

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Katharina Jensen und Hartmut Moorkamp (CDU)

Seeschleuse Wilhelmshaven: Planungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit des Inneren Hafens

Anfrage der Abgeordneten Katharina Jensen und Hartmut Moorkamp (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 31.08.2026

Die Seeschleuse Wilhelmshaven verbindet die Jade mit dem Inneren Hafen Wilhelmshaven und ist von Bedeutung für die wasserseitige Erreichbarkeit der dort ansässigen und tätigen Unternehmen. Zugleich stellt sie die einzige wasserseitige Zugangsmöglichkeit zum Binnenhafen dar. Auch seegehende Einheiten der Marine müssen die Schleuse passieren, um das Marinearsenal zu erreichen oder zu verlassen.

Nach der neuen Benutzungsordnung für den Neuen Vorhafen und der Seeschleuse müssen Fahrzeuge mit einer Länge über alles von mehr als 70 m oder einer Größe von 500 BRZ beim Ein- und Ausschleusen grundsätzlich Schlepperhilfe in Anspruch nehmen. Abhängig von Schiffsgröße, Manövrierhilfe und Windstärke können mehrere Assistenzschlepper erforderlich sein. Für größere Schiffe gelten zudem Vorgaben hinsichtlich des erforderlichen Pfahlzugs der eingesetzten Schlepper.¹

Vertreter der Wilhelmshavener Hafenwirtschaft weisen darauf hin, dass die neuen Vorgaben zur Schlepperassistenz zusätzliche Kosten für betroffene Unternehmen verursachen können. Sie sehen darin einen Standortnachteil für den Inneren Hafen. Neben der finanziellen Belastung stellt sich für die Unternehmen die Frage nach der Planungssicherheit. Diese werde auch durch die technische Verfügbarkeit der Seeschleuse berührt.² Nach Angaben der Bundesregierung wurden bereits im Jahr 2000 erste Mängel an der tragenden Konstruktion der Schleusentore festgestellt. In den Jahren 2018 und 2019 kam es mehrfach zu Vollsperrungen der Seeschleuse. Derzeit ist die Ostkammer außer Betrieb, sodass der Schleusenbetrieb ausschließlich über die Westkammer abgewickelt wird.³

Für die Seeschleuse ist der Neubau von drei Schiebetoren als Ersatz für bestehende Schleusentore vorgesehen. Nach dem derzeit öffentlich bekannten Zeitplan soll das erste neue Tor Ende 2029 zur Verfügung stehen, die beiden weiteren bis Ende 2032.⁴

1. Welche zusätzlichen finanziellen Belastungen entstehen gegebenenfalls nach Kenntnis der Landesregierung den Unternehmen im Inneren Hafen Wilhelmshaven durch die neue Benutzungsordnung zur Schlepperassistenz?
2. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung gegebenenfalls ergriffen bzw. beabsichtigt sie zu ergreifen, um gegebenenfalls zusätzliche finanzielle Belastungen für die Unternehmen im Inneren Hafen Wilhelmshaven infolge der neuen Vorgaben zur Schlepperassistenz zu begrenzen?
3. Welche Erkenntnisse liegen gegebenenfalls der Landesregierung zur Verfügbarkeit sowie zu Störungen, Einschränkungen und Ausfallzeiten der Ost- und Westkammer der Seeschleuse Wilhelmshaven in den vergangenen fünf Jahren vor (bitte nach Kammer, Ursache und Dauer aufschlüsseln)?

¹ Vgl. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee, Benutzungsordnung für den Neuen Vorhafen und die Seeschleuse in Wilhelmshaven, Fassung 2026.

² Vgl. https://www.nwzonline.de/wilhelmshaven/marine-in-wilhelmshaven-hafenwirtschaft-kritisiert-neue-benutzungsordnung_a_4,3,1233704641.html.

³ Vgl. BT-Drs. 19/20430.

⁴ <https://hafenwirtschaft-whv.de/die-seeschleuse-4-einfahrt-in-wilhelmshaven-eine-never-ending-story/>.

4. Wie lang wird die Ostkammer nach Kenntnis der Landesregierung voraussichtlich noch außer Betrieb sein, und mit welchen Einschränkungen müssen die Unternehmen im Inneren Hafen bis zur Wiederherstellung des regulären Betriebs beider Schleusenkammern rechnen?
5. Welche Vorkehrungen bestehen gegebenenfalls nach Kenntnis der Landesregierung für den Fall, dass es während des Ausfalls der Ostkammer zu einer Störung oder einem Ausfall der Westkammer kommen könnte, und welche Folgen hätte ein zeitgleicher Ausfall beider Schleusenkammern für die Unternehmen im Inneren Hafen sowie die militärische Nutzung des Hafens?
6. Ist der derzeit vorgesehene Zeitplan weiterhin aktuell, nach dem das erste der drei neuen Schiebetore Ende 2029 und die beiden weiteren bis Ende 2032 zur Verfügung stehen sollen, und welche Einschränkungen sind während dieses Zeitraums für den Betrieb der Seeschleuse zu erwarten?
7. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung gegebenenfalls gegenüber der Bundesregierung bzw. den zuständigen Bundesbehörden bislang im Zusammenhang mit der Erneuerung der Schleusentore ergriffen, und mit welchem Ergebnis?