

N i e d e r s c h r i f t
über die 29. - öffentliche - Sitzung
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
am 4. November 2025
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung durch die Landesregierung zum aktuellen Stand der Planungen und Perspektiven für den Einsatz der FSRU in Stade**
Unterrichtung 3
Aussprache 6
2. **Binnenschifffahrt stärken - Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8543](#)
Beginn der vorbereitenden Beratung, Verfahrensfragen 9

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Oliver Ebken (SPD)
4. Abg. Thordies Hanisch (i. V. des Abg. Marten Gäde) (SPD)
5. Abg. Corinna Lange (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Dr. h. c. Björn Thümler (i. V. der Abg. Katharina Jensen) (CDU)
8. Abg. Saskia Buschmann (i. V. des Abg. Hartmut Moorkamp) (CDU)
9. Abg. Melanie Reinecke (CDU)
10. Abg. Claus Seebeck (CDU)
11. Abg. Ulf Thiele (CDU)
12. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
13. Abg. Thorsten Paul Moriße (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:33 Uhr bis 11:12 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung durch die Landesregierung zum aktuellen Stand der Planungen und Perspektiven für den Einsatz der FSRU in Stade

Der Unterausschuss hat in seiner 25. Sitzung am 29. April 2025 die Landesregierung um Unterrichtung gebeten.

Unterrichtung

MR **Bobzien** (MW): Wie Sie wissen, wurde die für Stade vorgesehene FSRU „Energos Force“ nach Verzögerungen und Unstimmigkeiten zwischen der Deutschen Energy Terminal GmbH (DET) und der Hanseatic Energy Hub GmbH (HEH) weiterverchartert. Sie ist offensichtlich an ein ägyptisches Unternehmen verchartert und liegt aktuell in Jordanien.

Der zentrale Streitpunkt war eine vollständige Fertigstellung und Abnahme der landseitigen Anbindung, ohne deren Funktionsfähigkeit ein operativer Betrieb technisch nicht möglich ist. Das Land hat keine vertraglichen Beziehungen, unterstützt aber durch Moderation zwischen den Akteuren.

Im Mai hatte das Bundeswirtschaftsministerium (BMWE) entschieden, die FSRU vorläufig unterzuverchartern, bis eine Entscheidung über die weitere Nutzung getroffen wurde. Die Entscheidung, die für Stade eingeplante FSRU temporär zu verchartern, erfolgte in erster Linie aufgrund wirtschaftlicher und haushaltsrechtlicher Erwägungen des Bundes. Sie ist eine direkte Folge der Unklarheiten im weiteren Projektablauf. Es sollte eine wirtschaftliche Nutzung erreicht werden und es sollten Stand-by-Kosten vermieden werden.

Mitte des Jahres wurde ein Kompromiss zwischen den Akteuren ausgehandelt, um eine Inbetriebnahme der FSRU zu ermöglichen. Unmittelbar im Anschluss daran haben die Akteure begonnen, einen neuen Nutzungsvertrag auszuhandeln. Diese Verhandlungen stehen nach hiesiger Kenntnis kurz vor dem Abschluss. Weil wir keine Vertragspartner sind, haben wir darüber keine Detailkenntnisse; insoweit muss ich also auf das BMWE verweisen.

Eine Fertigstellung im ersten Quartal 2026 wird grundsätzlich weiterhin für möglich gehalten, hängt aber davon ab, welche Erkenntnisse gewonnen werden, nachdem das Terminal zum Betrieb an die DET übergeben worden ist.

Der Standort bleibt für Land und Bund ein zentrales Versorgungsinfrastrukturprojekt. Aktuell wird die Gasversorgungslage in Deutschland durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) als stabil bewertet. Die Versorgungssicherheit ist gewährleistet. Die BNetzA schätzt die Gefahr einer angespannten Gasversorgung im Augenblick als gering ein. Dennoch ist natürlich durch die Verzögerung die ursprünglich geplante Diversifizierungsfunktion eingeschränkt. Zu betonen ist die Bedeutung der FSRU als Versorgungsdrehscheibe für osteuropäische Partner.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Stade erleidet durch den Projektstillstand kaum Einschränkungen, weil das FSRU nur eine geringe Relevanz für die wirtschaftliche Entwicklung am Standort Stade hat.

