

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

über die 31. - öffentliche - Sitzung

des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“

des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

am 10. Februar 2026

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung der Landesregierung über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen-Ports GmbH & Co. KG (NPorts)**

<i>Unterrichtung</i>	5
<i>Aussprache</i>	9

2. **Binnenschifffahrt stärken - Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen**

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

<i>Vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT</i>	12
<i>Unterrichtung durch die Landesregierung</i>	12
<i>Aussprache</i>	21

3. **Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zu „Wilhelmshaven - Status quo, Perspektiven und Umsetzung des Hafenentwicklungsplans“**

<i>Beratung und Beschlussfassung</i>	28
<i>Unterrichtung</i>	28
<i>Aussprache</i>	37

4. Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Eisenbahnbrücke über die Hunte	
<i>Beratung und Beschlussfassung</i>	42
<i>Unterrichtung</i>	42
<i>Aussprache</i>	44
5. Tonnagebesteuerung für Offshoreschiffe und -aktivitäten einführen - Heimische Off-shorebranche stärken, Energiewende vorantreiben	
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/9262	
<i>Beginn der Beratung und Verfahrensfragen</i>	47
6. Finanzielle Spielräume für Verteidigung nutzen - militärisch relevante Hafeninfrastruktur in Niedersachsen stärken	
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/8956	
<i>Beginn der Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme sowie Verfahrensfragen</i>	48
7. Terminangelegenheiten.....	51

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Oliver Ebken (SPD)
4. Abg. Marcus Bosse (i. V. des Abg. Marten Gäde (SPD)
5. Abg. Björn Meyer (i. V. der Abg. Corinna Lange) (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Katharina Jensen (CDU)
8. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)
9. Abg. Ulf Thiele (CDU)
10. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
11. Abg. Christian Schroeder (GRÜNE)
12. Abg. Thorsten Paul Moriße (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:35 Uhr bis 13:37 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Unterausschuss** billigt die Niederschriften über die 29. und die 30. Sitzung.

* * *

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung der Landesregierung über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen-Ports GmbH & Co. KG (NPorts)

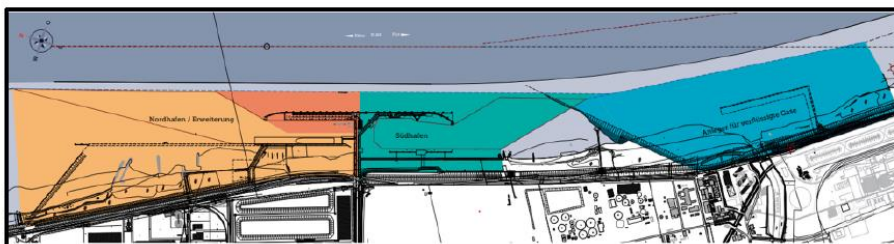
Es handelt sich hierbei um die regelmäßig stattfindende Unterrichtung durch die Landesregierung, die vom Niedersächsischen Landtag in seiner 143. Sitzung am 22. September 2022 unter Nr. 1 c der Landtagsdrucksache 18/11764 beschlossen wurde. Die Landesregierung berichtet dem Unterausschuss seitdem zweimal im Jahr über Investitionsmaßnahmen.

Unterrichtung

MR **Jacob** (MW) unterrichtet den Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation, deren Schaubilder dieser Niederschrift als **Anlage** beigefügt sind.

Der **Unterausschuss** erhält zu einigen Schaubildern folgende darüber hinausgehende Informationen:

Norderweiterung Hafen Stade



Zeitplan:

- 2021: Machbarkeitsstudie durch NPorts
- 2025: Planungsbeginn

Investitionssumme für Bau und Kompensation:

- 350 Mio. €, Baufinanzierung nicht sichergestellt

Die bisher angefallenen Planungskosten werden aus dem Nachtragshaushalt 2025 - 62 Millionen Euro für Infrastrukturvorhaben - finanziert.

In Abhängigkeit von den Zahlen, Daten und Fakten wird das Land - ähnlich wie beim Bau der Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven - Kontakt mit den potenziellen Nutzern aufnehmen, um mit ihnen Gespräche über die Finanzierung und Umsetzung des Baus zu führen. Insofern ist die Baufinanzierung bisher nicht sichergestellt.

Erneuerung Hafen Wangerooge

- NPorts und die DB planen eine Modernisierung des Hafens Wangerooge
 - Neubau Hafenbetriebsgebäude
 - Vergrößerung und Erneuerung der südlichen Kaianlage
 - Erhöhung der gesamten Kaifläche
 - Neue Gleisanlage mit barrierefreien Bahnsteigen (Planung und Bau durch DB)
- **Baubeginn 2026 (Vorbereitungen), Fertigstellung voraussichtlich 2030**
- **Investitionssumme mind. 21 Mio. €**



Die Planungen dieser Baumaßnahme sind abgeschlossen, die ersten Genehmigungen liegen vor. Die Erhöhung der Kaifläche ist aus Gründen der Hochwassersicherheit erforderlich. Im Zusammenspiel mit der Deutschen Bahn wird ein barrierefreier Umstieg an drei Bahnhöfen ermöglicht. Erste Abbruchmaßnahmen werden an den alten NPorts-Anlagen im Frühjahr 2026 erfolgen.

Schleuse Hooksiel

- Sanierung der elektrotechnischen und hydraulischen Anlagen und Stahlwasserbau
- Sanierung im laufenden Betrieb
- **Kosten ca. 10 Mio. €**
- **Baubeginn: 2022**



Die Schleuse soll im zweiten Quartal 2026 wieder in Betrieb genommen werden, um insbesondere den Belangen der Sportbootschifffahrt zu entsprechen. Daneben werden die Elektroanlagen und die Antriebstechnik ertüchtigt.

Planung für den Anleger für verflüssigte Gase

- Erste Ausbaustufe 4 LP (insg. 5 LP)
- Uniper: Import von erneuerbarem Ammoniak
- TES: Import LNG und e-NG; Export CO²
- **Finanzierung:**
 - 27 Mio. € Planungskosten
- Projektstand:
 - Durchführung Planungsarbeiten
 - Erstellung PFS-Antrag
 - Vertragsverhandlungen mit TES und Uniper



Die Planungsarbeiten und die Erstellung des Planfeststellungsantrages verlaufen planmäßig. Die Gesamtfinanzierung im Umfang von rund 600 Millionen Euro ist noch nicht gesichert. Das Land Niedersachsen hat seinen Finanzierungsanteil bereitgestellt. Die Gespräche mit dem Bund und potenziellen Nutzern sind noch nicht abgeschlossen. Der Planfeststellungsantrag soll Mitte 2026 eingereicht werden, sodass der Erörterungstermin Anfang 2027 stattfinden kann.

Perspektivisch:

Liegeplatz 3 am Niedersachsenkai in Brake

- Hohe/ teilweise volle Auslastung der bestehenden 2 Liegeplätze + prognostiziertes Wachstum der Umschlagsmenge
- Investitionssumme ca. 153,5 Mio. € (Plan + Bau) , Finanzierung nicht sichergestellt
- 300 m Kailänge, 19 ha zugehörige Verkehrs-, Umschlag- und Lagerfläche, Gleis- und Straßenanbindung
- Zeitplan:
2024-2027: Planungs- und Genehmigungsverfahren
2028-2031: Baudurchführung



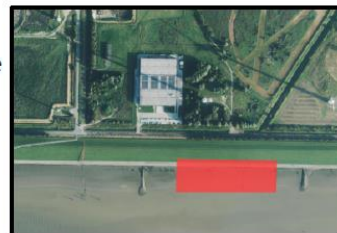
Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

 Niedersachsen. Klar.

Das Budget für Planungs- und Genehmigungsverfahren ist vorhanden. Die weiteren Investitionen, die sich nach aktueller Schätzung auf rund 150 Millionen Euro belaufen, müssen noch bereitgestellt werden. Die Kaje soll für Mehrzweckumschlag wie Projektladung und Stückgut, gegebenenfalls aber auch militärisch genutzt werden.

Kaianlage Wybelsumer Polder (Emden)

- **Planungskosten: 7,75 Mio. €**
- **Planungszeit: 2026-2027**
- Im bisher ungenutzten Uferbereich soll durch Errichtung einer tiefgegründeten Kaje eine neue Terminalfläche aufgespült werden: Liegewanne und Kaje können optimal an die Einwirkungen der Tidesteuerung angepasst werden.
- Erweiterung der Fahrrinne bis an die neue Liegewanne



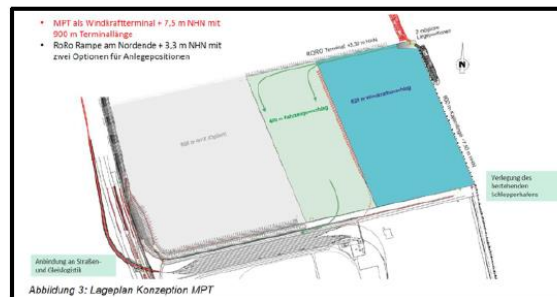
Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

 Niedersachsen. Klar.

