

**Mitteilung des Senats
an die Bremische Bürgerschaft (Landtag)
vom 20. Dezember 2022**

Blockiert Rot-Grün in Niedersachsen die Weservertiefung?

Die Fraktion der CDU hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

„Die bremischen Häfen sichern rund 40.000 Arbeitsplätze im Bundesland Bremen, darunter über 6.000 direkt im Hafen- und Terminalbetrieb und den komplementären Dienstleistungen. Bundesweit sichern sie über ihre sogenannte „Gateway-Funktion“ rund 350.000 Industriearbeitsplätze. Die Wettbewerbsfähigkeit der bremischen Häfen, insbesondere gegenüber den Westhäfen, ist jedoch zunehmend gefährdet: Sowohl in absoluten Zahlen als auch anteilig geht der Umschlag seit zehn Jahren in allen Segmenten (Gesamt-, Container- und Automobilumschlag) kontinuierlich zurück. Neben zahlreichen weiteren Faktoren, wie dem Stand der Digitalisierung und der Terminalautomatisierung, den vorhandenen Kapazitäten sowie der Flächen- und Arbeitsproduktivität, ist die seit über zwanzig Jahre geplante Fahrrinnenanpassung der Außenweser angesichts immer größer werdender Containerschiffe *das* zentrale Element zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der stadtbremischen Überseehäfen in Bremerhaven.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 11. September 2016 zur Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2011 arbeitete die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) an der Heilung der festgestellten Verfahrensmängel. Im März des Jahres 2020 beschloss der Deutsche Bundestag das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvV), mit dem die Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser (Nord) in den Katalog von besonders bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturprojekten aufgenommen wurde, die nicht mehr durch einen Planfeststellungsbeschluss, sondern durch ein entsprechendes Maßnahmengesetz vollzogen werden können. Im Januar 2021 hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) den Planfeststellungsbeschluss aufgehoben und das Verfahren nach dem MgvG gestartet. Die Verfahrensschritte sind dabei im Wesentlichen die gleichen, ergänzt jedoch um eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Am 11. Mai 2022 fand dazu in Bremerhaven eine Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen (sog. Scoping-Termin) statt. Die nun andauernden Untersuchungen werden mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen. Am Ende des Prozesses verfasst die GDWS einen Abschlussbericht als Entscheidungsgrundlage für den Deutschen Bundestag. Dieser Bericht bedarf des Einvernehmens der betroffenen Länder Bremen und Niedersachsen, soweit Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft betroffen sind.

In ihrem Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode der Bremischen Bürgerschaft haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, dass Bremen sein Einvernehmen zur Außenweservertiefung erteilen wird, wohingegen eine Entscheidung über die Unterweseranpassung bis Brake offengelassen und das Vorhaben kritisch bewertet wird.

Am 7. November 2022 haben SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen ihren Koalitionsvertrag für den Zeitraum 2022-2027 unterzeichnet und öffentlich vorgestellt. Die darin enthaltenen Aussagen zur Weservertiefung geben aus bremischer Sicht Anlass zur Sorge. Unter anderen will die rot-grüne Koalition darauf hinwirken bzw. beantragen, die Außenweservertiefung und die Vertiefung der Unterweser (Nord) aus dem MgvV herauszunehmen. Abgesehen davon, dass diese Formulierung unsinnig ist, da das MgvV bereits seit über zwei Jahren Gesetzeskraft hat und der Maßnahmenträger das Verfahren, wenn nötig, wieder in ein konventionelles Planfeststellungsverfahren überführen kann, zeigt dies doch, wie kritisch die neue Regierungskoalition in Niedersachsen der Weservertiefung gegenübersteht. Die Erteilung des Einvernehmens zu den Fahrrinnenanpassungen wird im Koalitionsvertrag ausdrücklich offengelassen, darüber hinaus soll der Bund dazu verpflichtet werden, „für die durch diese und vorangegangene Weservertiefungen entstandenen Schäden die Kosten zu tragen“. Der durch die Maßnahmen generierte Nutzen – auch für Niedersachsen und die deutsche Volkswirtschaft insgesamt – wird hingegen mit keinem Wort erwähnt.