NPorts hat einen Nutzungsvertrag mit der DET beschlossen. NPorts erhält ein pauschales jährliches Nutzungsentgelt, das unabhängig von der tatsächlichen Nutzung ist. Lediglich bei den Hafenentgelten und ISPS-Entgelten gibt es aufgrund der fehlenden Schiffsanläufe Mindereinnahmen.

Zu den genehmigungsrechtlichen Fragen führt Frau Schulze-Wolfering aus.

GD'in **Schulze-Wolfering** (MU): Ich kann zum Sachstand des emissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens ergänzen. Das emissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren ist mit Bescheid vom 22. Dezember 2023, also schon seit Langem, abgeschlossen. Der Bescheid enthält Fristen zur Inbetriebnahme. Die erste Frist endete am 31. Mai 2024. Diese Frist zur Inbetriebnahme wurde von der zuständigen Genehmigungsbehörde, dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg, mehrfach verlängert: mit Bescheid vom 30. Mai 2024 bis zum 31. Oktober 2024, mit Bescheid vom 15. Oktober 2024 bis zum 31. Januar 2025, mit Bescheid vom 10. März 2025 bis zum 30. Juni 2025 und - letztmalig - mit Bescheid vom 28. Juli 2025 bis zum 31. Dezember 2026.

Der Beitrag der FSRU zur Energieversorgungssicherheit wurde teilweise schon angesprochen: Zur Einordnung: Die FSRU ist ein zentrales Infrastrukturprojekt für die Energieversorgungssicherheit hier in Deutschland. Bis zum Jahr 2022 verfügte Deutschland über keine eigene LNG-Infrastruktur. Die damalige Ampelregierung hatte aufgrund der durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine ausgelösten Energiekrise die Option realisiert, verflüssigtes Erdgas, sogenanntes LNG, noch im Winter 2022/2023 schnell und direkt nach Deutschland zu importieren. Es wurden fünf unmittelbar einsetzbare LNG-FSRU, also schwimmende Terminalschiffe, gechartert und sukzessive an der deutschen Küste zwei in Wilhelmshaven, eins in Stade, eins in Brunsbüttel sowie eins in Mukran installiert.

Der Betrieb der schwimmenden Terminals hat zur Sicherheit und zur Diversifizierung der Gasversorgung beigetragen, weil damit die Abhängigkeit von einzelnen Herkunftsländern wie beispielsweise Russland verringert werden konnte.

Im Jahr 2024 hat Deutschland insgesamt 844 TWh Erdgas verbraucht. Der überwiegende Anteil des Gasbedarfs wird mittels Gasimporte über Pipelines gedeckt. 2024 wurden insgesamt 68 TWh Erdgas mithilfe der deutschen LNG-Terminals importiert. Damit hatte LNG 2024 einen Anteil von 8 % an den gesamten deutschen Gasimporten.

Für das Jahr 2025 zeichnet sich ein etwas höherer LNG-Anteil ab. Die bis einschließlich September 2025 importierten Erdgasmengen machen ausweislich des Erdgasmonitorings des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) einen Anteil von 10 % aus, was darauf zurückzuführen ist, dass in diesem Jahr grundsätzlich eine höhere Kapazitätsauslastung der Terminals besteht als noch im Jahre 2024.

Die im Frühjahr 2024 in Stade installierte „Energos Force“ ist nicht in Betrieb gegangen und wurde zwischenzeitlich vom Bund an die ägyptische Erdgas-Holding Egas verchartert. Auch der Chartervertrag zwischen dem Bund und der Deutschen Regas für die „Energos Power“ in Mukran ist im Februar 2025 einvernehmlich aufgelöst worden. Die FSRU soll ebenfalls an ein ägyptisches Unternehmen weitervermietet worden sein. Somit laufen derzeit drei der vom Bund

betriebeenen FSRU im Regelbetrieb, nämlich die beiden in Wilhelmshaven und eins in Brunsbüttel sowie ein privat betriebenes in Mukran.

