

Antrag

Hannover, den 30.09.2025

Fraktion der CDU

Binnenschifffahrt stärken - Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Die Binnenschifffahrt ist ein tragender Pfeiler nachhaltiger Logistikketten, leistungsfähiger Industrieprozesse und zukunftsfähiger Mobilität. Gerade in Niedersachsen bietet sie die Möglichkeit, andere Verkehrsträger zu entlasten, CO₂-Emissionen zu senken und die Resilienz der Wirtschaftsstrukturen zu erhöhen. Als größtes Flächenland mit Seehafenanbindung verfügt Niedersachsen über ein in Deutschland einzigartiges Potenzial, Wasserstraßen verstärkt für den Güterverkehr zu nutzen und damit Straße und Schiene wirksam zu entlasten. Obwohl die Binnenschifffahrt über freie Kapazitäten verfügt¹, wird ihr Potenzial im politischen und planerischen Kontext bislang zu wenig beachtet.

Trotz des großen Potenzials für eine starke und nachhaltige Binnenschifffahrt befindet sich die wasserbauliche Infrastruktur vielerorts in einem bedenklichen Zustand. Bundesweit beläuft sich die Investitionsstau in Bezug auf die Binnenhäfen auf 3 Milliarden Euro.² Die Binnenhäfen werden dadurch in ihrer nationalen Bedeutung als Motoren der Energiewende, einer umfassenden Kreislaufwirtschaft, der ökologischen Verkehrsverlagerung und als Garanten der Versorgungssicherheit auch in Krisenzeiten erheblich eingeschränkt. Die Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung (Drs. 19/7553) ergab, dass Schleusen und Brücken auf Landeswasserstraßen zum Großteil Zustandsnoten zwischen 2,4 und 3,5 erreichen, einige sind akut sanierungsbedürftig. Lediglich eine Schleuse und keine der beweglichen Brücken im Eigentum des Landes und damit im Zuständigkeitsbereich des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz befinden sich demnach in einem guten Gesamtzustand (Note 2,0).

Zusätzlich besteht erheblicher Investitionsbedarf zur Modernisierung und Digitalisierung von Schleusenanlagen sowie zur Wiederherstellung der ganzjährigen und verlässlichen Nutzbarkeit. Insbesondere der Investitionsrückstand an landeseigenen Wasserstraßen, von der Oste über den Elbe-Weser-Schifffahrtsweg bis zum Ems-Jade-Kanal, muss gezielt adressiert werden. Auch an Bundeswasserstraßen wie dem Küstenkanal oder dem Stichkanal Salzgitter sind Ersatzneubauten von Schleusen dringend erforderlich, um die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Anlagen zu sichern. Darüber hinaus ist eine bessere betriebliche Koordination benachbarter Schleusen anzustreben, um Wartezeiten zu reduzieren und die Transporteffizienz zu steigern. Der Landtag stellt vor diesem Hintergrund fest, dass die Landesregierung hier ihre Anstrengungen verstärken muss.

Sowohl an Bundes- als auch an landeseigenen Wasserstraßen ist der Ausbau von Landstromanlagen entschieden voranzutreiben. Die vom Bundesverkehrsministerium angekündigten Investitionen in Höhe von 400 Millionen Euro im Rahmen des Klima- und Transformationsfonds (KTF) „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ sowie Mittel aus dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ können hierbei wichtige Impulse setzen.³ Gleiches gilt für das „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“.

¹ Vgl. Niedersächsischer Landtag, Drs. 19/7553, Antwort auf Frage 6.

² <https://zds-seehaefen.de/2025/07/03/gemeinsame-pressemitteilung-von-zds-und-boeb-bundesfoerderprogramm-klimafreundliche-schifffahrt-und-haefen-zds-und-boeb-begrueessen-startschuss-sehen-aber-weiteren-handlung/> (zuletzt aufgerufen am 26.08.2025)

³ <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/033-schnieder-modernisierungsmillionenfuer-schifffahrt.html> (zuletzt aufgerufen am 22.08.2025)

Digitalisierung und Automatisierung der Binnenschifffahrt bedürfen verstärkter politischer Priorisierung. In Nordrhein-Westfalen wurde etwa in Duisburg ein Versuchs- und Leitungszentrum für autonome Binnenschiffe eingerichtet, das Automatisierungsfunktionen und ferngesteuerte Steuerung testet.⁴