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat den Koalitionsvertrag SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen vom 7. November 2022 im Hinblick auf die Realisierungswahrscheinlichkeit der Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord)? Wie bewertet er diesen Punkt inhaltlich im Hinblick auf die hafen- und wirtschaftspolitischen Interessen der Freien Hansestadt Bremen?
2. Inwiefern gedenkt der Senat sich gegenüber der niedersächsischen Landesregierung und den sie tragenden Fraktionen für die hafen- und wirtschaftspolitischen Interessen der Freien Hansestadt Bremen einzusetzen und auf eine konstruktive und faktenbasierte Zusammenarbeit sowie eine baldige Realisierung der Ausbaumaßnahme, insbesondere der Fahrrinnenanpassung der Außenweser, hinzuwirken?
3. Wie will der Senat sicherstellen, dass es nicht zu einer gegenseitigen Blockade bzw. einem „Schwarze-Peter-Spiel“ zwischen beiden Ländern kommt, indem etwa Bremen sein Einvernehmen zur Fahrrinnenpassung der Unterweser (Nord) verweigert, wohingegen Niedersachsen sein Einvernehmen zur Fahrrinnenpassung der Außenweser verweigert? Welche Konsequenzen hätte eine solche gegenseitige Blockade?
4. Durch welche Maßnahmen und Schritte will der Senat das weitere Verfahren zur Weservertiefung allgemein begleiten und unterstützen und mit welchem Verfahrensausgang in zeitlicher und inhaltlicher Hinsicht rechnet er?“

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

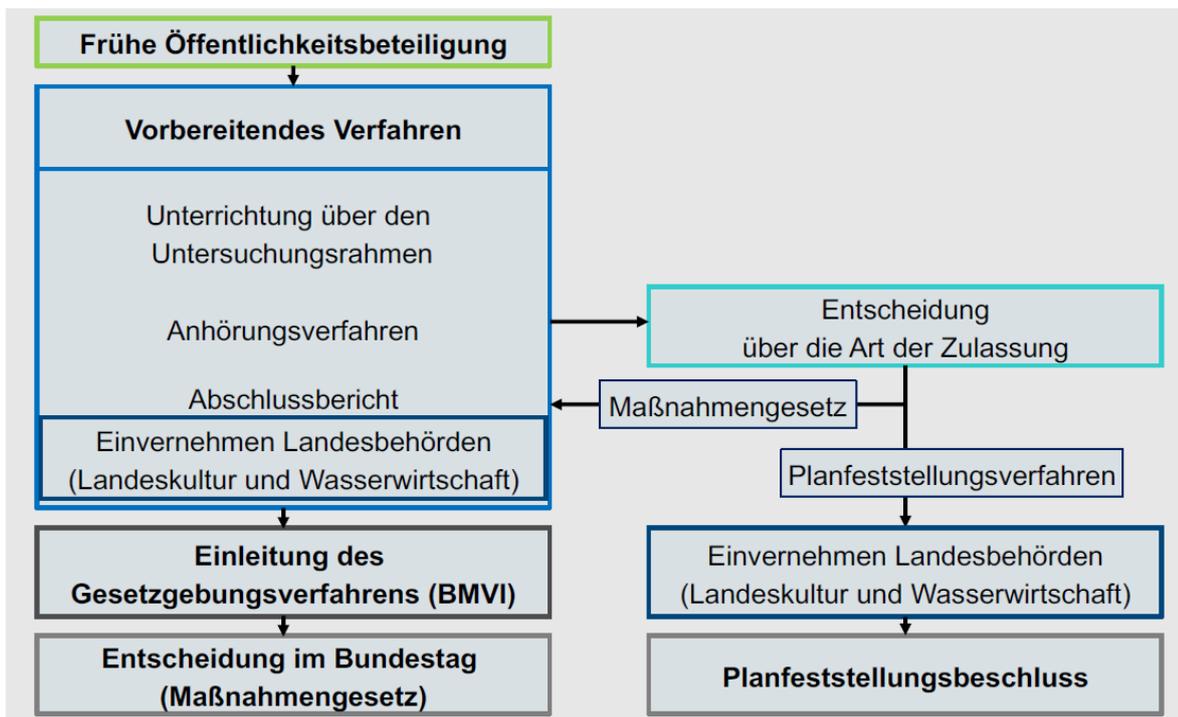
Frage 1:

Wie bewertet der Senat den Koalitionsvertrag SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen vom 7. November 2022 im Hinblick auf die Realisierungswahrscheinlichkeit der Fahrrinnenanpassung der Außenweser und der Unterweser (Nord)? Wie bewertet er diesen Punkt inhaltlich im Hinblick auf die hafen- und wirtschaftspolitischen Interessen der Freien Hansestadt Bremen?

