermarsch die so genannte Vermarktungs- und Immobilienmanagementgesellschaft gründen. Auch hiervon werden wichtige Impulse ausgehen mit den angestrebten positiven Beschäftigungs- und Struktureffekten in der Nordwest-Region.

Die Entwicklung der internationalen Containerverkehre verläuft weiterhin sehr dynamisch mit Zuwachsraten im Containerumschlag in Nordeuropa zwischen 12 % und 16 % in Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam. Die gerade vollzogenen bzw. beabsichtigten Fusionen großer Reedereien sind dafür auch ein eindrucksvoller Beweis.

Mit unserem JadeWeserPort kommen wir auch aufgrund der Schiffsgrößenentwicklungen gerade zur rechten Zeit. Mit Baubeginn 2006 halten wir

unser ehrgeiziges Ziel, den Tiefwasserhafen Wilhelmshaven für Containerschiffe Ende 2009/Anfang 2010 in Betrieb zu nehmen.

Port Package II

Ein wichtiges Thema, was uns jetzt insbesondere im Herbst weiter beschäftigen wird, ist die europäische Port Package II-Richtlinie zum Thema Hafendienste. Wie Sie wissen, ist der vorliegende Entwurf nun schon der zweite Versuch der Kommission, auf diesem Sektor Regelungen zu treffen. Der erste Versuch war gescheitert, aber offensichtlich hat die Kommission daraus nicht die gebotenen Konsequenzen gezogen. Im Gegenteil, der neue Richtlinienvorschlag weist weitere Verschärfungen auf, die aus unserer Sicht nicht akzeptabel sind. Es liegt deswegen in unser aller Interesse, diesen Plänen der EU-Kommission erneut einen Riegel vorzuschieben. Dies ist in Deutschland politischer Konsens auf Landes- bzw. Bundesebene. Der Niedersächsische Landtag hat unsere Position ausdrücklich bekräftigt und die Landesregierung aufgefordert, dafür zu sorgen, dass durch die Richtlinie wettbewerbsfähige Strukturen in Niedersachsen nicht zerschlagen werden.

Die niedersächsischen Häfen selbst und die in ihnen tätigen Unternehmen weisen mittelständische Strukturen auf, die sie von den großen deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen sowie von den Häfen der ARA-Range (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam-Range) unterscheiden. Wir dürfen nicht zulassen, dass diese Strukturen durch Vorgaben aus Brüssel gefährdet werden. Deshalb meinen wir, dass der Richtlinienentwurf in wesentlichen Punkten geändert werden muss, bevor wir ihm zustimmen können. Ich nenne hier nur drei Punkte:

1. Mit der Richtlinie soll eine obligatorische **Genehmigungspflicht** für sämtliche Tätigkeiten des Ladungsumschlags eingeführt werden. Die Kommission will damit in einem transparenten Auswahlverfahren Konzessionen an Unternehmen erteilen, die an einem Hafenumschlag interessiert sind. Hierdurch soll der Wettbewerb gefördert werden – dieser Grundgedanke wird natürlich von uns ausdrücklich unterstützt. Solche Regelungen machen aber

nur Sinn, wenn Wettbewerb in einem Hafen fehlt und eine Begrenzungssituation vorliegt, in der z. B. mehrere Unternehmen Interesse an der Nutzung einer knappen Fläche haben. Nur in diesen Fällen darf es eine Genehmigungspflicht geben. Das ist unsere Forderung an Brüssel.

Hinzu kommt, dass diese Richtlinie dem Land aufgeben will, über eine generelle obligatorische Genehmigungspflicht neue bürokratische Verfahren einzuführen, die sehr aufwändig sind und die erhebliche personelle Ressourcen binden, ohne dass es in der Sache etwas bringt. Das widerspricht natürlich allen unseren Bemühungen, Bürokratie auch zum Nutzen der gewerblichen Wirtschaft abzubauen.

2. Die Landesregierung ist zudem der Auffassung, dass die in dem Richtlinienentwurf vorgesehenen **Laufzeiten von Genehmigungen** viel zu kurz sind. Hier hat es sogar deutliche Verschärfungen gegenüber dem ersten Richtlinienentwurf gegeben, die in der Sache nicht nachvollziehbar sind. Die Genehmigungsdauer muss sich an den Abschreibungszeiten orientieren, alles andere macht wirtschaftlich keinen Sinn und verhindert Investitionen, die wir zur Entwicklung unserer Häfen in der Zukunft benötigen. Zu diesem Thema gehören auch die unzureichenden Entschädigungsregelungen, wenn nach Ablauf einer Genehmigung die neue Konzession einem anderen Unternehmen erteilt wird. Die gegenwärtig vorgesehenen Regelungen können zur Konsequenz haben, dass kein Unternehmen, und schon gar kein mittelständisches Unternehmen, in unseren Häfen noch investieren wird. Das können und wollen wir nicht zulassen.
3. Der Richtlinienentwurf enthält keine Regelungen zu **Härtefällen** und zum **Eigenbedarf**. Nicht erfasst sind die Fälle, dass ein mittelständisches Unternehmen seine Lizenz und damit seine Arbeitsgrundlage verliert und dadurch in eine finanzielle Notlage gerät. Weiterhin nicht abgedeckt ist der Fall, dass auf Grund des Verlustes der Lizenz das Unternehmen aus dem Markt ausscheidet. Dies sind aber wichtige Fragen, die insbesondere den Mittelstand, der in der Regel über eine knappe Kapitaldecke verfügt,

interessieren, und hier fordern wir die Kommission und das Europäische Parlament auf, Nachbesserungen vorzunehmen.

