

**N i e d e r s c h r i f t**

**über die gemeinsame Sitzung**

**des Ausschusses für Haushalt und Finanzen (67. Sitzung)**

**und**

**des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung**

**(49. Sitzung)**

**am 26. Juli 2024**

**Hannover, Landtagsgebäude**

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie Herrn Finanzminister Gerald Heere**  
*(in vertraulicher Sitzung)* ..... 5
  
2. **Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies über die aktuelle Situation bei der Huntebrücke**  
*Unterrichtung* ..... 6  
*Aussprache* ..... 9

**Anwesend:**

Mitglieder des Ausschusses für Haushalt und Finanzen:

1. Abg. Markus Brinkmann (SPD), amtierender Vorsitzender
2. Abg. Jan-Philipp Beck (SPD)
3. Abg. René Kopka (SPD)
4. Abg. Dr. Dörte Liebetruth (SPD)
5. Abg. Björn Meyer (SPD)
6. Abg. Corinna Lange (i. V. d. Abg. Philipp Raulfs) (SPD)
7. Abg. Jörn Schepelmann (CDU)
8. Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE)
9. Abg. Evrim Camuz (i. V. d. Abg. Dr. Andreas Hoffmann) (GRÜNE)
10. Abg. Peer Lilienthal (AfD)

Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Marten Gäde (i. V. d. Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. Abg. Karin Logemann (i. V. d. Abg. Frank Henning) (SPD)
6. Abg. Nico Bloem (i. V. d. Abg. Sabine Tippelt) (SPD)
7. Abg. Uwe Dorendorf (CDU)
8. Abg. Christian Frölich (CDU)
9. Abg. Reinhold Hilbers (CDU)
10. Abg. Marcel Scharrelmann (CDU)
11. Abg. Lara Evers (i. V. d. Abg. Colette Thiemann) (CDU)
12. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
13. Abg. Christian Schroeder (i. V. d. Abg. Heiko Sachtleben) (GRÜNE)
14. Abg. Omid Najafi (AfD)

Abgeordnete mit beratender Stimme gemäß § 94 Abs. 2 GO LT:

Mitglieder des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“:

1. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)

Von der Landesregierung:

Minister Heere (MF),  
Minister Lies (MW).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrätin Armbrecht,  
Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Ministerialrätin Dr. Kresse,  
Regierungsdirektor Schröder (TOP 2), Stenografischer Dienst.

**Sitzungsdauer:** 10.31 Uhr bis 10.36 Uhr und 12.05 Uhr bis 12.28 Uhr.

**Außerhalb der Tagesordnung:***Vertraulichkeitsbeschluss*

Der **Ausschuss für Haushalt und Finanzen** und der **Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung** beschließen einstimmig, die mit Schreiben vom 8. Juli 2024 vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung vorgelegten Unterlagen gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT für vertraulich zu erklären.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 1:

**Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies sowie Herrn Finanzminister Gerald Heere**

Der **Ausschuss für Haushalt und Finanzen** und der **Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung** beschließen einvernehmlich, den Mitgliedern des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ bei diesem Tagesordnungspunkt ein Rede- und Fragerecht gemäß § 94 Abs. 2 GO LT einzuräumen.

Ferner beschließen sie auf Bitten der Landesregierung gemäß § 93 Abs. 4 Satz 1 GO LT einstimmig, diesen Tagesordnungspunkt in einem **vertraulichen Sitzungsteil** zu behandeln. Darüber wird eine gesonderte Niederschrift erstellt.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 2:

### **Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies über die aktuelle Situation bei der Huntebrücke**

Der **Ausschuss für Haushalt und Finanzen** und der **Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung** beschließen einvernehmlich, den Mitgliedern des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ bei diesem Tagesordnungspunkt ein Rede- und Fragerecht gemäß § 94 Abs. 2 GO LT einzuräumen.

#### **Unterrichtung**

Minister **Lies** (MW): Der erste Unfall hat sich am 25. Februar 2024 ereignet. Die Bahn hat es mit einer großartigen Leistung in einer Rekordzeit von etwa neun Wochen geschafft, die Funktionsfähigkeit der Brücke in eingeschränkterer Form wiederherzustellen - in eingeschränkterer Form deshalb, weil sie nicht mehr geöffnet werden kann.

Am 23. Juli 2024 ist erneut ein Binnenschiff gegen die Brücke gefahren. So eine Häufung von Unfällen ist bei statistischer Betrachtung eigentlich unmöglich, aber leider nun real, und führt leider zu den gleichen dramatischen Auswirkungen wie bei der ersten Havarie.