Am 1. Juli 2025, das heißt, nachdem der Bund die für Stade vorgesehene FSRU an ein ägyptisches Unternehmen subverchartert hatte, hatte das BMW E die Alarmstufe gemäß Notfallplan Gas auf die Frühwarnstufe, das heißt, die niedrigste der drei Stufen, abgesenkt. Der Füllstand der deutschen Gasspeicher beträgt aktuell - Stand 1. November - 75 % und erfüllt damit alle rechtlichen Vorgaben, die vorsehen, dass bis zum 1. November 2025 ein durchschnittlicher Speicherstand von mindestens 70 % zu erreichen ist. Die Gasversorgungslage wird vom BMW E als insgesamt unauffällig und stabil eingestuft.

Aus den genannten Gründen wird der Abzug der „Energis Force“ aus Stade als nicht relevant für die Energieversorgungssicherheit eingeordnet.

Gestatten Sie mir noch Hinweise zum Hintergrund des Betriebs der deutschen LNG-Terminals: Die schwimmenden LNG-Terminals werden auch als Backup-Kapazitäten für den Fall benötigt, dass es bei zentralen Importrouten, insbesondere den pipeline-gebundenen Importen aus Norwegen, Einschränkungen gibt.

Hinzu kommt, dass der Bund bei der Planung der schwimmenden LNG-Terminals auch die Versorgung verschiedener Staaten in Mittel- und Osteuropa berücksichtigt hat, die durch den Ausfall russischer Pipeline-Gaslieferungen auf alternative Gastransportrouten angewiesen sind. Dies betrifft insbesondere auch Staaten ohne eigene Küste, die neben den bisherigen Importwegen auch über die deutsche LNG-Infrastruktur mitversorgt werden könnten. Die für die Versorgungssicherheit notwendigen Importkapazitäten von LNG sind daher aus Gründen der Resilienz mit einem Sicherheitspuffer und im Sinne der europäischen Solidarität geplant und ausgelegt worden.

Die schwimmenden Terminals stellen jedoch nur eine Übergangslösung dar und sollen mittelfristig durch stationäre Terminals an Land ersetzt werden. Diese Terminals sollen „Green-Gas-ready“ gebaut werden. Damit wird gewährleistet, dass LNG aus fossilen Quellen perspektivisch durch klimaneutrale gasförmige Energieträger ersetzt wird, was wesentlich zur Reduzierung von Treibhausgasen beitragen wird.

In Niedersachsen wird derzeit an der Errichtung von zwei landseitigen Terminals, die in Stade und Wilhelmshaven sein sollen, gearbeitet. Nach Aussage der Betreibergesellschaft HEH in Stade soll ein emissionsfreies landbasiertes Terminal für LNG, Bio-LNG und synthetisches Natural Gas, also künstlich hergestelltes LNG, im Jahr 2027 in einer ersten Ausbaustufe im bestehenden Industriepark Stade in Betrieb genommen werden. Sofern landseitig Terminals an den jeweiligen Standorten errichtet werden, was bekanntlich für Brunsbüttel, Stade und Wilhelmshaven geplant ist, hat sich der Bund dahingehend positioniert, dass die jeweiligen FSRU nur bis zum Betriebsbeginn des jeweiligen landseitigen Terminals betrieben und anschließend weitergenutzt werden sollen.

Aussprache

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Die Zeitpläne sind doch eigentlich unhaltbar. Sie erwähnten den Termin 31. Dezember 2026. Ist dieser Termin jetzt endgültig safe oder bestehen weiterhin Kommunikationsprobleme zwischen Land und Bund? Meines Erachtens sind sie doch die Hauptursache in diesem Verfahren.

Wie viel kostet das Land Niedersachsen die aktuelle Situation in Stade konkret?

GD'in **Schulze-Wolfering** (MU): Zu den Kosten habe ich keine Kenntnisse. Dazu kann möglicherweise Herr Bobzien etwas sagen.

Der 31. Dezember 2026 ist der Termin für die Inbetriebnahme, von dem die Beteiligten ausgehen, dass er zu halten sein wird. Es sind durch die Beteiligten noch viele Dinge organisatorischer Art zu regeln. Wir haben aber keinen Anlass, zu glauben, dass dieser Termin nicht gehalten werden kann.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Ich habe keine Kritik äußern wollen. Ich habe nur gefragt, weil die Fristen ziemlich oft verlängert worden sind.