Der Beweggrund für die Planungen zu dieser Baumaßnahme ist bisher das Interesse eines Unternehmens im Bereich Lithiumumschlag gewesen. Mittlerweile hat sich das Unternehmen von seinem Vorhaben zurückgezogen. Die Landesregierung ist ungeachtet dessen bestrebt, die begonnenen Planungen fortzusetzen. Alternativ kommen Militärgüterumschlag und Kraftfahrzeugumschlag infrage.

Multipurpose Terminal (MPT) WHV

- 02/2025: Vorstellung Projektstudie
- Planungszeit (inkl. Plangenehmigung): ca. 4 Jahre
- Bauzeit: ca. 3,5 Jahre
- Baukosten (Schätzung): 700 Mio. €
- Bedarfsanalyse
 - Windkraftumschlag
 - RoRo-Verladung
 - Containerumschlag



Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

 Niedersachsen. Klar.

Die Planungskosten für diese Baumaßnahme, für die vonseiten der Privatwirtschaft eine Projektstudie erstellt worden ist, sollen durch den Nachtragshaushalt 2025 finanziert werden. Neben Windkraftumschlag, RoRo-Verladung und Containerumschlag spielt in den Überlegungen zur Nutzung mittlerweile auch hier militärischer Umschlag eine Rolle.

Aussprache

Abg. **Matthias Arends** (SPD) weist darauf hin, dass erfahrungsgemäß viele Investoren, die in den Häfen nach Umschlagmöglichkeiten anfragten, durch die lange Herstellungsdauer von Hafenflächen von Engagements abgeschreckt würden, und möchte vor diesem Hintergrund wissen, wie lange die Aufspülarbeiten zur Fertigstellung der Liegeplätze 5 bis 7 in Cuxhaven voraussichtlich dauern werden und wann die Kaje genutzt werden kann.

MR **Jacob** (MW) berichtet, die Planungen sähen vor, dass eine erste Nutzung der Liegeplätze 5 bis 7 Ende 2027, also in rund 20 Monaten, möglich sei. Nach der Aufspülung werde NPorts die öffentliche Infrastruktur herstellen, auf der dann die Nutzer spezifische Suprastruktur, Kräne etc. installierten.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) verweist auf die parlamentarischen Initiativen seiner Fraktion mit dem Ziel, aufgrund der veränderten geopolitischen Sicherheitslage der Nutzung von Seehäfen für militärische Belange eine höhere Bedeutung als bisher einzuräumen, und zeigt sich vor diesem Hintergrund erfreut über die Hinweise des Vertreters der Landesregierung, dass eine mögliche militärische Nutzung bei künftigen Bauplanungen schon heute in Überlegungen einbezogen werde.

Die Frage des Abgeordneten, ob der Bau der beiden Liegeplätze und die Ertüchtigung des Emskais die Kompensation dafür seien, dass durch die Umsetzung des Masterplans Ems zwei Liegeplätze entfielen, und diese Kompensation ausreichen werde, um den Kraftfahrzeugumschlag für das VW-Werk in Emden sicherzustellen, beantwortet MR **Jacob** (MW) wie folgt: Auf der Grundlage der aktuellen Einschätzung und nach Abstimmung mit den Akteuren vor Ort werden diese beiden Liegeplätze neu gebaut bzw. hergerichtet. Die Tidesteuerung ist bekanntlich noch nicht planfestgestellt. Im Rahmen der Planfeststellung der Tidesteuerung können sich auch noch Veränderungen ergeben.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) erklärt, nach der Übernahme der Emdener Verkehrs- und Automotive Gesellschaft mbH (EVAG) durch die Volkswagen Group Services GmbH sei Letztere deren hundertprozentige Tochtergesellschaft. Volkswagen sei somit mittlerweile der Betreiber der beiden Autoverladeterminals, die infolge der Auswirkungen des Masterplans entfielen. Perspektivisch sei in Emden sogar mit zusätzlichem Umschlag durch Mexiko-Verkehre zu rechnen. Vor diesem Hintergrund interessiere ihn, ob sich der Volkswagenkonzern in dieser Angelegenheit schon positioniert habe, ob er die Sichtweise der Landesregierung teile und ob somit Umschlagengpässe ausgeschlossen werden könnten.

MR **Jacob** (MW) führt aus, nach gegenwärtiger Einschätzung reichten für den Umschlag die Kapazitäten, die der Großschiffsliegeplatz und der Emskai böten, aus, um die Tidesteuerung in Betrieb nehmen zu können. Im Übrigen sei es gar nicht erforderlich, jede Tide zu steuern. Im Rahmen der Planfeststellung müssten die Auswirkungen der Tidesteuerung ermittelt und Vorkehrungen verbindlich festgelegt werden. Bisher lägen ihm, Jacob, hierzu aber keine abschließend belastbaren Zahlen vor. Eine aktuelle Positionierung des Volkswagenkonzerns in dieser Angelegenheit sei ihm nicht bekannt.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) berichtet, das Unternehmen VW kommuniziere seine Meinung in dieser Angelegenheit vernehmbar laut und deutlich. Er gehe davon aus, dass die Stadt Emden derselben Meinung wie VW sei. Das Unternehmen VW vertrete die Ansicht, dass die bisherigen Planungen nicht ausreichten, um den Wegfall beider Liegeplätze zu kompensieren, geschweige denn potenzielle zusätzliche Umschläge aufzunehmen, die durch die Verlagerung von Produktionen nach Mexiko entstünden. Ihn interessiere, ob die Landesregierung der Auffassung sei, dass die Stadt Emden, das Unternehmen Volkswagen und andere Akteure einem Planfeststellungsbeschluss zustimmen könnten, bevor die Frage einer ausreichenden Kompensation abschließend geklärt sei, und wie die Landesregierung diese Frage klären wolle, ohne dass das Planfeststellungsverfahren zum Einsatz des Emssperrwerks im Rahmen des Masterplans an der Ems ins Stocken gerate.

MR **Jacob** (MW) erläutert, dass die Planfeststellung zur Tidesteuerung nicht durch MW, sondern durch MU begleitet werde, und bittet den Abg. Thiele deshalb darum, seine Fragen an das MU

zu richten. Darüber, welche Handlungsoption die Stadt Emden bevorzuge, wolle er, so Herr Jacob, nicht spekulieren.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) bedauert, dass ein Vertreter des MU heute nicht anwesend sei, und bittet deshalb Herrn Jacob darum, dem MU auszurichten, dass er eine Stellungnahme des MU zu dieser Fragestellung erbitte. Nur so, argumentiert er, könne er beurteilen, ob die für Emden geplanten Umschlagkapazitäten ausreichend bemessen seien. - MR **Jacob** (MW) sagt abschließend zu, diese Bitte an das MU weiterzuleiten.

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. § 217 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

Zuletzt beraten: 29. Sitzung am 04.11.2025

Fortsetzung der vorbereitenden Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT

Unterrichtung durch die Landesregierung

BD **Pulina** (MW): Mit dem vorliegenden Entschließungsantrag haben Sie eine ganze Reihe von Themen adressiert. MU und MW versuchen, Sie nach bestem Wissen und Gewissen zu den einzelnen Themen zu unterrichten. Entsprechend der Zuständigkeitsverteilung wird das MU zu den Nrn. 1 bis 3, 5, 10 und 11 unterrichten; das sind die Punkte, die die landeseigenen Wasserstraßen betreffen. Ich werde Sie zu den restlichen Themen unterrichten, was referats- und ressortübergreifend abgestimmt worden ist. Insofern kann es sein, dass ich Fragen, die Sie im Anschluss stellen, nicht sofort beantworten kann. Ich werde Antworten auf solche Fragen nach Klärung im MW schriftlich nachreichen.

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

Die Niedersächsische Landesregierung ist an einer Kooperation mit Forschungseinrichtungen und der Adaption praxistauglicher Lösungen sehr interessiert. Das Ziel ist, frühzeitige Anschlussperspektiven zu schaffen und die Digitalisierung der Binnenschifffahrt voranzutreiben. Ein automatisiertes Fahren könnte sicherlich dem Fachkräftemangel entgegenwirken. Kanäle eignen sich als ruhiges Fahrwasser generell gut für die Automatisierung. Zu beachten ist jedoch, dass der Bund maßgeblich die Regeln des Befahrens und der übrigen Rahmenbedingungen festlegt.

Darüber hinaus hat der Bund die Bedeutung der autonomen Schifffahrt seit mehreren Jahren erkannt. Mit dem Förderprogramm „Digitale Testfelder an Wasserstraßen“ und dem Förderprogramm „Digitale Testfelder in Häfen“ wurden bereits zahlreiche Projekte gefördert. Insofern ist momentan eine landesbezogene Förderung generell nicht vorgesehen.

Im konkreten Einzelfall würde das Land Niedersachsen bei einer entsprechenden Projektidee prüfen, ob und wie das Land bei der Umsetzung der Maßnahme helfen könnte.

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

Zu Nr. 6 a kann ich Ihnen mitteilen, dass eine stärkere Nutzung der Binnenwasserstraßen zuallererst auf nationaler Ebene zu adressieren ist, da die Transportrelationen nicht auf Niedersachsen begrenzt sind. Hierfür muss der Bund überzeugt werden.