Ich habe mich deswegen noch am Abend des 23. Juli 2024 mit Vertretern der Bahn sehr intensiv ausgetauscht. Wir haben entschieden, am 24. Juli 2024 noch keine Gesprächsrunde durchzuführen, sondern der Bahn am 24. Juli 2024 Gelegenheit zu einer Bestandsanalyse zu geben. Am Morgen des 25. Juli 2024 fand die erste Gesprächsrunde - erneut mit rund 38 Akteuren, alle aus der Region - statt, um das Ergebnis der Bestandsaufnahme entgegenzunehmen.

Das Unfallgeschehen ist nach meinem Eindruck auf Fotos recht aussagekräftig dargestellt worden. Ein größerer Teil des Steuerhauses des Schiffes hat die Brücke nicht passieren können. Das hat zu nicht unerheblichen Verletzungen des Schiffsführers geführt.

Es stellt sich die Frage, wie solche Unfälle in dieser Häufung passieren können. Neben dem Blick auf die Sicherheitseinrichtungen, auf die ich gleich zu sprechen komme, ist zu klären, wie weiter zu verfahren ist.

Auf den Bildern ist zu sehen, dass der Brückenüberbau und die Oberleitungsanlage auf der Brücke schwer beschädigt sind und instandgesetzt werden müssen. Glücklicherweise sind bei dieser zweiten Havarie die Brückenpfeiler instand geblieben. Nach der ersten Havarie war festgestellt worden, dass die Brückenpfeiler defekt waren. Die daraufhin gesetzten Rohrfundamente sind unbeschädigt geblieben, sodass nun eines von zwei Hilfsbrückenteilen einschließlich der Lager, die als Aufnahme dienen, ersetzt werden muss. Ein passendes Ersatzbrückenteil ist im Brückenlager in Konz vorhanden, wird nun in Bezug auf die erforderliche Länge für den Einbau angepasst und umgehend nach Elsfleth transportiert.

Es wird davon ausgegangen, dass zunächst einmal der Rückbau der beschädigten Teile erfolgen muss. Hierfür sind ein Schwimmkran und Baufirmen erforderlich. Vertreter von Baufirmen waren gestern schon vor Ort, um nach einer kurzfristigen Vergabe alle zu treffenden Maßnahmen

ergreifen zu können. Dabei handelt es sich auch um die gleiche Firma, die die Beschädigungen der Brücke nach der ersten Havarie behoben hat, denn sie weiß aufgrund der bisher erlangten Ortskenntnis, was bei dem Bauwerk zu tun ist. Die Bahn hat signalisiert, dass die Arbeiten Wochen andauern werden.

Auf der gestrigen Konferenz haben Vertreter der maritimen Wirtschaft und der Häfen geäußert, dass die unbestimmte Aussage, dass die Arbeiten Wochen andauern würden, ihnen wenig Planungssicherheit vermittele. Diese Sorge hat Veranlassung gegeben, die Verantwortlichen der Bahn zu bitten, ihre Aussage zur Dauer der Reparaturarbeiten zu präzisieren. Ich habe Verständnis dafür, dass die Verantwortlichen der Bahn öffentlich nicht einen Termin nennen wollen, den sie dann gegebenenfalls nicht einhalten können. Da die Vertreter der Wirtschaft und der Häfen auf präzise Aussagen gepocht haben, habe ich in Abschätzung mit der Bahn den Zeitrahmen „sechs Wochen“ genannt; denn wenn niemand einen Zeitraum nennt, wird gar keine Planung möglich sein.

Ob der Optimismus, dass die Reparatur möglicherweise sogar weniger Zeit in Anspruch nimmt, berechtigt ist, wird sich erweisen. Am nächsten Dienstag wird die nächste Gesprächsrunde stattfinden. Dann werden wir präzisere Daten zum Arbeitsablauf und zur Lieferung des Brückenteils erhalten. Das Brückenteil wird auf dem Straßenwege transportiert werden müssen, wofür Transportgenehmigungen benötigt werden. Wir werden in der nächsten Gesprächsrunde erfahren, ob und wann der Schwimmkran verfügbar ist und die Baufirma freie Arbeitskapazitäten hat, und dann vielleicht auch weitere Details zur Bestandsaufnahme des entstandenen Schadens erhalten. Wir hoffen, am Dienstag präziser formulieren zu können, wann der Schaden beseitigt sein wird.