GD'in **Schulze-Wolfering** (MU): Genau. Es gab mehrere Verzögerungen, und die habe ich deshalb auch genannt. Wir haben unter dem Eindruck dieser vielen Verzögerungen gesagt, dass es gut wäre, wenn jetzt mal Nägel mit Köpfen gemacht würden und einmal ehrlich gesagt würde, wann mit einer Inbetriebnahme gerechnet werden könne. Dann gab es den Termin zur Klärung unter den Beteiligten, der Ihnen bekannt ist. Der 31. Dezember 2026 ist der Termin, der sich dort ergeben hat. Wir gehen davon aus, dass dieser Termin eingehalten werden kann.

MR **Bobzien** (MW): Mir sind keine laufenden Kosten bekannt. Aber naturgemäß wird jede Infrastruktur Wartungs- und Instandsetzungskosten zur Folge haben. Denen aber stehen, wie ich vorhin ausgeführt habe, auch pauschale jährliche Einnahmen gegenüber, die nicht ganz unerheblich sind. Ich will es einmal so sagen: Nach meiner Kenntnis ist das mit Blick auf die laufenden Kosten jedenfalls kein Negativgeschäft.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Wenn Sie von „laufenden Kosten“ sprechen, dann habe ich mich wohl falsch ausgedrückt. Ich möchte wissen: Kosten in welchem Umfang sind für den gesamten Bau in Stade tatsächlich entstanden? Aktuell ist die Anlage ja nicht in Betrieb. Es gibt ja immer noch Schwierigkeiten.

MR **Bobzien** (MW): Meinen Sie die Kosten für die Errichtung der gesamten Infrastruktur?

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Alles.

MR **Bobzien** (MW): Diese Frage müssen wir zur Klärung weiterleiten, weil sie nur von dem für die Häfen zuständigen Referat beantwortet werden kann. Ich glaube, dass der Ausbau durch NPorts erfolgt ist. Von daher müssen wir die Kollegen aus dem Referat 35 um Stellungnahme bitten.

Abg. **Melanie Reinecke** (CDU): Vielen Dank für die sehr ausführliche Unterrichtung. Anfang des Jahres hat Olaf Lies - weil zwischen DET und HEH diverse Vorwürfe im Raum standen - noch in seiner Funktion als Wirtschaftsminister den Vorschlag unterbreitet, dass Uniper zwischen

beiden Parteien vermitteln solle. Uniper hat eine Art Gutachten erstellt. Das Gutachten sagt aus, dass die Anlage in drei bis maximal vier Monaten in Betrieb gehen könnte, weil eigentlich alle Voraussetzungen erfüllt seien und - lapidar gesagt - nur noch Kleinigkeiten fehlten. Ist dieses Gutachten in die Bemessung des Bundesministeriums mit eingeflossen? Das wäre ja nur folgerichtig, weil Uniper extra beauftragt wurde, ein solches Gutachten zu erstellen. Kurz nach Veröffentlichung des Gutachtens wurde bekanntlich entschieden, dass die „Energos Force“ nach Nahost geht. Mich interessiert also, ob dieses Gutachten irgendeinen Einfluss auf die Entscheidung gehabt hat.

Lassen Sie mich gleich eine Frage zu den Finanzen gleich anschließen. NPorts hat den Anleger kreditfinanziert. Sie sprachen soeben von Mindereinnahmen und sagten, Sie hätten die Zahlen nicht dabei. Bitte reichen Sie uns die Zahlen, die aussagen, wie hoch die Kreditaufnahme tatsächlich war und wie sich das im Einzelnen beziffert, nach. Sie sagten, es gäbe eine pauschale Summe, die gezahlt würde, unabhängig davon, ob LNG-Tankschiffe anlegten oder nicht, es gäbe aber auch Mindereinnahmen, weil kein Umschlag erfolgte.