Der Sachverständigenrat des Bundes hat in seinem Frühjahrsgutachten 2024 herausgearbeitet, dass eine Verlagerung von Gütertransporten unter anderem auf die Wasserstraße nur sehr bedingt möglich ist. Die bestimmenden Faktoren für die Wahl des Transportmittels sind die Zugänglichkeit, zum Beispiel, ob ein Gleisanschluss besteht oder ein Binnenhafen in der Region verfügbar ist, die Transportdistanz, die Charakteristika der zu transportierenden Güter und Waren, der Umfang der Ladung und die angestrebte Transportzeit. Diese Sichtweise des Bundes zeigt, dass der Bund stark auf die Hemmnisse und weniger auf die Chancen der Binnenwasserstraßen schaut. Gleichwohl hat das BMV in jüngster Vergangenheit verschiedene Masterpläne zur Optimierung der Gütertransporte im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten erarbeitet. Exemplarisch sei hier der Masterplan Binnenschifffahrt genannt.

Die in 2021 veröffentlichte Studie zum kombinierten Verkehr „GVZ-Konzept für Niedersachsen“ umfasst mehrere intermodale Standorte mit Anbindung an die Wasserstraße. Da die Transporte oftmals über die Landesgrenze vorgenommen werden, ist für eine Binnenwasserstraßenstrategie ein zentrales Vorgehen aus Sicht der Landesregierung zielführender. Deshalb hält die Landesregierung die Erstellung einer zusätzlichen Binnenwasserstraßenstrategie aktuell nicht für erforderlich. Stattdessen beteiligt sich das Land an strategischen Projekten des Bundes für die Binnenwasserstraße, wie zum Beispiel bei der Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten durch definierte Zufahrtswege zum Straßennetz.

Die Binnenwasserstraße ist weiterhin der Verkehrsträger mit den größten freien Potenzialen. Die Binnenhäfen als Zugang zu den Verkehrswegen sind von strategischer Bedeutung für die niedersächsische Logistikwirtschaft. In diesem Sinne ist im aktuellen niedersächsischen Koalitionsvertrag eine Förderung der Binnenhäfen explizit vorgesehen. Eine neue Förderung für Binnenhäfen ist derzeit Gegenstand laufender Haushaltsberatungen der Landesregierung.

Zu Nr. 6 b kann ich Ihnen mitteilen, dass das Deutsche Maritime Zentrum mit dem Projekt „Strategie für Short-Sea-Shipping“ das Ziel verfolgt, den Kurzstrecken-Seeverkehr mit dem Weitertransport im Bundesgebiet, in das sogenannte Hinterland, durch das Binnenschiff zu verknüpfen. Hierbei wird explizit die Frage untersucht, unter welchen Voraussetzungen Binnenschiffe auf kurzen Strecken seeseitig verkehren können.

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

Das Landes-Raumordnungsprogramm legt seit vielen Jahren in Abschnitt 4.1.4 die landesbedeutsamen See- und Binnenhäfen als Vorranggebiete Seehafen bzw. Vorranggebiete Binnenhafen fest. Die Festlegung erfolgt durch ein Symbol. Bei entsprechender Größe des Hafengebiets erfolgt in der Regel eine flächenscharfe Darstellung im jeweiligen Regionalen Raumordnungsprogramm.

Des Weiteren werden im Landes-Raumordnungsprogramm textliche Festlegungen getroffen, wonach zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben an den niedersächsischen Hafenstandorten die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und im bedarfsgerechten Umfang Flächen bereitzustellen und bauleitplanerisch zu sichern sind. Hierbei sind bei der Flächenbemessung die zu erwartenden oder angestrebten verkehrlichen Entwicklungen sowie ausreichende Abstandsflächen für den Lärmschutz zu berücksichtigen. Begründet werden diese Zielsetzungen im Landes-Raumordnungsprogramm damit, dass die raumordnerische und bauleitplanerische Sicherung der Standortpotenziale und insbesondere die Bereitstellung und Freihaltung geeigneter Flächen wegen des an der Küste und an der Binnenwasserstraße begrenzten Flächenangebotes und der erforderlichen räumlichen Zuordnung von Verkehrs- und Gewerbeflächenfunktionen geboten ist. Dabei sind ausreichend große Reserveflächen für die Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben an Binnenwasserstraßen, die gerade für die Entwicklung trimodaler Logistikstandorte mit Hafenanbindung eine immer größere Bedeutung bekommen, einzuplanen.

Außerdem sollen die raumordnerischen Festlegungen der Minderung bzw. Vermeidung von Konflikten, wie z. B. Lärmbelästigungen, die zwischen den ausgewiesenen Hafenflächen und der angrenzenden Wohnbebauung auftreten können, dienen. Darüber hinaus werden im Landes-Raumordnungsprogramm am seeschifftiefen Fahrwasser in den Städten Cuxhaven, Emden, Stade und Wilhelmshaven Vorranggebiete hafenorientierter wirtschaftlicher Anlagen ausgewiesen, die aufgrund ihrer besonderen Standorteignung für die Ansiedlung von Betrieben auf einen hafennahen Standort ausgerichtet und angewiesen sind.

8. dafür zu sorgen, dass das Land seiner Verantwortung zur Mitfinanzierung von NE-Hafenbahnen im Rahmen des SGFFG dauerhaft nachkommt und multimodale Logistikdrehscheiben gezielt weiterentwickelt werden

Die Finanzierung durch den Bund von Maßnahmen im Schienennetz außerhalb des DB-Netzes durch das sogenannte Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) ist ein großer Erfolg für Niedersachsen. Die weitere Förderung durch das Land Niedersachsen ist ein zusätzlicher großer Beitrag für den Erhalt und die Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene. Es ist zu begrüßen, dass die Bundesförderung inzwischen auch für Hafenbahnen anwendbar ist. Sofern eine Investition in die Infrastruktur einer Hafenbahn in den Genuss einer Bundesförderung nach dem SGFFG gekommen ist, hat das Land Niedersachsen diese Förderung von Anfang an zu den üblichen Bedingungen kofinanziert.

Im Jahre 2020 hatte der Bund die Förderung von Investitionen in Hafenbahninfrastruktur nach dem SGFFG aufgrund von beihilferechtlichen Bedenken ausgesetzt. Diese Förderung ist vom Bund 2021 mit veränderten und an die beihilferechtlichen Vorgaben der EU-Kommission angepassten Fördergrundlagen des SGFFG wieder aufgenommen worden. Dieser Förderpraxis hat sich auch das Land Niedersachsen angeschlossen und ergänzt die SGFFG-Förderung des Bundes bei Investitionen in Hafenbahninfrastrukturen unter Berücksichtigung der angepassten Förderbedingungen ebenfalls wieder.

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)*

Für die Aus- und Neubaubedarfe im Bereich Wasserstraße liegt die Zuständigkeit beim Bund. Der Ausbau erfolgt nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Die bedarfsgerechte Planung ist im Bundeswasserstraßenausbaugesetz festgehalten. Die Landesregierung unterstützt die prioritäre Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Engpassbeseitigungen an Bundeswasserstraßen. Der Bund hat mit einer Streichliste für eine Vielzahl an Wasserstraßenprojekten im Herbst letzten Jahres für Verunsicherung gesorgt. Die Länder haben über einen Appell an den Bund, 500 Millionen Euro sofort bereitzustellen, auf diese Ankündigung bei der Verkehrsministerkonferenz reagiert.

Zusätzlich führt die Aussage von Bundesminister Schnieder, dass alle baureifen Projekte umgesetzt werden, zu widersprüchlichen Signalen. Vor diesem Hintergrund ist ein Schreiben an Bundesminister Schnieder geplant. Darin werden folgende Ziele gegenüber dem Bund kommuniziert werden:

Erstens. Begonnene Baumaßnahmen müssen fortgesetzt werden und ausreichend finanziert sein.

Zweitens. Planfeststellungsverfahren, die in Vorbereitung sind oder bereits laufen, müssen von jeglichen Sparmaßnahmen ausgenommen werden und sind ohne Zeitverzug weiterzuverfolgen.

Drittens. Baureife Projekte sind auch bei der Wasserstraße schnellstmöglich umzusetzen.

Viertens. Der Verkehrsträger Wasserstraße ist strategisch weiterzuentwickeln, um den Herausforderungen im Güterverkehr gerecht zu werden. Hierzu gehört auch die Vorbereitung weiterer Bauvorhaben.

In Niedersachsen ist die Vorbereitung weiterer Bauvorhaben für mehrere Wasserstraßen von großer Bedeutung. Daher gebe ich zu den im Entschließungsantrag gelisteten Projekten folgende Einblicke:

Ausbau des Stichkanals Salzgitter

Beim Ausbau des Stichkanals Salzgitter geht es um eine Anpassung für die Schiffsgröße üGMS (übergroßes Großmotorgüterschiff) und größere Schubverbände. Dieses Maß ist auf den wesentlichen Wasserstraßen und damit auch beim Mittellandkanal Standard. Zu diesem Ausbau gehört beim Stichkanal Salzgitter auch der Ersatzneubau von zwei Schleusen mit entsprechenden Abmessungen für die üGMS. Die ersten Maßnahmen für die Schleuse Wedtlenstedt wurden bereits begonnen. Die Schleuse Üfingen soll direkt folgen. Erwartet wird eine Fertigstellung binnen zehn Jahren.

Aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung ist das Projekt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verortet und über das Bundeswasserstraßenausbaugesetz abgesichert. Zur Finanzierung dieses Projektes gibt es zusätzlich eine Finanzierungsvereinbarung, an deren Kosten das Land Niedersachsen mit 28,333 %, gemeinsam mit Hamburg mit insgesamt einem Drittel, beteiligt ist.

Ausbau des Küstenkanals

Mit dem Ausbau des Küstenkanals und dem Ersatzneubau der Schleusen in Dörpen und Oldenburg soll die Befahrbarkeit auf dem Küstenkanal verbessert werden. Der Ausbau erfolgt für das 2,5 m abgeladene GMS. Aufgrund der stark gekürzten Haushaltsmittel soll nach Priorisierung durch den Bund - Erhalt vor Neubau und Ersatz - zunächst nur die Ertüchtigung des Nordufers von Kilometer 5,2 bis Kilometer 26,2 des Küstenkanals unter Berücksichtigung eines möglichen Ausbaus auf der südlichen Uferseite erfolgen.

Ersatzneubau der Schleuse in Scharnebeck

Der Elbe-Seitenkanal ist in der Tat eine Lebensader für den Güterverkehr zwischen Hamburg und dem niedersächsischen Hinterland. Er ermöglicht eine effiziente und umweltfreundliche Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße und entlastet damit unsere Straßen und Schienen. Die wirtschaftliche Bedeutung ist unbestritten und für viele Unternehmen in Niedersachsen von entscheidender Bedeutung.

Besonders erfreulich und bereits eine Umsetzung der Intention des Entschließungsantrages ist unsere intensive Zusammenarbeit mit dem Land Hamburg, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und der Industrie- und Handelskammer vor Ort. Wir haben eine wichtige Kooperationsvereinbarung für einen vorgezogenen Ersatzneubau der Schleuse Lüneburg in Scharnebeck geschlossen. Dieser Neubau ist ein entscheidender Schritt, um die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Elbe-Seitenkanals langfristig zu sichern.

Ausbau Dortmund-Ems-Kanal-Nordstrecke

Die Verzögerungen beim Ausbau der Schleusen im Dortmund-Ems-Kanal sind spürbar und stellen eine erhebliche Belastung für die Wirtschaft in der Region dar. Die ursprünglich geplanten Zeitpläne wurden nicht eingehalten, und die Gründe dafür sind vielfältig. Niedersachsen hat sich schon 2007 aktiv für den Ausbau der Nordstrecke eingesetzt. Der Kooperationsvertrag zwischen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Region, an dem auch das Land Niedersachsen beteiligt war, ist ein Beweis dafür. Wir haben uns schon damals verpflichtet, Planungskosten zu übernehmen und Personal bereitzustellen, um eine vorzeitige Fertigstellung

der Schleusen zu ermöglichen. Diese Initiative zeigt zumindest unser Interesse an der zügigen Umsetzung, auch wenn es nicht immer klappt.

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

Der Bund hat ein Investitionsförderprogramm für Landstromversorgungsanlagen in den See- und Binnenhäfen der Länder zur Verfügung gestellt. Die Landesregierung hat hierzu gemeinsam mit den Binnenhäfen den jeweiligen Bedarf ermittelt, sodass diese die Förderung in Anspruch nehmen konnten.

Die Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) soll unter anderem den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe in der EU vorantreiben. Für Niedersachsen und die anderen Küstenländer ist in diesem Kontext unter anderem das Thema der vorgeschriebenen landseitigen Stromversorgung in See- und Binnenhäfen von besonderer Bedeutung. Die Landesregierung wird den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen. Die Landesregierung stellt gleichwohl fest, dass die auskömmliche Finanzierung des Ausbaus der Tank- und Ladeinfrastruktur in dem in der AFIR geforderten Umfang nur durch eine maßgebliche Bundesförderung ermöglicht werden kann. Dies gilt nicht nur, aber insbesondere auch für einen AFIR-konformen Ausbau der Landstrominfrastruktur in den deutschen Häfen. Hierfür sind nach aktuellen Schätzungen Investitionen in Höhe von mindestens weiteren 325 Millionen Euro notwendig. Eine angemessene finanzielle Beteiligung durch den Bund ist auch deshalb geboten, weil die Bundesregierung im Europäischen Rat den maßgeblichen EU-Verordnungen, wie unter anderem der AFIR, zugestimmt hat und damit die umfangreichen finanziellen Anforderungen an die Länder mitverantwortet.

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

Das Land Niedersachsen hat die Bedeutung der Brückenhöhen für eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt frühzeitig erkannt und in die Diskussion eingebracht, denn für den wirtschaftlichen Transport von Containern ist dieser Parameter eine entscheidende Größe. Allerdings ist dieses Vorhaben nicht kurzfristig umsetzbar.

Ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Situation ist die im Jahr 2022 in Kraft getretene Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm in Niedersachsen. Diese Verordnung sieht nun eine flexiblere Auslegung der Brückenhöhen für Wasserstraßenkreuzungen vor. Konkret bedeutet dies, dass bei Neubauten und umfassenden Sanierungen von Brücken die Anforderungen an die Durchfahrtshöhe stärker an den aktuellen und zukünftigen Bedarfen des Wasserstraßenverkehrs angepasst werden können. Das Landes-Raumordnungsprogramm ermöglicht es, bei der Planung und Umsetzung von Projekten stärker auf die Bedürfnisse der Wasserwirtschaft einzugehen und gleichzeitig wirtschaftliche und ökologische Aspekte zu berücksichtigen. Die zu niedrigen Brücken haben meistens ein mittleres bis hohes Alter und müssen im Verlauf der Jahre durch Neubauten ersetzt werden. Der Ersatz der Brücken kann als reiner 1:1-Ersatz ohne Veränderung der Brückengeometrie oder unter Anpassung an eine ausreichende

Durchfahrtshöhe für Containertransporte erfolgen. Ein konkreter Zeitplan für den Abbau aller Barrieren ist aufgrund der Komplexität und der notwendigen Genehmigungsverfahren derzeit nicht möglich.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 hat der Bund 2016 entsprechende Maßnahmenvorschläge noch nicht aufgenommen. Gleichwohl trägt das Land erheblich dazu bei, die Erhöhung der Brücken zu etablieren. Dementsprechend haben die deutschen Küstenländer auf Initiative Niedersachsens die Erhöhung der Brücken in die sogenannte Büsumer Liste aufgenommen. Hierbei handelt es sich um wichtige Neu- und Ausbauvorhaben bei den Bundesverkehrswegen.

14. sich gegenüber dem Bund dafür einzusetzen, dass an Bundeswasserstraßen wie der Mittellweser 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

Die Landesregierung unterstützt die geforderten gezielten Investitionen in die Instandsetzung und Modernisierung der Liegeplatzinfrastruktur an Bundeswasserstraßen, wie der Weser, und wird sich gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass diese wichtigen Maßnahmen finanziell gefördert werden.

Herr **Schäffer** (MU): Neben mir sitzt Herr Drost vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasser, Wirtschaft, Küsten und Naturschutz (NLWKN). Ich werde jetzt zu den noch übrig gebliebenen Punkten ausführen.

Erlauben Sie mir zunächst eine kurze Vorbemerkung. Die nachstehenden Antworten zu den sogenannten Landeswasserstraßen als Binnenschifffahrtsinfrastruktur beziehen sich auf Binnengewässer nach der Verordnung über schiffbare Gewässer. Der NLWKN ist für die Unterhaltung der meisten der in dieser Verordnung aufgeführten Gewässer zuständig. Dazu gehört auch die Erhaltung der Schiffbarkeit.

In Niedersachsen kann zwischen den schiffbaren Gewässern unterschieden werden, die der Frachtschifffahrt dienen, und denen, die ausschließlich touristisch genutzt werden. In den Zuständigkeitsbereich des NLWKN fallen für die gewerbliche Schifffahrt gemäß der Verordnung einige Außentiefs an der ostfriesischen Küste, die primär der Inselversorgung dienen, also Personen-, Fähren- und Frachttransport.

Die im Binnenland gelegenen Landeswasserstraßen in der Zuständigkeit des NLWKN unterliegen derzeit nur der touristischen Nutzung, also Boote von Privatleuten, Charterboote und gewerbliche Rundfahrt- und Ausflugsschiffe.

Dabei weisen die Außentiefs, also die prielähnlichen Rinnen im Wattenmeer, als bauliches Merkmal in der Regel einen Leitdamm oder beidseitige Leitdämme auf. An den binnengelegenen Wasserstraßen, meist Kanäle, gibt es eine Vielzahl an Bauwerken, die die Unterhaltung dieser Gewässer gegenüber der Unterhaltung eines Außentiefs deutlich aufwendiger machen. Infolgedessen liegt nachfolgend das Augenmerk auf den binnengelegenen Landeswasserstraßen.