Wichtig erscheint es mir auch, bei anstehenden Großinvestitionen Bestandsschutz zu gewähren. Investitionen in Hafenerweiterungen werden nicht stattfinden, wenn das investierende Unternehmen befürchten müsste, vor Ablauf der Amortisationszeiten die Umschlagslizenz zu verlieren und nicht angemessen entschädigt zu werden. Solche wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind völlig inakzeptabel, und das muss auch Brüssel einsehen.

Motorways of the Sea

Die deutsche Wiedervereinigung, das europäische Zusammenwachsen und der Beitritt von 10 neuen Mitgliedsstaaten zur Europäischen Union haben die Verkehrspolitik in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Die Warentransporte haben sich verstärkt. Aber gerade in den letzten Wochen ist ein verstärkter Trend zum Straßentransport deutlich geworden. Niedrige Löhne und billige Dieselpreise in den osteuropäischen Staaten führen dazu, dass der Straßentransport im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern fast konkurrenzlos billig geworden ist. Im Bereich des Seeverkehrs auf der Ostsee hat es deswegen inzwischen Einbrüche auf bestimmten Linien von bis zu 40 % des bisherigen Transportvolumens gegeben. Einen solchen Trend umzukehren ist nur möglich, wenn die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf EU-Ebene harmonisiert werden. Leider können wir auf Ebene des Landes hierzu relativ wenig beitragen, es ist eine originäre Aufgabe des Bundes und der EU-Kommission, hier für faire Wettbewerbsbedingungen zu sorgen.

Am Anfang dieser Woche haben wir in Hannover eine Informationsveranstaltung durchgeführt, bei der über die Möglichkeiten der EU zur Förderung logistischer Projekte aus dem Marco Polo-Programm sowie zur verstärkten Nutzung des Seeverkehrs für die überregionalen Transporte informiert worden ist. Die Veranstaltung hatte mit ca. 100 Teilnehmern einen großen Anklang gefunden und ich bin froh, dass wir in Niedersachsen als erstes Bundesland diesen Schritt an die Fachöffentlichkeit gewagt haben.

Aus eigenen Gesprächen in Brüssel ist mir deutlich geworden, dass das Thema des Seeverkehrs und dessen Förderung bisher noch nicht in dem Maße wie es verkehrspolitisch sinnvoll und notwendig gewesen wäre, am Markt platziert worden ist. Hierbei liegt die Idee der EU zu Grunde, für die Langstreckentransporte innerhalb Europas bevorzugt den Seeweg zu benutzen, um erst in den jeweiligen Zielregionen die Landverkehrsträger für die weitere Verteilung zu nutzen. Niedersachsen ist wie alle anderen Flächenländer im Zentrum Europas von der rasant steigenden Verkehrsmengenentwicklung besonders stark betroffen, treffen sich doch in Niedersachsen die großen Magistralen im Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr mit der Folge, dass unsere Aktivitäten zum weiteren Ausbau der Straßen und Schienenwege dem unaufhörlich steigenden Bedarf nicht mehr nachkommen können.

Wir begrüßen daher die Initiative der EU, hier Alternativen anzubieten und die Etablierung neuer logistischer Verbindungen finanziell zu unterstützen. Allerdings müssen wir feststellen, dass die EU dazu eine Konstruktion gewählt hat, die mit der Realität nur schwer in Einklang zu bringen ist. Dennoch ist der Diskussionsprozess, der jetzt eingeleitet worden ist, positiv und ich hoffe, dass wir auch gerade durch die breite Diskussion in der Fachöffentlichkeit möglicherweise Lösungen finden, um die Ziele der EU auch im eigenen Interesse erreichen können. Ich möchte Sie daher an dieser Stelle auch sehr herzlich bitten, die idealtypischen Vorstellungen der EU nicht von vornherein als weltfremd zu verwerfen, sondern aktiv daran mitzuwirken, die verkehrspolitischen Ziele, die durchaus vernünftig sind, mit zu verwirklichen.