MR **Bobzien** (MW): Sie fragten nach dem Gutachten. Das Gutachten ist im BMW natürlich bekannt und da auch in die Entscheidungen mit eingeflossen. Meines Erachtens war der Zeitraum, den Uniper zur Verfügung hatte, sehr kurz. Nach meiner Kenntnis und wie ich es in Gesprächen mit Unternehmensvertretern verstanden habe, wurde nur eine sehr oberflächliche Prüfung im Sinne von „Wie sehen die Anlagen aus?“ vorgenommen. Eine Funktionsprüfung im eigentlichen Sinne konnte nach meinem Eindruck nicht durchgeführt werden. Im Übrigen ist nicht auszuschließen - so habe ich zumindest die Kollegen von Uniper verstanden -, dass es verdeckte Mängel gibt. Insofern wird DET dann, wenn die Infrastruktur von HEH auf DET übergeht, erst einmal prüfen müssen, ob es noch weitere Mängel außer denen gibt, die in dem Gutachten festgehalten sind. Ich sagte schon, dass bezüglich des Übergangs - sozusagen vom Verantwortungsbereich des einen zum Verantwortungsbereich des anderen - gerade Verhandlungen stattfinden. Erst wenn der Übergang vollzogen ist, kann der neue Eigentümer ermitteln, ob es zusätzlich zu den Mängeln, die im Uniper-Gutachten dargelegt sind, noch weitere verdeckte Mängel gibt, die bis dahin nicht bekannt waren. Deswegen muss jetzt erst einmal auf die Einigung zwischen den Akteuren gewartet werden. Dann wird sich der neue Verantwortliche die Infrastruktur anschauen müssen. Es kann sein, dass die Inbetriebnahme dann sehr schnell erfolgt. Dass noch größere Mängel aufgedeckt werden, erwarte ich nicht, ist aber auch nicht auszuschließen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Ich empfinde die Unterrichtung als sehr ausführlich. Sie spiegelt das wider, was wir auch bei anderen Gelegenheiten zu hören bekommen: dass wir als Land Niedersachsen respektive NPorts bei der Errichtung der Strukturen, die für die FSRU in Stade erforderlich sind, gute Arbeit geleistet haben.

Sie haben deutlich gemacht, dass für die Verzögerung nicht das Land verantwortlich ist, sondern ein Konflikt zwischen zwei Vertragspartnern, der die erstellte Suprastruktur betrifft. Wir haben diesen schleppenden Dialogprozess zum Anlass genommen, die Frage zu stellen, warum es mit dem Projekt nicht vorangeht. Es ist legitim, diese Frage zu stellen.

Aber, Herr Moriße, entgegen Ihrer Annahme ist es eben kein Disput zwischen Land und Bund, der dazu geführt hat, dass wir uns im Moment in dieser Situation befinden.

(Abg. Thorsten Paul Moriße [AfD]: Ich habe das aus den Medien erfahren!)

- Vielleicht haben Sie die falschen Medien!

(Abg. Thorsten Paul Moritze [AfD]: Naja, die „Welt“!)

Insofern meine ich, dass wir auf einem guten Weg sind und die Vercharterung in dieser Situation sinnvoll war, um Kosten, die anfallen - aber nicht für das Land -, zu minimieren. Sie ist vor allem deshalb sinnvoll gewesen, weil die Möglichkeit bestand und auch genutzt wurde, sie kurzfristig beenden zu können; das habe ich jedenfalls Darstellungen vonseiten des Bundes entnommen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. - Herzlichen Dank an die Landesregierung für die Informationen.

Die Antworten zu den Fragen, die nicht beantwortet werden konnten, werden schriftlich nachgereicht.

Tagesordnungspunkt 2:

Binnenschifffahrt stärken - Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8543](#)

Direkt überwiesen am 01.10.2025

federführend: AfWVBuD;

vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UAHuSch;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

Beginn der vorbereitenden Beratung, Verfahrensfragen

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) stellt den Entschließungsantrag seiner Fraktion, der dem Ausschuss direkt und somit ohne erste Beratung im Plenum zur Beratung überwiesen worden ist, wie folgt vor:

Das Thema, das wir mit diesem Entschließungsantrag adressieren, ist es wert, dass wir uns mit seinem Inhalt ein wenig länger auseinandersetzen. Ich vermute, dass wir uns damit über mehrere Ausschusssitzungen hinweg befassen werden, und es würde mich wundern, wenn wir es nicht täten.

Es geht um die Rolle der Binnenschifffahrt als strategischer Standortfaktor für Niedersachsen und insbesondere als tragender Pfeiler für nachhaltige Logistikketten, eine leistungsfähige Industrieproduktion und eine zukunftsfähige Mobilität, die in Bezug auf die Notwendigkeit des Ausbaus von Transportwegen in ihrer Zusammenstellung mit Sicherheit von dem abweichen wird, was wir heute kennen.