1. die landeseigenen schiffbaren Wasserstraßen baulich und betrieblich so zu ertüchtigen, dass ihre verlässliche Befahrbarkeit für die gewerbliche Schifffahrt dauerhaft sichergestellt ist

Die für die Inselversorgung wichtigen Landeswasserstraßen, also Außentiefs bzw. Fahrrinnen innerhalb des Nationalparks Wattenmeer, sind in besonderem Maße den natürlichen Einflüssen wie Strömung, Verschlickung oder Versandung und Sturmfluten ausgesetzt. Die für eine gute Erreichbarkeit erforderliche Wassertiefe wird so weit möglich durch jährlich wiederkehrende Unterhaltungsmaßnahmen der NLWKN-Räumschiffe gehalten. Unterstützt wird die Tiefenhaltung nur durch Leitdämme, die das Verschlicken und Versanden der Außentiefs bremsen, aber nicht verhindern. Weitere Bauwerke gibt es in der Regel an diesem Gewässer nicht. Diese Anlagen bedürfen aufgrund deren Alters und der stetig darauf einwirkenden äußeren Einflüsse je nach baulichem Zustand einer Grundinstandsetzung.

Die binnengelegenen Landeswasserstraßen und ihre Schleusen wurden mit enormem öffentlichen Finanz- und Personalaufwand hergestellt. Dies erfolgte oft in mühseliger Handarbeit, zum Beispiel beim Ems-Jade-Kanal zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Seitdem werden die binnengelegenen Landeswasserstraßen einschließlich ihrer Schleusen, festen und beweglichen Brücken, Düker und anderer Bauwerke mit steuerfinanziertem Finanz- und Personalaufwand unterhalten und betrieben.

Wie erläutert, unterliegen die im Binnenland gelegenen Landeswasserstraßen derzeit keiner Nutzung durch die Frachtschifffahrt. Es wäre mit einem erheblichen Aufwand verbunden, diesen Wasserstraßen wieder größere infrastrukturelle und wirtschaftliche Bedeutung zu verschaffen. Die binnengelegenen Landeswasserstraßen und ihre Bauwerke sind meistens deutlich geringer dimensioniert als die derjenigen Teilstrecken des Bundeswasserstraßennetzes, auf welchen heute der Hauptteil der Binnenschifffahrt erfolgt, also zum Beispiel der Mittellandkanal. So ist zum Beispiel der Ems-Jade-Kanal nur für Schiffe bis zu 33 m Länge, 6,20 m Breite und 1,70 m Tiefgang befahrbar. Würde man die Binnenwasserstraßen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung auf die Landeswasserstraßen anwenden, fände man sie vermutlich in den untersten Klassen 1 oder 2. Deshalb wären vermutlich nicht nur punktuelle Engpassentschärfungen, sondern großflächige Ausbauvorhaben auf weiten Streckenteilen und an vielerlei Einzelbauwerken erforderlich, um nennenswerten Frachtverkehr mit den derzeit üblichen Frachtschiffen zu ermöglichen.

2. ein landesweites Investitionsprogramm zur Sanierung, Modernisierung, Digitalisierung und verbesserten betrieblichen Koordinierung von Schleusen, beweglichen Brücken und weiteren wasserbaulichen Anlagen an Landeswasserstraßen aufzulegen

Die Prioritäten des NLWKN sind aktuell auf die Erfüllung der wasserwirtschaftlichen Aufgaben, unter anderem Hochwasserschutz, und des gesetzlichen Auftrags, die schiffbaren Gewässer des Landes zu unterhalten, ausgerichtet. Aus fachlicher und technischer Sicht stellt die Modernisierung alter Bauwerke eine große Herausforderung dar, insbesondere unter dem Aspekt der Digitalisierung. Hinzuzurechnen ist bei solchen Maßnahmen zudem der im Gefüge der aktuellen Weltlage hohe Aufwand für die technische Unterhaltung der Anlagen bezüglich der Betriebssicherheit. Gleichwohl strebt der NLWKN eine Verbesserung der betrieblichen Koordinierung von Schleusen und anderen Anlagen an. Im Übrigen verweise ich auf das, was ich eben zu der Nr. 1 vorgetragen habe.

3. die Digitalisierung und Automatisierung an landeseigenen schiffbaren Wasserstraßen voranzutreiben

Wie eben zu Nr. 2 ausgeführt, sind die Prioritäten des NLWKN auf die Erfüllung der wasserwirtschaftlichen Aufgaben wie den Hochwasserschutz und auf die Unterhaltung der schiffbaren Gewässer des Landes ausgerichtet. Sicherheitsvorschriften limitieren die Potenziale der Automatisierung. In den vergangenen Jahren hat sich Automatisierung auch nicht überall als wirtschaftlich erwiesen. So wurde beispielsweise aus Kostengründen die landeseigene Schleuse am Verbindungskanal in Emden von Automatisierung auf Fernsteuerung umgerüstet.

Die steigenden digitalen Bedrohungen und zugleich wachsenden Anforderungen des Notfallmanagements und der Informationssicherheit erfordern zudem einen deutlich größeren Aufwand für Risikoanalyse, Dokumentation und Sicherheitsmaßnahmen als noch vor wenigen Jahren. Dies verschiebt aber auch die Risikobewertung sowie die Aufwand-Nutzen-Verhältnisse für zusätzliche Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung.

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

Die Nutzungsdaten bei Bootspassagen und Schleusungen an den binnengelegenen Landeswasserstraßen werden bereits seit vielen Jahren systematisch erhoben. Das heißt, ein Datenerhebungsdefizit besteht dort nicht. Bisher ergeben sich die baulichen Handlungsbedarfe aus dem Bauwerkszustand oder aus wasserwirtschaftlichen Anpassungsbedarfen, beispielsweise an die Auswirkungen des Klimawandels. Jüngere Ausbauvorhaben allein aus schifffahrtsverkehrlicher Veranlassung sind nicht bekannt. Eine Analyse des wirtschaftlichen Potenzials ist seitens des MU nicht geplant, zumal derzeit keine Nutzung durch Frachtverkehr erfolgt.

10. sich für eine verbindliche Zuständigkeitsklärung und angemessene Mitfinanzierung durch den Bund bei Landeswasserstraßen mit überregionaler Bedeutung einzusetzen

Die Möglichkeit einer Mitfinanzierung des Bundes ist derzeit nicht in Aussicht. Bei dem Sondervermögen des Bundes Infrastruktur und Klimaneutralität wurden weder Bundeswasserstraßen noch verkehrliche Zielstellungen an Landeswasserstraßen berücksichtigt.

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

Die Landesregierung setzt sich auf Bundesebene generell für eine Entbürokratisierung ein. Die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) und das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wurden im Zuständigkeitsbereich des NLWKN auf die Schifffahrt bisher allerdings nicht als größere Hindernisse wahrgenommen.

Aussprache

Abg. **Thorsten Paul Moriß** (AfD): Der Aspekt Brückenanhebungen wurde gerade erwähnt. Meine Frage dazu hat sich somit erübrigt.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Vielen Dank für Ihre ausführliche Unterrichtung zu unserem Antrag. Ich habe eine Nachfrage zu Nr. 13, Stichwort: geplante Brückenanhebungen. Sie haben gesagt, dass Sie dieses Thema auf der Büsumer Liste platziert haben, und angemerkt, dass es keinen konkreten Zeitplan gebe. Ist denn für Niedersachsen zumindest eine Prioritätenliste hinterlegt?

Außerdem habe ich Rückfragen zu Nr. 6, mit deren Beantwortung Sie für Aufklärung sorgen können. Ich möchte Ihre umfangreichen Ausführungen nach meinem Eindruck wie folgt zusammenfassen: Der Bund erkennt in Bezug auf eine Binnenwasserstraßenstrategie mehr Hemmnisse als Vorteile. Das Land möchte einerseits den Bund unterstützen, sieht aber andererseits keine Notwendigkeit für die Erarbeitung einer Strategie, obwohl die strategische Wichtigkeit erkannt wird und eine Förderung vorgesehen ist. Sofern ich etwas falsch verstanden haben sollte, bitte ich Sie, für Klarheit zu sorgen.

BD **Pulina** (MW): Die Brücken sind in unterschiedlichen Baulastträgerschaften. Deshalb ist es tatsächlich sehr, sehr schwierig, in irgendeiner Weise eine Prioritätenreihenfolge festzulegen. Die Brücken, die höher sein sollten/müssten/könnten, sind natürlich bekannt. Wir hoffen darauf, dass die Aufnahme der Bauwerke in das Landes-Raumordnungsprogramm bewirkt, dass überhaupt erst einmal angesprochen ist, dass die Höhe einer Brücke für die Durchfahrt zweilagigen oder dreilagigen Containertransportes interessant sein kann. Eine Prioritätenliste aber existiert zumindest bei uns schon aufgrund der unterschiedlichen Baulastträger nicht.