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. die landeseigenen schiffbaren Wasserstraßen baulich und betrieblich so zu ertüchtigen, dass ihre verlässliche Befahrbarkeit für die gewerbliche Schifffahrt dauerhaft sichergestellt ist,
2. ein landesweites Investitionsprogramm zur Sanierung, Modernisierung, Digitalisierung und verbesserten betrieblichen Koordinierung von Schleusen, beweglichen Brücken und weiteren wasserbaulichen Anlagen an Landeswasserstraßen aufzulegen,
3. die Digitalisierung und Automatisierung an landeseigenen schiffbaren Wasserstraßen voranzutreiben,
4. in Kooperation mit Forschungseinrichtungen und unter Einbeziehung bestehender Pilotprojekte aus anderen Bundesländern ein Konzept zur Erprobung automatisierter Binnenschiffe im dezentralen Containerverkehr auf niedersächsischen Wasserstraßen zu entwickeln,
5. eine systematische Erhebung und Analyse der Nutzungsdaten sowie des wirtschaftlichen Potenzials der landeseigenen schiffbaren Wasserstraßen durchzuführen und auf dieser Grundlage gezielte Investitionsentscheidungen zur Ertüchtigung, Modernisierung und bedarfsgerechten Entwicklung des Netzes zu treffen,
6. mit den relevanten Akteuren eine niedersächsische Binnenwasserstraßenstrategie zu entwickeln,
 - a) die den Erhalt, den Ausbau und die intermodale Anbindung der Binnenschifffahrt langfristig sichert und auf einer systematischen Erhebung ungenutzter Transportkapazitäten basiert,
 - b) die mögliche Synergien zwischen Binnen- und Seehäfen berücksichtigt und prüft, unter welchen Voraussetzungen Binnenschiffe auf kurzen Strecken seeseitig verkehren können, um Binnenwasserstraßen besser zu erreichen,
7. die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Häfen bei der Ausweisung und Sicherung geeigneter Flächen wirksam unterstützt werden, und dabei auch landesplanerisch sicherzustellen, dass bestehende Hafenflächen nicht durch konkurrierende städtebauliche Nutzungen verdrängt werden,
8. dafür zu sorgen, dass das Land seiner Verantwortung zur Mitfinanzierung von NE-Hafenbahnen im Rahmen des SGFFG dauerhaft nachkommt und multimodale Logistikkreisläufe gezielt weiterentwickelt werden,
9. in Zusammenarbeit mit dem Bund auf die prioritäre Umsetzung der als Engpassbeseitigungen eingestuften Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 hinzuwirken, insbesondere:
 - a) den Ausbau des Stichkanals Salzgitter,
 - b) den Ausbau des Küstenkanals,
 - c) den Ersatzneubau der Schleuse Scharnebeck,
 - d) den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (Nordstrecke),
10. sich für eine verbindliche Zuständigkeitsklärung und angemessene Mitfinanzierung durch den Bund bei Landeswasserstraßen mit überregionaler Bedeutung einzusetzen,

⁴ <https://www.land.nrw/pressemitteilung/land-foerdert-aufbau-des-versuchs-und-leitungszentrums-autonomie-binnenschiffe> (zuletzt aufgerufen am 02.09.2025)

11. sich auf Bundesebene für eine praxisgerechte Überarbeitung zentraler Regelwerke wie BImSchG, WHG und AwSV einzusetzen und zugleich darauf hinzuwirken, dass für Hafengebiete angemessene Ausnahmeregelungen geschaffen sowie die Genehmigungsverfahren auf Landes- und Kommunalebene effizienter und unbürokratischer gestaltet werden,
12. darauf hinzuwirken, dass die im Rahmen des KTF vorgesehenen Kofinanzierungsmöglichkeiten, insbesondere für den Aufbau von Landstromanlagen, durch das Land Niedersachsen konsequent genutzt und umgesetzt werden, um die Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs effektiv voranzutreiben.
13. gemeinsam mit dem Bund auf eine zügige Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen sowie bereits geplanten Brückenanhebungen im Land hinzuwirken, um die Schiffbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßen nachhaltig zu verbessern,
14. sich gegenüber dem Bund dafür einzusetzen, dass an Bundeswasserstraßen wie der Mittelweser gezielt in die Instandsetzung und Modernisierung der Liegeplatzinfrastruktur investiert wird, insbesondere zur Verbesserung der landseitigen Zuwegung, der medizinischen Erreichbarkeit, der Besatzungsversorgung sowie der Nutzung vorhandener Landstromanschlüsse.