Der Koalitionsvertrag zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Niedersachsen und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Niedersachsen „Sicher in Zeiten des Wandels – Niedersachsen zukunftsfest und solidarisch gestalten“ stellt die ökonomische Bedeutung sowie die ökologischen Herausforderungen der, aufgrund der politischen Zielsetzung des niedersächsischen Koalitionsvertrages, niedersächsischen See- und Binnenhäfen sowie der maritimen Wirtschaft für Niedersachsen und für die gesamte deutsche Wirtschaft deutlich dar. Die niedersächsischen Koalitionäre wollen diese Bedeutung durch verschiedene, im niedersächsischen Koalitionsvertrag, dargestellte Maßnahmen erhalten und ausbauen.

Die Ausbaumaßnahmen der Unterweser (Nord) und der Außenweser werden aktuell aufgrund des § 2 Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) von dem Träger des Vorhabens (TdV), dem WSA Weser-Jade-Nordsee, parallel vorbereitet. Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, nach § 5 MgvG, wurden im Zeitraum vom 01. – 11.11.2021 in Bremerhaven und Elsfleth 15 Präsenzveranstaltungen für beide Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Neben den Ausbauzielen wurde auch das Verfahren vorgestellt (vgl. Abb.: Verfahren: Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz). Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 5 MgvG ist dem vorbereitenden Verfahren § 4 MgvG vorangestellt. Im Januar 2022 wurden die Einvernehmensbehörden Bremens und Niedersachsens durch den TdV über die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und das weitere Vorgehen informiert.

Verfahren: Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz



Die Bearbeitungsschritte „Vorbereitendes Verfahren“ § 4 MgvG entsprechen den Verfahrensschritten eines Planfeststellungsverfahrens. Die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen § 6 MgvG für die Ausbaumaßnahmen Unterweser (Nord) und Außenweser, dem sogenannten Scoping fand am 11.05.2022 in Bremerhaven statt. Nach dem MgvG ist dieser Scoping-Termin unter zusätzlicher Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit zwingend vorgesehen; im Planfeststellungsverfahren ist dieser Termin nicht verbindlich.

Anschließend folgt, wie bei einem regulären Planfeststellungsverfahren, eine Anhörung der Öffentlichkeit zu den erstellten Unterlagen (Umweltunterlagen). Hier können betroffene Privatpersonen, anerkannte Vereinigungen und Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen und Einwendungen zu den erstellten Umweltgutachten über die Ausbaumaßnahmen der Unterweser (Nord) und Außenweser abgeben. Der TdV entscheidet nach Abschluss des Anhörungsverfahrens bzw. der Anhörungsverfahren, ob eine Zulassung durch Verwaltungsakt (Planfeststellungsverfahren) oder eine Zulassung nach MgvG vorzuzugswürdig ist, und übersendet dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen entsprechenden Entscheidungsvorschlag. Das BMDV entscheidet dann final, wie die Verfahren fortgeführt werden.

Das MgvG lässt die Möglichkeit zu, dass die Ausbaumaßnahmen Unterweser (Nord) und Außenweser ab diesem Verfahrensschritt (Anhörungsverfahren) nach unterschiedlichen Verfahren (Planfeststellungsverfahren bzw. MgvG) weiterverfolgt werden. Die niedersächsischen Koalitionäre haben sich lediglich auf einen möglichen Verfahrensweg geeinigt.

Der Senat geht nach derzeitigen Informationen davon aus, dass eine Verfahrensänderung für die Außenweser nicht notwendig ist. Die Realisierungswahrscheinlichkeiten der Ausbaumaßnahmen Außenweser und Unterweser (Nord) verändern sich durch den im niedersächsischen Koalitionsvertrag vereinbarten Verfahrenswechsel nicht. Sie sind weiterhin von den ökologischen und ökonomischen Auswirkungen bzw. deren gegenseitiger Abwägungen abhängig.

Frage 2:

Inwiefern gedenkt der Senat sich gegenüber der niedersächsischen Landesregierung und den sie tragenden Fraktionen für die hafen- und wirtschaftspolitischen Interessen der Freien Hansestadt Bremen einzusetzen und auf eine konstruktive und faktenbasierte Zusammenarbeit sowie eine baldige Realisierung der Ausbaumaßnahme, insbesondere der Fahrrinnenanpassung der Außenweser, hinzuwirken?

Frage 3:

Wie will der Senat sicherstellen, dass es nicht zu einer gegenseitigen Blockade bzw. einem „Schwarze-Peter-Spiel“ zwischen beiden Ländern kommt, indem etwa Bremen sein Einvernehmen zur Fahrrinnenpassung der Unterweser (Nord) verweigert, wohingegen Niedersachsen sein Einvernehmen zur Fahrrinnenpassung der Außenweser verweigert? Welche Konsequenzen hätte eine solche gegenseitige Blockade?