Zur Strategie. Der Tenor des Gutachtens rückt den Bund vielleicht in ein schlechtes Licht. Aber der Bund hat nun einmal dieses Gutachten erstellt und darin die sicherlich auch Ihnen bekannten Hemmnisse, aus denen das Binnenschiff nicht genutzt wird, benannt. Wir haben die Kapazitäten auf den Wasserwegen - die Straßen sind voll ausgelastet, die Schienenwege sind voll ausgelastet - und trotzdem wird die Binnenwasserstraße einfach nicht genutzt. Wir müssen daran arbeiten, dass sich das ändert. Ich glaube nicht, dass das eine Strategie für das gesamte Netz ist, denn das niedersächsische Netz ist super. Wir haben die Kapazitäten, unser Netz ist gut und super ausgebaut. Das Netz muss aber erhalten sein und tatsächlich nutzbar und auch nachhaltig nutzbar sein. Es ist noch erforderlich, einzelne Stellen auszubauen, um den Standard für das üGMS im gesamten Wasserstraßennetz zu schaffen. Insoweit stellen beispielsweise die Schleuse Lüneburg und unsere Stichkanäle absolute Engpässe dar. Wir arbeiten intensiv daran, diese Engpässe zu beseitigen. Dazu gibt es Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan und Absicherungen im Bundeswasserstraßenausbaugesetz. Vor diesem Hintergrund weiß ich nicht, was in einer Strategie dazu zusätzlich niedergeschrieben werden sollte.

Es ist viel wichtiger, herauszufinden, warum die bestehenden Kapazitäten der Bundeswasserstraßen nicht genutzt werden. Ich habe der Niederschrift über die 29. Sitzung am 4. November 2025, in der Sie mit einer Unterrichtung durch die Landesregierung mit der Ausschussberatung begonnen haben, entnommen, dass Sie die Branchenvertreter zu einer mündlichen Anhörung

eingeladen haben. Es gilt herauszufinden, was der Hemmschuh dafür ist, dass die Bundeswasserstraße nicht genutzt wird. Davon verspreche ich mir mehr als von der Erstellung einer Strategie zu Bundeswasserstraßen, die eigentlich in ausreichendem Umfang vorhanden sind.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Ich habe eine Nachfrage zu den geplanten Brückenanhebungen. Sie haben die Wichtigkeit hervorgehoben, dieses Thema überhaupt erst einmal zu platzieren. Ist es ungeachtet dessen aus niedersächsischer Sicht denn nicht auch wichtig, dass wir die Prioritäten entsprechend der drängendsten Notwendigkeiten benennen, damit das Thema nachhaltig vorangebracht wird?

BD **Pulina** (MW): Es ist immer gut, vorzuplanen. Man kann auch eine Prioritätenreihenfolge festlegen. Am Ende des Tages aber scheitert die Umsetzung am Geld. Für uns ist in erster Linie wichtig, dass wir uns in Bezug auf die Brücken, die ohnehin ersatzneugebaut werden müssen, über die Höhen unterhalten. Ich werde die Frage, ob es sinnvoll ist, zumindest für die in unserer Bau- last liegenden Brücken eine Prioritätenliste aufzustellen, im MW prüfen lassen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Herr Pulina, Sie haben es angesprochen: Wir werden in der nächsten Sitzung am 17. März 2026 die mündliche Anhörung zu diesem Antrag durchführen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank für die Unterrichtung. Sie haben deutlich gemacht, dass gerade die Binnenschifffahrt der Verkehrsträger ist, der sofort über umfassende freie Kapazitäten verfügt. Darauf hinzuweisen und diese zu nutzen, ist Intention dieses Antrages. Sie haben beschrieben, dass es nicht bzw. nicht ausreichend gelingt, diese Kapazitäten zu nutzen. In weiten Teilen ist das widersprüchlich. Wenn jetzt modernisiert und investiert werden soll, dann ist das Infrastruktur, die wir für die nächsten Jahrzehnte schaffen - so, wie es vor einiger Zeit in Deutschland und somit auch in Niedersachsen schon einmal geschehen ist.

Lassen Sie mich die Brückenanhebungen zumindest indirekt thematisieren. Sie berichteten, dass Containerumschlag auf Binnenschiffe im Augenblick nicht bzw. nur in geringem Maße gelinge, obwohl aus der Branche der Wunsch suggeriert werde, die Binnenwasserstraße für den Containerumschlag stärker zu nutzen. Sie haben die Möglichkeit des zweilagigen Transports thematisiert. Die Zweilagigkeit der Containerverkehre ist zwingend für das Ziel, auf den Binnenwasserstraßen mehr Kapazitäten zu bündeln. Hierfür spielt die Höhe der Brücken natürlich eine entscheidende Rolle. Die Erhöhung von Brücken ist naturgemäß nicht von heute auf morgen möglich. Ich bin der Auffassung, dass für das weitere Vorgehen eine Strategie benötigt wird, um sicherzustellen, dass mit Blick auf die Durchlässigkeit auf allen Wasserwegen einheitliche Bedingungen bestehen.

Ich habe drei Fragen.

Erstens. Sie haben erläutert, dass für die Brücken teils der Bund und teils Kommunen zuständig sind. Gibt es in Ihrem Hause Erkenntnisse, wie viele Brücken, die in Niedersachsen Wasserstraßen überspannen und für die Binnenschifffahrt relevant sind, in einem Zeitraum von fünf bis zehn Jahren sanierungsbedürftig sind?

Zweitens. Sie haben ausgeführt, dass vor dem Hintergrund, dass im Zusammenspiel zwischen den Seehäfen und den im Augenblick nicht ausgelasteten Binnenhäfen hohes, aber bisher ungenutztes Synergiepotenzial besteht, die Landesregierung ein großes Interesse daran hat, die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen zu stärken, alle guten Pläne aber immer an der fehlenden

finanziellen Förderung scheiterten. Sie haben berichtet, dass im Zuge der Haushaltsberatungen eine Förderrichtlinie in Arbeit sei. Bitte erläutern Sie uns, was insoweit angedacht ist.

Drittens. Das, was Sie zum Dortmund-Ems-Kanal ausgeführt haben, hat mich nachdenklich gestimmt. Der Dortmund-Ems-Kanal ist in der Region naturgemäß von immenser Bedeutung. Sie haben gesagt, das Land unterstütze seit 2007 bei der Finanzierung der Planungskosten und beim Einsatz von Personal. Es ist bemerkenswert, dass der Dortmund-Ems-Kanal innerhalb von sieben Jahren gebaut werden konnte, es uns aber innerhalb von 20 Jahren nicht gelingt, fünf Schleusen zu sanieren. Dass uns das nicht gelingt, ist allerdings vielen Faktoren geschuldet. Vor diesem Hintergrund frage ich Sie: In welchem Maße erfolgt die Unterstützung? Kann diese Unterstützung auf weitere Projekte ausgeweitet werden? Ist seitens der Landesregierung angedacht, teilweise Aufgaben, die dem Bund zugeordnet sind, zu übernehmen, um im Interesse Niedersachsens und der Binnenschifffahrt bei der Verbesserung der Situation schneller und effektiver voranzukommen?

BD **Pulina** (MW): Herr Moorkamp, Sie fragten, ob es eine Liste über sanierungsbedürftige Brücken gibt bzw. ob bekannt ist, welche Brücken noch sanierungsfähig sind. Mir liegt eine Liste, in der alle Wasserstraßen aufgelistet sind, nicht vor. Ich weiß, dass es einen Masterplan Brücken gibt. Dieser Masterplan weist sicherlich aus, welche Straßenbrücken saniert werden müssen. Insoweit könnte ein Abgleich erfolgen, der sicherlich ergäbe, dass darunter einige Brücken wären, die geprüft werden könnten. Ich gehe allerdings davon aus, dass die NLStBV den Aspekt ausreichender Höhen von Brücken, die Wasserstraßen überspannen, im Hinterkopf hat. In Bezug auf die Schiene bringen wir den Aspekt ausreichender Brückenhöhen auch regelmäßig immer dann ein, wenn der Bund den Ersatzneubau einer Brücke ankündigt.

Eine Liste mit allen Brücken, die angepasst werden müssen, habe ich nicht. Aber ich werde die Frage im Hause klären. Ich fürchte allerdings, dass ich darauf hingewiesen werde, dass es sich zum Teil um relativ neue Brücken handelt und es insofern einige Zeit dauern wird, bis sie ersatzneugebaut werden.

Die Förderung der Binnenhäfen liegt nicht unmittelbar in meiner Zuständigkeit. Ich kann Ihnen aber sagen, dass wir die Binnenhäfen in jeglicher Hinsicht fördern wollen, damit sie mehr genutzt werden. Es wird sehr stark von Finanzierungsmöglichkeiten abhängen, wie die Richtlinie aussehen wird. Wir haben schon vergangenes Jahr versucht, dieses Thema im Haushalt abzubilden. Am Ende aber konnte über dieses Thema nicht entschieden werden, weil es im Rahmen der Haushaltsverhandlungen einfach von der Liste gestrichen worden ist. Wir werden in diesem Jahr einen neuen Anlauf nehmen. Wir stellen uns Investitionen in einer Größenordnung von 5 Millionen Euro vor. Ich bin aufgrund der Haushaltslage in Bund und Land gespannt, ob Hafenförderung dieses Jahr im Haushalt abgebildet werden kann. Was im Einzelnen gefördert werden soll, wird davon abhängen, wie viele Mittel wir dafür bekommen, vorausgesetzt, dass wir überhaupt Mittel bekommen.

