

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Meta Janssen-Kucz und Eva Viehoff (GRÜNE)

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

**Containerschiffsstau im Wattenmeer: Kann eine Hafenkooperation das Entladen von Schiffen beschleunigen?**

Anfrage der Abgeordneten Meta Janssen-Kucz und Eva Viehoff (GRÜNE), eingegangen am 03.05.2022 - Drs. 18/11160  
an die Staatskanzlei übersandt am 04.05.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 11.05.2022

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Aktuell sollen laut Medienberichten zu Dutzenden Containerschiffe auf der Nordsee liegen und auf die Einfahrt in einen der deutschen Seehäfen warten, um dort ihre Ladung zu entladen. Gleichzeitig sind aufgrund verschiedener Ursachen die logistischen Abläufe gestört. Die Container stauen sich in Häfen, und die Abfertigung der Schiffe geht nur langsam voran. Gründe dafür sind neben dem Brexit auch die Corona-Pandemie, der Krieg Russlands gegen die Ukraine und jetzt jüngst auch die Maßnahmen Chinas zur Eindämmung weiterer Corona-Ausbrüche. So soll der Corona-Lockdown in Shanghai zu einem enormen Personalausfall in einem der größten Häfen der Welt geführt haben. Das Exportvolumen soll dort um 40 % eingebrochen sein. Damit sind die weltweiten Lieferketten empfindlich gestört worden. Die Situation in den deutschen Häfen ist angespannt. Vor Ort wird nach kurzfristiger Abhilfe gesucht: So versucht in Hamburg der Hafenbetreiber HHLA, seine Beschäftigten mithilfe von Sonderprämien zu Mehrarbeit zu motivieren, um den Stau abzuarbeiten. Der Containerschiffsstau hat weitreichende Folgen für die deutsche Industrie, die aufgrund ausbleibender Lieferungen in ihren Produktionsabläufen gestört wird. Laut Industriepräsident Siegfried Russwurm seien vor allem Branchen betroffen, „die auf Rohstoff- oder Bauteillieferungen sowie den Versand ihrer Fertigprodukte über Seetransporte angewiesen sind“ (*dpa*, 23.04.2022). Mit dem JadeWeserPort verfügt Niedersachsen über eine Alternative, die die Situation entschärfen könnte. Hier könnten Container entladen oder zwischengelagert werden, für die es in anderen Häfen keinen Platz gibt.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Landesregierung beobachtet die aktuelle Situation mit Sorge. Die Störungen der internationalen Lieferketten durch eine Vielzahl von Faktoren in der jüngeren Vergangenheit und in absehbarer Zeit vor allem durch den Corona-Lockdown in Shanghai und anderen überlasteten Häfen in China stellen auch die norddeutschen Häfen und die deutsche Industrie vor große Herausforderungen. Die hieraus resultierenden Schiffsstaus werden sich gleichwohl nur sukzessive auflösen lassen, Engpässe beim Warenumsschlag und Hinterlandtransport nicht gänzlich zu verhindern sein. Gemeinsames Ziel aller Akteure der entsprechenden Lieferketten muss es allerdings sein, die jeweiligen Verzögerungen so gering wie möglich zu halten. Die Landesregierung geht davon aus, dass eine stärkere Einbindung des JadeWeserPorts hierzu beitragen könnte.

**1. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen des Schiffsstaus, also des Staus der Containerschiffe, die auf Entladung vor der niedersächsischen Küste warten, auf die Ostfriesischen Inseln und den Nationalpark Wattenmeer hinsichtlich der sich abzeichnenden langen Liegedauer und der damit verbundenen Immissionen?**

Schiffsstaus sind sowohl aus wirtschaftlicher Sicht als auch aus Umweltaspekten generell ungünstig und, wo immer möglich, zu vermeiden oder schnellstmöglich aufzulösen. In welchem Umfang die aktuell von den Containerschiffen während der Liegedauer vor der niedersächsischen Küste verursachten Emissionen und die damit einhergehenden Immissionen auf den ostfriesischen Inseln und im Nationalpark Wattenmeer zu einer erhöhten Belastung führen, kann nicht pauschal beantwortet und von der Landesregierung im Detail auch nicht bewertet werden.