Frage 4:

Durch welche Maßnahmen und Schritte will der Senat das weitere Verfahren zur Weservertiefung allgemein begleiten und unterstützen und mit welchem Verfahrensausgang in zeitlicher und inhaltlicher Hinsicht rechnet er?

Die Fragestellungen 2 bis 4 werden im Sachzusammenhang beantwortet.

Die grenzüberschreitende Abstimmung und Kooperation der Freien Hansestadt Bremen und Niedersachsens hat eine langjährige Tradition. Die Grundsätze der konzeptionellen und programmatischen Weiterentwicklung der Zusammenarbeit von Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen werden von den Länderregierungen Niedersachsen und Bremen in ca. einjähriger Abfolge während einer gemeinsamen Sitzung der Landesregierungen diskutiert und beschlossen. Im Rahmen einer gemeinsamen Kabinettsitzung wurde sich u.a. verständigt, die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan festgelegten Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung besonders eng zu begleiten.

Für die Kooperationen zwischen Niedersachsen und Bremen werden auch gemeinsame Strukturen eingerichtet: die Gemeinsame Landesplanung, die mittlerweile zur Regionalen Arbeitsgemeinschaft wurde, der Kommunalverbund, das Regionale Entwicklungskonzept, die Metropolregion Nordwest und schließlich der Jade-Weser-Port. Seit Jahrzehnten sind Kooperation und der Ausgleich der Interessen das Ziel der bremischen und niedersächsischen Landesregierungen. Dieser Kooperationsansatz zwischen den Landesregierungen zeigt sich nicht nur an durchgängig besonders engen Verbindungen zwischen den jeweiligen Ressorts und Regierungszentralen. Fast noch augenfälliger wird die enge Zusammenarbeit durch Einrichtungen wie das gemeinsame Landessozialgericht, die enge Ausbildungs-Kooperation bei der Polizei sowie beim Ausbau der digitalen Infrastruktur mit dem Breitbandzentrum Niedersachsen-Bremen (BZNB).

Aktuelle Themen der Schifffahrts- und Hafenpolitik diskutieren die zuständigen Minister:innen und Senator:innen der fünf norddeutschen Bundesländer gemeinsam mit der Koordinatorin der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus und Vertretern des Bundesverkehrsministeriums sowie des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe im Rahmen des jährlichen Hafenentwicklungsdialogs. Neben dem „übergeordneten“ Thema der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Seehäfen werden in diesem Rahmen auch die verkehrlichen Anbindungen der Seehäfen, welche in der Verantwortung des Bundes (Bundesverkehrswegeplanung) liegen, problematisiert und in Richtung BMDV adressiert. Die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister der Küstenländer (KüWiVerMinKo) ist ein ähnliches Format, hier werden neben hafenpolitischen aber auch „allgemeine“ wirtschaftspolitische Fragestellungen diskutiert.

Neben diesen übergeordneten Gremien, bearbeiten Niedersachsen und Bremen sowie die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) im regelmäßig tagenden „Koordinierungsgremium Weseranpassung“ alle Fragestellungen die sich aus den beiden geplanten Maßnahmen ergeben. Mitglieder des Koordinierungsgremium Weseranpassung sind die Staatssekretär:innen des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, des Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, des Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, die Staatsrät:innen der Senatorin für Wissen-

schaft und Häfen, der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sowie der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) für die WSV und für den TdV die Leitung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee. Das hochrangig besetzte Koordinierungsgremium Weseranpassung stellt sicher, dass die in der Fragestellung unterstellten Probleme bislang nicht aufgetreten sind. Weiterhin unterrichtet die WSV die beteiligten Länder über den Fortschritt der verschiedenen Einzelprojekte. Die WSV verfolgt das Ziel das Anhörungsverfahren im Jahr 2023 zu starten. Weitere Angaben zum zeitlichen Verlauf des Verfahrens sind auf Basis vorliegender Fakten nicht möglich.

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen wird die faktenbasierte grenzüberschreitende Abstimmung und Kooperation mit Niedersachsen fortsetzen, dies gilt insbesondere auch für die Zusammenarbeit im Koordinierungsgremium Weseranpassung. Die Ausbaumaßnahmen der Unterweser (Nord) und der Außenweser werden nach den Vorgaben des Planungsrechtes untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens für die beiden Maßnahmen bewertet, d.h. die zuständigen Behörden werden auf Basis der durchgeführten Untersuchungen ökologische und ökonomische Abwägungen durchführen und entscheiden. Der Senat der Freien Hansestadt Bremen wird diesen Schritten des Planungsrechtes nicht durch Spekulationen über mögliche Ergebnisse der durchgeführten Analysen und Abwägungen vorgreifen.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft (Land) nimmt Kenntnis.