Sie thematisierten den Dortmund-Ems-Kanal. Wir haben in 2007 einen Kooperationsvertrag geschlossen und zusammen mit der Region Mittel investiert. Die Idealvorstellung war, davon Personal für Planung und Ähnliches einzukaufen, um die Vorarbeiten zu beschleunigen. 2007 ist wirklich lange her. Die Vertragslaufzeit ist nach zehn Jahren geendet. Zehn Jahre haben wir uns daran regelmäßig beteiligt. Nach dem Ende der Vertragslaufzeit ging es am Dortmund-Ems-Ka-

nal mit dem Ausbau eigentlich erst so richtig los. Bis dahin hatte es personelle Probleme gegeben. Ich erinnere daran, dass die WSV sehr stark Personal abgebaut hatte. Es gab Projektleitungen, die sich nicht halten konnten oder nicht gehalten werden konnten. Das heißt, im Moment unterstützen wir diesen Ausbau finanziell nicht mehr und begleiten das Ganze nur noch. Man muss das Resümee ziehen: Es existiert jetzt wenigstens ein Plan, welche Schleuse wann ausgebaut werden soll. Die ersten Schleusen sind bekanntlich schon angepackt worden, der Ausbau läuft momentan. Da sich die Akteure auf eine Standardschleuse geeinigt haben, erwarte ich auch nicht mehr so viele Überraschungen in der Bauphase. Ich hoffe also, dass der Sanierungsstau insoweit abgebaut wird, als eine Schleuse nach der anderen ersetzt wird. Das hängt aber natürlich sehr stark vom Bundeshaushalt ab, weil die finanzielle Lage entscheidet.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Besten Dank für die im sprichwörtlichen Sinne erschöpfende Unterrichtung. Ich habe meine Notizen auf einem DIN-A6-Blatt gemacht. Ich hätte angesichts Ihrer Ausführungen einen DIN-A3-Block mitbringen sollen. Ich freue mich daher schon auf die Niederschrift über diesen Teil der heutigen Sitzung.

Den Aspekt Brücke wollte ursprünglich auch ich ansprechen, meine jetzt aber, dass dazu ausreichend vorgetragen worden und beraten worden ist.

Ich möchte trotz Ihrer Ausführungen zum Dortmund-Ems-Kanal dieser Bundeswasserstraße ein besonderes Augenmerk widmen. Der Dortmund-Ems-Kanal ermöglicht eine vielfältige Nutzung. Als in den vergangenen Jahren die Wasserstände in den Flüssen generell niedrig waren, bot der Dortmund-Ems-Kanal noch die Möglichkeit, beispielsweise von Emden aus das Ruhrgebiet mit angemessenem Aufwand zu erreichen. Insofern bin ich froh darüber, dass die Abarbeitung läuft. Es ist immer leicht, zu behaupten, dass das alles auch viel schneller hätte gehen können. Die Frage ist, welche Widrigkeiten in dem Zeitfenster von 2007 bis 2017, in dem wir unterstützt haben, abgearbeitet werden konnten und inwieweit unsere Unterstützung dazu beigetragen hat, dass die Abarbeitung bis heute überhaupt so weit fortgeschritten ist. Auf den ersten Blick erscheinen diese 19 Jahre als ein riesiger Zeitraum. Wer die Dinge aber im Detail betrachtet, der wird feststellen, dass unsere landesseitige Unterstützung maßgeblich dazu beigetragen hat, dass überhaupt etwas passiert.

Im Übrigen freue ich mich nicht nur auf die Niederschrift über diese Sitzung, sondern auch auf die nächste Ausschusssitzung, in der wir die Unternehmen und Verbände anhören werden.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Vielen Dank auch seitens meiner Fraktion an Sie für Ihre Ausführungen. Ich kann mich den Worten meines Vorredners anschließen: Sie haben unsere Fragen in einer umfassenden Unterrichtung beantwortet. Auch ich freue mich daher sehr auf die Niederschrift, weil sie mit Sicherheit einige Informationen enthalten wird, die wir gar nicht alle notieren und uns haben vergegenwärtigen können.

Brückenneubau ist ein sehr wichtiges Thema. Es ist wichtig, auch auf diesem Gebiet Planungsprozesse zu verschlanken und in Sachen Bürokratie alle möglichen Synergiepotenziale zu heben. Mir ist nicht bekannt, inwieweit diese Aspekte in den Überlegungen Berücksichtigung finden.

Es wird nicht verwundern, dass ich daran appelliere, beim Brückenneu- und -ersatzbau die Nutzung durch Radverkehr mitzudenken. Gerade in der Region, in der ich wohne, gibt es diverse Brücken, die solche Aspekte bisher nicht ermöglichen.

Was die Projekte im Bundesverkehrswegeplan angeht, so müssen wir konstatieren, dass die finanzielle Lage prekär ist und wir eine Bugwelle vor uns herschieben, die kein Ende nehmen will. Sie können erahnen, wo aus meiner Sicht andere Prioritäten gesetzt werden könnten. Ich finde es wichtig, dass Sie als Vertreter des Landes Niedersachsen auf den Bund einwirken, dass Zusagen eingehalten und geplante Projekte umgesetzt werden.

Ich möchte wissen, inwieweit Sie darauf hinwirken, dass bei den in Nr. 4 des Entschließungsantrags erwähnten automatisierten Binnenschiffen Potenziale gehoben werden und durch die Einbeziehung der in anderen Ländern bestehenden Pilotprojekte bei uns in Niedersachsen Expertise aufgebaut und das Profil geschärft werden kann, um mit dem Know-how aus diesen Pilotprojekten den Bund dazu zu bewegen, den Betrieb automatisierter Binnenschiffe zu ermöglichen. Sie sagten, dass diese Aufgabe - die Erteilung von Genehmigungen etc. - in der originären Zuständigkeit des Bundes liegt.

BD Pulina (MW): Gestatten Sie mir einen Kommentar zu der Frage nach einer Verschlinkung der Verfahren für Brückenneubauten. Sie müssen dabei Folgendes bedenken: Wenn eine Brücke eins zu eins neu gebaut wird, dann ist das Planungsverfahren vergleichsweise einfach, wenn sie an der gleichen Stelle eins zu eins errichtet wird. Wenn eine höhere Brücke gebaut wird, dann benötigt man dafür mehr Fläche. Insofern bedeutet eine höhere Brücke nicht eine Verschlinkung und Beschleunigung von Brückenneubau. Trotzdem versuchen wir alles, dass bei so einem Ersatzneubau im Zweifelsfall wie bei einem Eins-zu-eins-Ersatzneubau vorgegangen werden kann.

Sie fragten nach den Potenzialen durch automatisierte Binnenschiffe. Wenn es darum geht, auf den Binnenwasserstraßen Testfelder zu definieren und freizugeben und dafür Regelungen zu treffen, dann ist der Bund als Träger der Binnenwasserstraßen dafür zuständig, das Testfeld freizugeben und dafür Regelungen zu treffen. Der Bund hat auf diesem Gebiet auch die meisten Förderprogramme.

Nichtsdestotrotz haben wir immer ein Interesse daran, bei der Automatisierung voranzukommen. Wir hören auch sehr gut zu, wenn die Wirtschaft mit entsprechenden Anliegen an uns herantritt, die wir unterstützen können. Ich habe mich beispielsweise angeboten, an Gesprächen teilzunehmen, die derzeit zu einem solchen Projekt geführt werden, um zu erfahren, wie wir helfen können, und um unser Wissen über bestehende Förderprogramme weiterzugeben. Bei diesem Projekt am Stichkanal Salzgitter geht es um automatisierte Getreideverladung und das automatisierte An- und Ablegen von Schiffen. So etwas birgt eine Menge an Herausforderungen. Denn es ist nicht nur ein automatisiertes Binnenschiff erforderlich, sondern es muss beispielsweise auch das Problem gelöst werden, dass während der Getreideverladung die Sensoren verdeckt werden, was den automatisierten Betrieb behindert. Außerdem wird in den Gesprächen vonseiten der Wirtschaft natürlich die Frage aufgeworfen, ob bei automatisiertem Getreideumschlag ein Mitglied der Schiffsbesatzung entfallen kann, weil nur dann Automatisierung wirtschaftlichen Erfolg bringt. Wir haben von daher alle diese Pilotprojekte im Blick und versuchen auch, sie den Schiffsbetreibern anzubieten. Ich würde allerdings gerne einmal von der Branche hören, inwieweit es beispielsweise realistisch ist, ein altes Binnenschiff, das schon 30 Jahre von einem Dieselmotor betrieben wird, komplett auf automatischen Betrieb umzuswitchen. Insofern wird am Ende immer die Frage der Wirtschaftlichkeit entscheidend sein.