Wir haben in unserem Antrag eine ganze Reihe von Themen adressiert. Dazu gehört natürlich der aktuelle Zustand unserer Landes- und Bundeswasserstraßen, die für die Binnenschifffahrt genutzt werden können. Weil es ein Entschließungsantrag ist, der sich an die Landesregierung richtet, betrifft er im Kern natürlich die Themen, die landesseitig zu bearbeiten sind, aber vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über den nächsten Bundeshaushalt auch gemeinsame Themen, die das Land *und* den Bund betreffen.

Wir haben den Eindruck, dass es momentan keine systematische Erhebung und insbesondere keine Analyse der Nutzung unserer Binnenwasserstraßen durch die Binnenschifffahrt gibt. Eine systematische Erhebung und Analyse der Nutzung unserer Binnenwasserstraßen durch die Binnenschifffahrt wäre aber die grundsätzliche Voraussetzung dafür, dass die Politik Investitionen in Binnenwasserstraßen gezielt dort tätigt, wo die größten Potenziale und die besten Wertschöpfungsmöglichkeiten liegen.

Wir haben den Eindruck, dass wir gemeinsam daran arbeiten können, dass die Investitionsentscheidung für die Ertüchtigung - Modernisierung und bedarfsgerechte Entwicklung - der Binnenwasserstraßennetze optimiert werden kann. Ob wir es „Masterplan“ oder „Ausbauplan“ oder nur „Investitionsplan“ nennen, steht auf einem anderen Blatt. Ich glaube aber, dass ziemlich offensichtlich ist, dass wir eine gemeinsame Aufgabe haben.

Die bauliche und betriebliche Situation unserer Binnenwasserstraßen, insbesondere der des Landes, wird regelmäßig gutachterlich festgestellt. Leider ist festzustellen, dass der aktuelle Zustand im Regelfall in der von 1 bis 4 reichenden Kategorisierung in der Bandbreite von 2,5 bis 3,5 bewertet wird. Anders als in der Schule gilt bei der gutachterlichen Kategorisierung der baulichen und betrieblichen Situation ein Bauwerk, das mit der Note 4 bewertet ist, als durchgefallen. Die 3,5 ist somit gerade noch die Grenze dessen, was Gutachter für die weitere Nutzbarkeit von Bauwerken als zulässig ansehen. Im Regelfall liegt die Bewertung in der Kategorie 2,5 bis 3,5 und somit häufig sehr stark an der Grenze dessen, was gerade noch zulässig ist, um Bauwerke wie Schleusen und Ähnliches nutzen zu können. Wir haben also im wahrsten Sinne des Wortes Baustellen, die Investitionen notwendig machen.

Es gibt Verbesserungspotenziale, die durch Digitalisierung und Modernisierung der Infrastruktur gehoben werden können. Das gilt in Bezug auf die Wasserstraßen und insbesondere in Bezug auf die Hafenanlagen, und deren Konnektivität mit anderen Logistikeinheiten; hier nenne ich ausdrücklich logistische Abläufe in den Seehäfen.

In anderen Bundesländern, beispielsweise in Nordrhein-Westfalen, gibt es inzwischen Versuche zum Thema „Autonomisierung von Güterverkehren auf den Binnenwasserstraßen“, insbesondere für den Containerverkehr. Wir wünschen uns, dass hierbei mindestens Kooperationen eingegangen werden und sich vielleicht sogar eigene Modellprojekte ergeben. Wir sehen hier weiteres Potenzial, um Wertschöpfung zu generieren und in der Logistik insgesamt besser zu werden.

Ich möchte nicht alle Punkte unseres Forderungskataloges einzeln vortragen und beende deshalb an dieser Stelle die Vorstellung unseres Entschließungsantrags.

Wir möchten mit diesem Entschließungsantrag im Kern Folgendes erreichen:

Wir wollen uns gemeinsam mit der Frage auseinandersetzen, was das Land tun kann und was der Bund tun kann/muss - möglicherweise auch bei Landeswasserstraßen mit überregionaler Bedeutung; denn dazu vermissen wir zuweilen das wünschenswerte Bekenntnis der Bundesseite -, um sowohl bei der Sanierung als auch beim Erhalt unserer Wasserstraßen besser zu werden.