Da ein Brückenteil noch funktionsfähig ist, kann die Hunte eingeschränkt genutzt werden; insofern kann dort mithilfe des Wahrschaudienstes - um sicherzustellen, dass Begegnungsverkehre nicht zu Problemen führen - gefahren werden.

Zu den Unfallursachen lässt sich Folgendes sagen: Der Schiffsführer ist 71 Jahre alt. Wir werden klären, wie es sich mit der Prüfung der Fahrtüchtigkeit von Schiffsführern verhält, also wann man überhaupt zum Führen eines Binnenschiffs befugt ist und ob die Fahrtüchtigkeit regelmäßig geprüft wird. Der Schiffsführer hat die Durchfahrtshöhe falsch eingeschätzt. Der Schiffsführer wurde zwar im Vorfeld vom sogenannten Wahrschaudienst der Behelfsbrücke angefunkelt, konnte aber nicht erreicht werden. Ein Aspekt, der nicht gerade für Beruhigung sorgt. Ein technischer Defekt an dem Schiff kann ausgeschlossen werden. Die Polizei ermittelt wegen Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs gegen den verantwortlichen Schiffsführer.

Ein Terrorakt kann ausgeschlossen werden! Ich füge diesen Hinweis an, weil vor Ort im Hinblick auf die Absicherung des Hafens wegen des Transports von Rüstungsmaterialien einige Gerüchte die Runde machten. Die Polizei geht davon aus, dass mit ziemlicher Sicherheit gesagt werden kann, dass es sich um ein Fehlversagen des Schiffsführers handelt.

Die in der Folge umgesetzten Maßnahmen, etwa die Einrichtung des Wahrschaudienstes, sind der ersten Havarie geschuldet. Nach der ersten Havarie ist ein Maßnahmenplan erstellt worden, was an zusätzlicher Absicherung erfolgen muss, um solche Unfälle zu vermeiden. Der Umstand, dass der Wahrschaudiensthabende den Schiffsführer nicht erreicht hat, zeigt, dass der Maßnahmenplan noch nicht ausreichend ist. In dem Zusammenhang wurde der Vorschlag unterbreitet,

einen Lotsendienst aufzunehmen. Jedes Binnenschiff mit einem Lotsen auszustatten, ist aber weder personell noch finanziell leistbar.

Alle Maßnahmen, die nach der ersten Havarie vereinbart worden sind, sind umgesetzt worden. Eine Maßnahme - das Beheben der fehlenden Beleuchtung - ist nicht umgesetzt worden. Da sich die Havarie aber tagsüber ereignet hat, kann fehlende Beleuchtung hierfür nicht ursächlich gewesen sein.

Einhergehend mit der Frage, wie schnell die Brücke wieder repariert werden kann, werden Diskussionen darüber geführt, welche zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden können. Es wird vorgeschlagen, vor der Brücke eine höhengleiche Barriere zu errichten, damit der Schiffsführer quasi schon vor dem Passieren der Brücke merkt, dass er die folgende Brücke nicht ohne Beschädigung seiner Aufbauten wird unterqueren können. Wir sind zur Prüfung jeder erdenklichen Maßnahme bereit. Ich kann nicht beurteilen, ob die beschriebene Idee umsetzbar ist.

Ungeachtet dessen muss darauf hingewirkt werden, Unfälle wie diesen zu vermeiden. Daher wird der bestehende Maßnahmenkatalog in der großen Runde, der Task-Force, diskutiert werden.

Ein wichtiger Punkt ist die seeseitige Erreichbarkeit der Häfen. Ich hatte darauf hingewiesen, dass die eine Brückenseite mithilfe des Wahrschaudienstes noch nutzbar ist. Ein weiterer Punkt sind die Folgen für den Personenverkehr. Die Folgen für den Personenverkehr sind durch Schienenersatzverkehr gelöst worden. Der Schienenersatzverkehr hat auch nach der ersten Havarie sehr gut funktioniert, bedeutet allerdings eine erneute Einschränkung und ist für Menschen, die nicht gesichert ihre Bahnverbindung nutzen können, erneut ein Grund zur Klage.

Die ungleich größere Problematik jedoch ist die zu gewährleistende Erreichbarkeit der Häfen. Die Erreichbarkeit der Häfen ist komplett unterbrochen. Daher muss es jetzt darum gehen, in einem sehr zügigen Verfahren mit einem klaren Zeitfenster in einem möglichst kurzen Zeitraum die Anbindung der Häfen wieder zu ermöglichen.