Begründung

Die schriftliche Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage (Drs. 19/7553) legt offen, dass sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene strukturelle Engpässe und erhebliche Sanierungsbedarfe an Schleusen, beweglichen Brücken und weiteren wasserbaulichen Anlagen bestehen. Landesstrecken wie der Ems-Jade-Kanal oder der Nordgeorgsfehnkanal weisen bereits heute Zustandsnoten von bis zu 3,5 auf. Dies ist ein klarer Hinweis auf akuten Handlungsbedarf.

Gleichzeitig fehlt es an einer systematischen Erfassung und Auswertung der tatsächlichen Nutzungsdaten sowie des wirtschaftlichen Potenzials der Landeswasserstraßen. Ohne eine belastbare Datengrundlage drohen Investitionsentscheidungen ins Leere zu laufen und vorhandene Kapazitäten ungenutzt zu bleiben. Auch das Thema betriebliche Koordination von benachbarten Schleusenanlagen ist bislang nicht ausreichend in den Blick genommen worden, obwohl es erhebliches Potenzial zur Effizienzsteigerung birgt.

Ein besonderes Augenmerk verdient die Digitalisierung und Automatisierung der Binnenschifffahrt. In Nordrhein-Westfalen wird mit dem Aufbau eines Versuchs- und Leitungszentrums für autonome Binnenschiffe in Duisburg bereits an praxistauglichen Lösungen für automatisierte Transportketten auf der Wasserstraße gearbeitet. Niedersachsen sollte solche Pilotprojekte adaptieren und eigene Forschungspartnerschaften entwickeln, um frühzeitig Anschlussperspektiven zu schaffen.

Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Bundesebene ist ausdrücklich vorgesehen, dass die Finanzierung der Hafeninfrastruktur künftig als gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern ausgestaltet werden soll. Dieses Ziel wurde von der Verkehrsministerkonferenz am 9. Oktober 2024 einvernehmlich unterstützt. Darüber hinaus haben Bund und Länder in der Ministerpräsidentenkonferenz im Juni 2025 gemeinsam mit dem Bundeskanzler vereinbart, dass Bundesmittel aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität künftig auch zur Kofinanzierung landeseigener Investitionsprojekte, darunter auch Binnenhafeninfrastruktur, eingesetzt werden können. Der Bundesrat hat diese Regelung im Juli 2025 formal bestätigt. Dieses Finanzierungsinstrument eröffnet Niedersachsen die Möglichkeit, dringend benötigte Investitionen in die hafennahe Infrastruktur nun auch mit Bundesmitteln zu unterlegen, vorausgesetzt, das Land bringt die notwendige Kofinanzierung ein. Diese Chance gilt es entschlossen zu nutzen. Diese Zielsetzung steht auch im Einklang mit der Nationalen Hafenstrategie, die in ihrer aktuellen Fassung eine stärkere Einbindung des Bundes in die Finanzierung der Hafeninfrastruktur vorsieht.

Die Binnenschifffahrt ist ein strategischer Standortfaktor für Niedersachsen. Als größtes Flächenland mit Seehafenanbindung verfügt das Land über ein in Deutschland einzigartiges Potenzial zur Verknüpfung von Binnen- und Seehafenlogistik.

Um dieses Potenzial zu heben, braucht es nicht nur Sanierungsprogramme, sondern auch eine politische Gesamtstrategie, die Synergien besser nutzt, Investitionen absichert, Digitalisierung beschleunigt und die intermodale Vernetzung stärkt. Dies gilt umso mehr, als moderne Wasserstraßen einen wichtigen Beitrag zur Entlastung von Straße und Schiene sowie zur Senkung von CO₂-Emissionen leisten können.

Carina Hermann
Parlamentarische Geschäftsführerin