Schifffahrtspolitik

Auf der Fachkonferenz „Reedereistandort Niedersachsen“ am 1. Juli 2005 in Leer, dem zweitgrößten Reedereistandort Deutschlands hatte ich Gelegenheit, mit mehr als 100 Reedern und Schifffahrtsexperten aus dem norddeutschen Raum über die Lage der maritimen Wirtschaft zu diskutieren. Die Veranstaltung stand im Zeichen der aktuellen Ereignisse in Berlin. Und so richteten die Teilnehmer einmütig einen Appell an die jetzige, vor allem aber an die kommende Bundesregierung, das geltende Tonnagesteuersystem zu erhalten.

Mit der Option für die Tonnagesteuer haben sich ca. 390 Reedereiunternehmen verpflichtet, ihre Schiffe 10 Jahre lang von Deutschland aus zu bereedern. Ganz besonders habe ich mich gefreut, dass die Reeder ihr Versprechen aus dem Bündnisabkommen ohne Abstriche eingelöst haben. Vor wenigen Tagen ist das 100. Schiff wieder zurückgeflaggt worden.

Durch die Tonnagesteuer werden viele krisensichere Dauerarbeitsplätze an Bord der Schiffe, in den Reedereikontoren und zahlreiche Arbeitsplätze in den peripheren Beschäftigungszweigen an Land, wie Schiffsmakler, Versicherungsgesellschaften und Schiffsfinanzierer gesichert. Dies stärkt die maritimen Standorte in Niedersachsen und schafft Arbeitsplätze und neue Wertschöpfung. Weil der Staat weit mehr zurückerhält, als er investiert, halte ich das System im Ergebnis für vernünftig. Man sieht: weniger Steuerbelastung führt zu höheren Einnahmen - soviel zum Stichwort „Gegenfinanzierung“.

Ich werde mich auch nach einem möglichen Politikwechsel in Berlin für die Beibehaltung der Tonnagesteuer einzusetzen.

Hafensicherheitsentgelte

Lassen Sie mich zum Schluss noch einmal ein Thema aufgreifen, zu dem ich am letzten Hafentag schon einmal Stellung genommen habe. Es geht um die Hafensicherheitsentgelte, die das Land zur Refinanzierung von Hafensicherheitsinvestitionen erhebt. Diese Investitionen sind erforderlich geworden, nachdem die EU eine Hafensicherheitsverordnung erlassen hat, mit der internationale Regelungen in innereuropäisches Recht transformiert worden sind. Das Land ist darauf hin mit Investitionen in Vorleistung getreten, um schnell und unbürokratisch Vorkehrungen zu treffen, damit der Hafenumschlag entsprechend den internationalen Vorgaben durchgeführt werden kann und die Unternehmen keine Nachteile erleiden. Die Häfen wurden mit knapp 5 Mio. € den neuen internationalen Sicherheitsstandards angepasst und dadurch bestehende Verkehre gesichert.

In Zeiten knapper Kassen ist das Land darauf angewiesen, solche Investitionen zu refinanzieren. Dieses ist Beschlusslage des Haushaltsausschusses des Niedersächsischen Landtages.

In Gesprächen meines Hauses mit den Betrieben der Hafenwirtschaft war es gelungen, entsprechende Modalitäten auszuhandeln. Mir wird jetzt berichtet, dass im Einzelfall diese Verabredungen nachträglich in Frage gestellt werden. Das ist ein Weg, der nicht akzeptiert werden kann. Nach der Privatisierung stehen diese Einnahmen Niedersachsen Ports zu. Die Gesellschaft ist ausdrücklich aufgerufen, sie zu erheben und durchzusetzen, damit sie ihren Auftrag, den Zuschussbedarf soweit wie möglich zu senken, nachkommen kann. Ich bitte hierfür nachhaltig und dringlich um Verständnis.

Schluss

Ich habe Ihnen mit meinen Ausführungen einen weiten Bogen über die verschiedenen Themen im Bereich der niedersächsischen Hafenpolitik gespannt. Das, was **wir** in der Hand haben, habe ich Ihnen erläutert. Allerdings stehen auf Bundesebene in der allernächsten Zukunft Veränderungen an, auf die wir alle miteinander sehr gespannt sind. Egal, wie das Ergebnis auch aussehen mag, ich erwarte von der nächsten Bundesregierung eine stärkere Berücksichtigung der verkehrlichen Belange in der Politik, weil ich eine gute verkehrliche Infrastruktur für das Fundament des Wirtschaftswachstums halte.

Und so hoffe ich auch, dass wir bei unserem nächsten Zusammentreffen auf dem Hafentag 2006 in diesem Bereich deutliche Fortschritte vermelden können.

Ich wünsche der heutigen Veranstaltung jetzt einen guten weiteren Verlauf und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Das Wetter heute und die Fahrt auf der „MS Münsterland“ bieten auch die äußeren Voraussetzungen, um trotz allem optimistisch in die Zukunft der niedersächsischen maritimen Wirtschaft zu blicken. Die Sensibilität für die Küste macht nicht südlich von Oldenburg halt: Sie haben auch in Hannover gute Verbündete!

Ich wünsche der heutigen Veranstaltung jetzt einen guten weiteren Verlauf und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.