Es sollte in erster Linie ein Konzept entwickelt werden und eine Datengrundlage geschaffen werden, die Auskunft darüber gibt, wie die Wertschöpfung im Bereich der Logistik auf den Landes- und Bundeswasserstraßen deutlich verbessert und dadurch eine Stärkung dieses Verkehrsweges erreicht werden kann.

Wir wollen dabei den Blick insbesondere auf die Seehäfen Niedersachsens richten, die unsere Binnenwasserstraßen deutlich besser nutzen könnten, wenn es, wie im Bundesverkehrswegeplan hinterlegt, durch Ausbau und Sanierung einzelner Hafen- und Schleusenanlagen, die Teil einer Bundeswasserstraße sind, zu verbesserten logistischen Strukturen und zu einer Sanierung unserer Landeswasserstraßen nach entsprechend aufzubauender Priorität käme.

Wir würden uns sehr freuen, wenn es gelingen könnte, zwischen den die Regierung tragenden Fraktionen und uns und natürlich der Landesregierung eine nach vorn gerichtete Debatte zu führen, die im Ergebnis Verbesserungen bringt. Mit diesem Entschließungsantrag möchten wir dazu einen ersten Anstoß geben.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) erklärt, Potenziale zur Verbesserung der Situation in der Binnenschifffahrt seien schon in der vergangenen Legislaturperiode Gegenstand von Beratungen im auch für Verkehr zuständigen Wirtschaftsausschuss und dessen Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ gewesen; erinnert sei in dem Zusammenhang an die parlamentarische Initiative zum Thema „Autonomes Fahren auf Binnenwasserstraßen“.

Er teilt die Ansicht der Antragstellerin, dass in Bezug auf das Erproben von Verbesserungspotenzialen über Kooperationen mit anderen Bundesländern nachgedacht werden sollte; denn „es macht keinen Sinn, dass alle alles ausprobieren“. Stattdessen sollte das Ziel verfolgt werden, dass Akteure in allen Ländern an den Erfahrungen, die im Rahmen von Projektarbeiten gesammelt würden, partizipierten.

Abschließend stimmt der Abgeordnete der Ansicht seines Vorredners, dass die Antragsinhalte eine umfassende Diskussion erforderten, zu und regt namens der SPD-Fraktion für das weitere Verfahren an, zunächst einmal eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen.

Abg. **Thorsten Paul Moriß** (AfD) bemerkt unter Hinweis auf die Situation der einzelnen Verkehrsträger, dass im Vergleich zwischen Schiene, Autobahn und Wasserstraßen Letztere die zuverlässigsten Verkehrswege seien, und befürwortet aus diesem Grunde und der weiteren Potenziale, die Wasserstraßen böten, namens der AfD-Fraktion eine ausführliche Beratung dieses Antrags.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) stimmt einer mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung zu.

Er verleiht seiner Hoffnung darüber Ausdruck, dass sich der Unterausschuss angesichts der Themenvielfalt dieses Entschließungsantrags darauf verständige, nach der Entgegennahme der Unterrichtung eine nach Möglichkeit mündliche Anhörung von Akteuren der Binnenschifffahrt und der Hafenwirtschaft durchzuführen. Auf diese Weise, so der Abgeordnete, könne Expertenwissen einfließen in die Entscheidungsfindung darüber, wo Investitionsschwerpunkte zur Stärkung der Binnenschifffahrt gesetzt werden sollten.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) schließt sich den Vorstellungen, die seine Vorredner zum weiteren Verfahren geäußert haben, an. Er empfiehlt, heute erst einmal nur über eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung zu beschließen.

Nach einem Hinweis von Abg. **Ulf Thiele** (CDU) zur weiteren Sitzungsfolge beschließt der **Unterausschuss** einvernehmlich, in der Sitzung am 10. Februar 2026 eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen und in der Sitzung am 17. März 2026 eine mündliche Anhörung von Sachverständigen aus der Binnenschifffahrt und der Hafenwirtschaft zu dem Entschließungsantrag der CDU-Fraktion durchzuführen. Die Fraktionen sind gebeten, der Landtagsverwaltung zur Vorbereitung der Anhörung bis zum 2. Dezember 2025 Sachverständige nach dem Schlüssel 3 : 3 : 1 : 1 zu benennen.
