Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung

Anfrage der Abgeordneten Katharina Jensen und Hartmut Moorkamp (CDU)

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

Seeschleuse Wilhelmshaven: Planungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit des Inneren Hafens

Anfrage der Abgeordneten Katharina Jensen und Hartmut Moorkamp (CDU), eingegangen am 31.08.2026 - Drs. 19/11451,
an die Staatskanzlei übersandt am 01.09.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 30.09.2026

Vorbemerkung der Abgeordneten

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 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/.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Seeschleuse Wilhelmshaven und der Neue Vorhafen stehen im alleinigen Eigentum und in der Zuständigkeit des Bundes. Entscheidungen über Betrieb, Unterhaltung, Erneuerung und Benutzungsregelungen der Anlage werden von den hierfür zuständigen Bundesbehörden getroffen.

Die Beantwortung erfolgt daher auf Grundlage der der Landesregierung vorliegenden Erkenntnisse.

1. Welche zusätzlichen finanziellen Belastungen entstehen gegebenenfalls nach Kenntnis der Landesregierung den Unternehmen im Inneren Hafen Wilhelmshaven durch die neue Benutzungsordnung zur Schlepperassistenz?

Die auf der Internetseite der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes veröffentlichte neue Benutzungsordnung mit vorgesehener Geltung ab dem 1. August 2026 ist nach Kenntnis der Landesregierung nicht in Kraft getreten. Die bisherige Benutzungsordnung gilt bis zum 31. Dezember 2026 fort. Dies wurde durch schriftliche Mitteilung des Marinearsenals Wilhelmshaven bestätigt. Bis dahin sollen unter Beteiligung der Bundesmarine und der zivilen Hafenwirtschaft für beide Seiten akzeptable Lösungen für die Zeit nach dem 1. Januar 2027 erarbeitet werden. Damit entstehen vorerst keine zusätzlichen Belastungen.

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?

Die in Frage 1 erfragten möglichen Mehrbelastungen wären ausschließlich aufgrund der ursprünglich vorgesehenen Benutzungsordnung entstanden.

Vor diesem Hintergrund sieht die Landesregierung keine Veranlassung, über eventuelle Maßnahmen zur Begrenzung möglicher finanzieller Belastungen betroffener Unternehmen zu befinden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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)?

Auf Nachfrage bei der zuständigen Hafenbehörde hat diese mitgeteilt, dass ihr keine Erkenntnisse zu Einschränkungen der Schleuse in den vergangenen fünf Jahren vorliegen. Der Landesregierung liegen hierzu ebenfalls keine Erkenntnisse vor. Der Betrieb der Terminals obliegt den privaten Umschlagunternehmen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

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?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

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?

Hinsichtlich des ersten Teils der Frage wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Ein Ausfall beider Schleusenkammern würde nach Einschätzung der Landesregierung für die Marine, das Marinearsenal sowie die Unternehmen im Inneren Hafen den Ausfall der wasserseitigen Erreichbarkeit bedeuten, da keine alternative Zufahrt zu diesem Hafenbereich besteht.

Ein- und Auslaufmöglichkeiten bestünden lediglich für diejenigen Marineeinheiten, die im Vorhafen der Seeschleuse liegen.

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?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Erneuerung der Schleusentore liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Aufgrund der konstruktiven Gespräche zwischen Marinearsenal und der Hafenwirtschaft bestand daher keine Notwendigkeit für die Landesregierung, hier ergänzend in unmittelbaren Austausch mit den zuständigen Stellen beim Bund zu treten.

(verteilt am 05.10.2026)