Die Behebung des letzten Schadens an der Brücke liegt erst wenige Monate zurück. Die Hafenvirtschaft ist wieder im Vollbetrieb. Und nach dieser erneuten Havarie an der Huntebrücke müssen die Hafenaakteure ihren Kunden nun erneut erklären, dass ein Warenumschlag nicht möglich ist. Das Ziel muss daher die schnelle Realisierung der Ersatzbrücke und eine klare Ansage sein, was an zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen nötig ist.

Es wird ein weiterer Punkt in den Gesprächen mit der Bahn zu klären sein. Wir führen mit den Partnern der Bahn vor Ort intensive Gespräche darüber, dass der Ersatzneubau der Brücke sehr schnell erfolgt. Der Ersatzneubau der Brücke hat nicht nur den Vorteil, dass die Brücke danach wieder zu öffnen sein wird, was gerade für die Erreichbarkeit von Oldenburg wichtig ist, sondern sie hat auch den Vorteil, dass die Durchfahrtshöhe künftig größer sein wird, wodurch ein Riesenbeitrag zum Thema Sicherheit geleistet wird. Wir sind mit dem Bund seit Wochen hierüber in engem Austausch. Der Bund hat sich bereiterklärt, an einigen Stellen Vergabeverfahren zu lockern, weil es, wenn wir mehr Zeit gewinnen wollen, daran hakt. Der Bund war allerdings sehr zurückhaltend, als es darum ging, das Vergabeverfahren gänzlich zu lockern. Ich hoffe, dass der Bund einsieht, dass es darauf ankommt, jetzt so zügig wie möglich den Ersatzneubau durchzuführen. Momentan hakt es insofern mehr an Vorschriften für Vergabeverfahren, die unglaublich

viel Zeit kosten, als an technischen Fragen. Beispielsweise hatten wir berichtet, dass wir gern das Team, das gegenwärtig die Friesenbrücke fertigstellt, einsetzen würden, damit die Arbeitskräfte, die dort für die Bahn tätig sind, das Projekt „Huntebrücke“ übernehmen können.

### **Aussprache**

Abg. **Karin Logemann** (SPD) erklärt, zwei Havarien an der Huntebrücke in einem so kurzen zeitlichen Abstand seien der Worst Case für die Häfen in Nordenham und Brake. Schon die erste Havarie habe den Häfen Millionenverluste beschert. Viele Kunden hätten dem Hafen seinerzeit den Rücken gekehrt und etliche seien bis heute nicht wiedergekehrt. Sie begrüße daher die zügige Wiedereinsetzung der Task-Force zur Behebung der entstandenen Schäden, die nach Möglichkeit weniger als sechs Wochen in Anspruch nehmen sollte. Nur so könne es gelingen, die Abwanderung von weiteren, von Krisenmanagement genervten, Kunden zu verhindern.

Der Bau der neuen Brücke werde den Unternehmen eine neue Perspektive bieten. Sie werde höher sein, sodass Schiffsunfälle aufgrund zu hoher Schiffsaufbauten wohl unwahrscheinlicher würden. Sie begrüße die Bemühungen der Landesregierung, beim Bund auf eine zügigere Fertigstellung der neuen Brücke zu dringen.

Auch die jüngste Havarie scheine auf menschliches Versagen zurückzuführen zu sein. Erste Untersuchungen hätten ergeben, dass kein Alkohol im Spiel gewesen sei.

Minister Lies habe darauf hingewiesen, dass die Polizei ermittelt habe, ob es sich bei der Havarie um einen Terrorakt gehandelt habe. Gerüchte, es könne sich um einen Terrorakt handeln, hätten sich schon nach der ersten Havarie sehr hartnäckig gehalten. Die Ermittlungen hätten anscheinend in beiden Fällen keinen Hinweis auf einen Terrorakt ergeben. Ungeachtet dessen sei bei nüchterner Betrachtung der Sachlage festzustellen, dass zwei vergleichsweise kleine Havarien bewirkt hätten, dass Waffen- und Getreidetransporte unterbrochen worden seien. Angesichts dieser Folgen der jüngsten Havarie sei sie als Einwohnerin der an der Hunte gelegenen Gemeinde Berne zurückhaltender darin, Gerüchte, dass es sich dabei um einen terroristischen Akt handeln könnte, als „Blödsinn“ abzutun.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) betont die besondere Bedeutung der Huntebrücke für den schieneengebundenen Personen- und Güterverkehr in der Region Wesermarsch. Er bezeichnet es als „beeindruckend“, in welcher Geschwindigkeit die Befahrbarkeit der Strecke nach der ersten Havarie wiederhergestellt worden sei, und vertritt die Ansicht, dass es angesichts der nötigen Vorplanungen schon „großartig“ wäre, wenn der von Minister Lies avisierte Zeitplan des Abschlusses der Reparaturarbeiten innerhalb von sechs Wochen eingehalten würde.