**2. Hat die Landesregierung zusammen mit den Stadtstaaten Hamburg und Bremen und deren Hafenbetreibern Gespräche zwecks verstärkter Kooperation und Entlastung bei den Entladungskapazitäten geführt? Wenn ja, welche und mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?**

Nein, aktuell werden seitens der Landesregierung keine konkreten Gespräche mit Hamburg und Bremen über eine Entlastung bei den Entladungskapazitäten geführt.

Denn zum einen obliegt die Entscheidung über entsprechende Umdisponierungen grundsätzlich den Akteuren in den Lieferketten und kann nicht über wettbewerbseinschränkende Maßnahmen wie eine staatliche Ladungslenkung geregelt werden. Insofern ergibt das auf Initiative des europäischen Verbandes der Hafenoperatoren und Terminalbetreiber FEPORT kurzfristig anberaumte Gespräch der EU-Kommission mit den Akteuren der Lieferketten durchaus Sinn, um in Anbetracht der schwierigen Situation zur Vermeidung ernsthafter Engpässe über mögliche Umleitungen von Schiffen in andere Zielhäfen zu sprechen.

In Hamburg und Bremen vergleichsweise wenig Resonanz gefunden haben bislang zum anderen die Bemühungen der Landesregierung, die in den vergangenen Jahren immer wieder betont hat, dass eine verstärkte standortübergreifende Hafenkooperation in vielerlei Hinsicht Sinn ergäbe und den Hafenstandort Norddeutschland insgesamt stärken würde. Gleichwohl bewirbt die Landesregierung den JadeWeserPort mit seinen unbestrittenen Vorteilen konsequent weiter.

Insofern führt die Landesregierung den Dialog über eine stärkere Hafenkooperation mit den anderen Küstenländern und insbesondere mit Hamburg und dem Land Bremen, das an dem länderübergreifenden Gemeinschaftsprojekt JadeWeserPort beteiligt ist, fort. Die vor geraumer Zeit begonnenen Gespräche zwischen der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und der Bremer EUROGATE-Gruppe über eine mögliche Kooperation der Terminalbetreiber im deutschen Containergeschäft werden von den Unternehmensvertretern allerdings selbst und vertraulich geführt.

**3. Welche freien bzw. flexiblen Entladekapazitäten hat der JadeWeserPort zur Entlastung des Hamburger Hafens und für eine schnellere Entladung der auf Reede liegenden Schiffe aktuell und in den nächsten Wochen?**

Der JadeWeserPort wurde für eine Umschlagkapazität von 2,7 Millionen Standardcontainern (TEU) p. a. konzipiert. Im Jahr 2021 verzeichnete der Hafen mit einer Umschlagsmenge von 712 953 TEU das bisher beste Jahresergebnis seit seiner Betriebsaufnahme. Angesichts der noch nicht erreichten nominalen Umschlagkapazität verfügt der JadeWeserPort über genügend freie Kapazitäten. Aufgrund dieser vorhandenen Kapazitäten kann der JadeWeserPort daher praktische Lösungen anbieten, die den Kunden nicht nur helfen, die internationalen Lieferketten aufrecht zu halten, sondern ihnen auch, als oft letzter Ladehafen am Kontinent, gleichzeitig mehr Zeit für Anlieferungen lassen als in anderen Häfen - und das bei einer meist kürzeren Transitzeit der Waren zur Endbestimmung. Eine Umleitung von Ladung auf den JadeWeserPort, die im Verantwortungsbereich der Reederei und Logistikwirtschaft liegt, kann daher dazu beitragen, die Zuverlässigkeit und Termintreue in den Lieferketten sicherzustellen.

(Verteilt am 12.05.2022)