Der Abgeordnete findet es „merkwürdig“, dass die Huntebrücke Jahrzehnte von Havarien verschont geblieben sei und sich nun, innerhalb von wenigen Wochen, zwei Havarien ereignet hätten - dies sei umso mehr merkwürdig, so der Abgeordnete, als Anfang des Jahres darauf hingewiesen worden sei, dass nur bei wenigen Querungen die Brücke gehoben werden müsse und somit bisher die meisten Schiffe ohnehin bei geschlossener Brücke die Brücke passiert hätten. Es sei daher notwendig, dass nun alle Maßnahmen, die die Sicherheit erhöhen könnten, in Betracht gezogen würden.

Abg. Christ empfiehlt, die Bundesregierung mit dem Hinweis auf die Bedeutung der Huntebrücke für die Wesermarsch davon zu überzeugen, dass der Fertigstellung des Ersatzneubaus eine höhere Priorität beigemessen werde, und fragt, welche Möglichkeiten zur Beschleunigung der Fertigstellung des Ersatzneubaus das Land habe.

Minister **Lies** (MW) nimmt zu den Ausführungen der Sprecher der Fraktionen wie folgt Stellung:

Die Ermittler schließen einen Terrorakt aus. Ich kann nicht beurteilen, ob es ein Terrorakt war. Der Umstand, dass nur wenige Brücken durch Kollisionen beschädigt werden und die Huntebrücke innerhalb von so kurzer Zeit von zwei Havarien betroffen ist, sorgt für Brisanz. Ich gehe davon aus, dass die Polizei den Vorfall akribisch ausermitteln wird.

Das Hauptaugenmerk muss darauf gelegt werden, wie die Sicherheit der Schiffspassagen verbessert werden kann. Das gilt nicht nur für die Passage der Huntebrücke, sondern generell. Wir haben vorhin schon über den Aspekt der Lotsenpflicht gesprochen. Dieser und der Aspekt eines vorgezogenen Aufprallschutzes werden sicherlich sehr viel Aufwand erfordern. Der dritte zu prüfende Aspekt ist die verpflichtende Anmeldung vor der Durchfahrt. Ich fände diese Schutzmaßnahme recht klug. Denn wer sich verpflichtend melden muss, bevor er ein Bauwerk unterquert, ist gezwungen, sich vorher zu vergewissern, welches Bauwerk er unterqueren will.

Die zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung steht aufgrund des ihr durch diese Schutzmaßnahme entstehenden Mehraufwands einem solchen Vorhaben naturgemäß kritisch gegenüber. Andererseits bedarf es bei dieser Schutzmaßnahme keiner technischen Vorkehrungen. Ich meine, dass die Wahrscheinlichkeit der langfristigen Finanzierung dieser Maßnahme höher ist, als wenn vor und hinter jeder Brücke, die über einen Wasserweg führt, kostenträchtige Aufprallbauten errichtet werden.

Statistisch gesehen ist nach einer zweiten Havarie die Wahrscheinlichkeit einer weiteren Havarie in so kurzer Zeit deutlich geringer, gefühlt jedoch hat die Besorgnis, dass es zu einer neuerlichen Havarie kommen könnte, zugenommen. Vor diesem Hintergrund wird das Bemühen der Task-Force um mehr Sicherheit weiter thematisiert werden. Es war mir gestern in der Gesprächsrunde der Task-Force wichtig, Versuche zu vermeiden, dass die Akteure einander gegenseitig Verantwortung zuschieben. Denn: Eindeutig verantwortlich ist der Schiffsführer!

Bis auf die Anbringung der Beleuchtung sind alle nach der ersten Havarie ins Auge gefassten Maßnahmen umgesetzt worden. Der seinerzeit verabredete Maßnahmenkatalog muss aber daraufhin überprüft werden, ob weitere Maßnahmen notwendig sind und unter welchen Voraussetzungen sie realisiert werden können.

Der Ersatzneubau ist zweifellos wichtig. Die Umsetzung ist nicht infrage gestellt, es muss aber an der Beschleunigung der Umsetzung gearbeitet werden. Das gilt insbesondere für die Vergabe, die extrem viel Zeit kostet. Diesen Umstand werden wir erneut zum Anlass nehmen, um mit Akteuren des Bundes darüber zu sprechen, inwieweit von den Vergaberegeln abgewichen werden kann.

Das Land Niedersachsen hat eine Initiative in den Bundesrat eingebracht, die auf eine Gesetzesänderung abzielt. Sie zielt darauf ab, dass die Maßnahmen, die bei Naturkatastrophen durchzuführen sind, auch dann durchgeführt werden können, wenn die Naturkatastrophe durch eine Person herbeigeführt worden ist. Es macht keinen Unterschied, ob eine Brücke durch einen

Schiffsführer beschädigt worden ist oder durch ein anderes Ereignis, denn das Ergebnis ist das gleiche. Wir sprechen hier nicht von einer klassischen Sanierung bzw. von einem technischen Defekt, sondern von der Zerstörung eines Bauwerks.

Mich treibt um, dass sich vielerorts die Infrastruktur, mit der extrem viel Wertschöpfung verbunden ist, in einem kritischen, weil quasi kaputten Zustand befindet. Diese Frage treibt uns auch mit Blick auf die Infrastruktur der Bahn um. Die Bahn investiert Milliardensummen in die Generalsanierung. Von unsäglichen geplanten Neubauprojekten, die nicht in Angriff genommen werden, will ich an der Stelle gar nicht sprechen, weil sie gar nicht mehr finanzierbar sind. Denn schon die Generalsanierung verschlingt so viel Geld, dass wir im Hinblick auf die Strecken, bei denen Niedersachsen nicht von Generalsanierung umfasst ist, sehr genau aufpassen müssen, dass Investitionen in Niedersachsen nicht verschoben werden.

In Bezug auf den Ersatzneubau der Huntebrücke mache ich mir insoweit keine Sorge. Ich verweise insoweit aber auf die Huntebrücke in Oldenburg und die Klappbrücke in Emden. Wir haben in Emden vor Kurzem das Gutachten zur Klappbrücke vorgestellt. Die Klappbrücke in Emden hat das technische Problem, dass sie sich bei warmen Außentemperaturen nicht mehr schließen lässt. Die Klappbrücke ist das Nadelöhr zu einer Logistik und Infrastruktur, mit der von Volkswagen pro Jahr 1,3 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen werden. Wenn sich diese Klappbrücke zwei oder drei Wochen nicht öffnen lässt, muss an allen Produktionsstandorten von VW die Produktion eingestellt werden. Wohl und Wehe des Autoumschlags am Standort Emden hängt an einer Brücke, die ein Alter aufweist, das bedenklich stimmt. Auch in Emden besteht eine Lösungsmöglichkeit darin, eine zweite Klappbrücke zu bauen. Sie wäre ein Ersatz für die bestehende Brücke und hätte darüber hinaus einen positiven Effekt auf die Anbindung des SPNV.

Wir dürfen also in den nächsten Jahren bei all den Kosten, die für Generalsanierung aufgewendet werden müssen, nicht vergessen, dass auch erstens Strecken, die nicht Teil von Generalsanierung sind, in einem guten Zustand sein müssen und dass zweitens bei der technischen Infrastruktur, beispielsweise Brücken, in Sicherheit investiert werden muss, wobei hierbei individuelle Lösungen zu ergreifen sind. Wir werden mit den Vertretern des Bundes sehr intensiv darüber sprechen, dass Mittel in ausreichendem Umfang eingeplant werden, um auch diese Maßnahmen zu realisieren.

Auf eine Frage des Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) teilt Minister **Lies** (MW) mit, dass die Behelfsbrücke aufgrund ihrer baulichen Struktur eine um 0,3 m geringere Durchfahrtshöhe aufweise, was jedoch für die Kollision nicht ursächlich gewesen sei. Die geringere Durchfahrtshöhe des Behelfsbauwerks sei sehr schnell in allen Informationen, auf die Schiffsführer zurückgreifen könnten, aktualisiert worden. Das gelte auch für Hinweise zu Pegelständen.

Da ihm keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, beendet Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) an dieser Stelle die Aussprache, versehen mit einem Dank an den Minister für die zeitnahe Unterrichtung der Ausschüsse.

\*\*\*