Kurzum: Wir sind an dem Thema dran. Wir sind auch in einem guten Informationsfluss. Wir nehmen uns allem an, wenn wir gefragt werden und irgendwie unterstützen können. Wir haben allerdings keine eigenen Projekte bzw. keine eigene Förderrichtlinie, um so etwas tatsächlich zu unterstützen. Wenn aber kleinere Summen benötigt werden, etwa für Studien, dann lässt sich deren Finanzierung gegebenenfalls auch aus anderen Fördertöpfen sicherstellen. Aber im Moment können wir nur zuhören und durch Wissen und Netzwerke unterstützen. Mehr ist im Moment nicht möglich.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Herr Pulina, zuhören ist gut, mitfinanzieren ist auf Dauer wahrscheinlich noch besser. Vielen Dank für die Offenheit, die Sie in Bezug auf die Automatisierung zeigen. Das autonome Fahren in der Binnenschifffahrt ist ein Aspekt, den wir in einem Entschließungsantrag angeführt haben. Damit verbunden ist die Digitalisierung. Ich habe Ihren Ausführungen entnommen, dass Sie sich sehr für Digitalisierung - alles rund um die Sensorik - aussprechen und sich von ihr in den nächsten Jahren ein enormes Potenzial versprechen.

Den Ausführungen des MU zu landesseitigem Engagement habe ich entnommen, dass es den Schwerpunkt nicht auf Digitalisierung legt. Vielleicht wurden die Anstrengungen auch schon wieder verringert, weil digitalisierte Anwendungen zu kompliziert waren oder nicht genutzt wurden. Ich habe den Eindruck, dass das unterschiedliche Vorgehen der verschiedenen Ministerien in Teilen widersprüchlich ist. Sollte derjenige, der den Weg der Digitalisierung geht - ein Lauf, der, wie wir alle wissen, nicht aufzuhalten ist und viele Vorteile bietet -, nicht auch dafür sorgen, dass er auch auf den Landeswasserstraßen konsequent weitergeführt wird?

Sie haben berichtet, es gebe noch keine Richtlinien und keine Finanzierungsmöglichkeiten. Der Wirtschaftsminister hat im Zuge der Haushaltsberatung ein 1,8 Milliarden Euro schweres Investitionsprogramm Infrastruktur für Niedersachsen angekündigt. Spielt die Binnenschifffahrt in diesem Paket eine Rolle? Können aus diesem Paket künftig Maßnahmen oder Projekte finanziert werden?

BD **Pulina** (MW): Wie diese Mittel investiert werden, kann ich Ihnen nicht sagen. In niedersächsische Bundeswasserstraßen werden diese Mittel nicht investiert, denn es handelt sich um *Bundeswasserstraßen*.

Bundeswasserstraßen sind auch nicht in das Investitionsprogramm des Bundes aufgenommen worden, sondern herausgehalten worden. Insofern erhalten Bundeswasserstraßen aus dem Transformationsfonds gar keine Mittel. Weil es in den nächsten Jahren eher weniger als mehr Mittel geben wird, sind wir so sehr daran interessiert, dass der Bund hierfür Mittel nachlegt.

Es kann sein, dass auch mal eine Brücke mithilfe des Investitionsprogramms auf Landesebene ersetzt wird. In eine Bundeswasserstraße aber werden wir keine Landesmittel investieren, wenn wir nicht dazu verpflichtet sind. Verpflichtet zur Finanzbeteiligung sind wir beispielsweise bei einem Ausbau des Mittellandkanals. Übrigens haben wir dafür eine Erhöhung der Rate angefordert. In der MiPla wurde das noch nicht abgebildet. Ich hoffe, dass die Erhöhung dann, wenn sie gebraucht wird, bewilligt wird.

Herr **Schäffer** (MU): Gestatten Sie mir, unsere Aussagen einzuordnen. Wir sehen Digitalisierung nicht als eine Herausforderung, sondern als eine sehr große Chance, aber Digitalisierung ist natürlich kein Selbstzweck. Mit Digitalisierung sollen beispielsweise Effizienzgewinne geschaffen

oder soll dem Fachkräftemangel begegnet werden. Digitalisierung im Sinne des Einbaus digitaler Technik betreiben wir regelmäßig, wobei unsere finanziellen und personellen Möglichkeiten, kurzfristig sämtliche Schleusen umzurüsten, natürlich begrenzt sind. Zurzeit findet der Ersatzneubau der Schleuse 5 am Nordgeorgsfehnkanal bei Remels statt. Die neue Schleuse wird elektrische Antriebe haben, die digital gesteuert sind. Die Schleusentore der alten Schleuse hatten Handantrieb.

Der erwähnte Fall, in dem wir von digitalem Betrieb zurück in den Fernsteuerungsbetrieb zurückgekehrt sind, betrifft eine Schleuse, die im Selbstbedienungsbetriebsmodus betrieben wurde. Dem digitalen Betrieb lag die Idee zugrunde, dass wir uns die Kosten für den Schleusenwärter/die Schleusenwärterin sparen, indem die Bootsfahrenden aufgefordert sind, den Schleusungsvorgang durch Knopfdruck selbst auszulösen. Im Betrieb unterliefen den Nutzern dann aber sehr viele Bedienungsfehler. Das Modell hat sich als nicht wirtschaftlich erwiesen, weil zwar der Schleusenwärter für den laufenden Betrieb eingespart werden konnte, dafür aber ein Kollege genauso oft zur Schleuse fahren musste, um Störungen zu beheben. Wir haben die Schleuse dann auf Fernsteuerung umgerüstet. Wir haben an der Kesselschleuse in Emden eine Fernsteuerungszentrale - in Haren gibt es für den Haren-Rütenbrock-Kanal etwas Ähnliches -, von der aus eine einzige Person die umliegenden Klappbrücken, Drehbrücken und Schleusen mitsteuert. Dieses Modell erweist sich für uns und damit auch für das Land Niedersachsen als deutlich wirtschaftlicher. Im Übrigen ist es manchmal auch gut, wenn noch ein Mensch hinter dem Bildschirm sitzt und zumindest per Videokamera einen Blick auf die Vorgänge hat. Ich denke in dem Zusammenhang insbesondere an Unfälle. Insoweit - wir befinden uns schließlich auf dem Wasser - ist es ganz gut, wenn noch jemand einen Blick auf den Betrieb solcher Bauwerke hat.

Der **Unterausschuss** beendet die Unterrichtung mit einem Dank an die Vertreter der Ministerien.

Tagesordnungspunkt 3:

Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zu „Wilhelmshaven - Status quo, Perspektiven und Umsetzung des Hafenentwicklungsplans“

Beratung und Beschlussfassung

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag der Fraktion der CDU vom 7. Januar 2026 einvernehmlich zu und beschließt, die Unterrichtung durch die Landesregierung sofort entgegenzunehmen.

Unterrichtung

MR **Krieger** (MW): Die Unterrichtung geht auf den Antrag der CDU-Fraktion „Wilhelmshaven - Status quo, Perspektiven und Umsetzung des Hafenentwicklungsplanes“ vom 7. Januar dieses Jahres zurück, mit dem der Wunsch geäußert wurde, über die Entwicklungen beim Containerumschlag am JadeWeserPort und den neuen Hafenentwicklungsplan von NPorts für Wilhelmshaven zu informieren. Diesem Unterrichtungswunsch kommt die Landesregierung heute sehr gerne nach. Die Unterrichtung im Namen der Landesregierung werde ich als der für den JadeWeserPort zuständige Referent im Wirtschaftsministerium vornehmen. Die aus dem Unterrichtungswunsch resultierenden Themen bezüglich der Umschlagsentwicklung am JadeWeserPort betreffen die Aufgabenstellungen des Terminalbetreibers Eurogate und natürlich beide den JadeWeserPort tragenden Landesgesellschaften.

Um ein besseres Verständnis für die wirtschaftliche Entwicklung des Hafens und seine Perspektiven sowie über wichtige Akteure zu bekommen, möchten wir zunächst einen kurzen Überblick über die Organisationsstruktur des JadeWeserPorts - dort gibt es mehrere Landeshafengesellschaften und den Terminalbetreiber - geben.

Mit der Vermarktung und dem Betrieb des Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven sind grundsätzlich verschiedene Aufgabenstellungen verbunden. Während auf der einen Seite nationale und internationale Marketing- und Vertriebsaktivitäten im Vordergrund stehen, gelten für den operativen Betrieb andere Verpflichtungen im Hafen. Daher kümmern sich in Wilhelmshaven zwei Landesgesellschaften um die Umsetzung eines sie beide einenden Zieles: die erfolgreiche Etablierung dieses Containerhafens in der Welt der Logistik.

Die JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft stellt die Voraussetzungen für den reibungslosen operativen und technischen Betrieb sowie die wirtschaftliche Nutzung der Infrastruktur sicher; es geht also um die Infrastruktur und nicht um die Superinfrastruktur. Hierzu zählen das Hafenmanagement, die Unterhaltung der fertiggestellten Bauwerke - Kaianlagen mit Süd- und Norddamm - und die Sicherstellung der Finanzierung der Terminal-Infrastruktur. Die Gestaltung der Hafentarife ist natürlich eine weitere wichtige Aufgabe für die JadeWeserPort-Realisierungsgesellschaft.

Die Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketinggesellschaft ist für die Vermarktung des JadeWeserPorts und der im Güterverkehrszentrum (GVZ) gelegenen Industrie- und Logistikflächen zuständig und unterstützt die Ladungsakquisition des Terminalbetreibers.

Die Vermarktung der Grundstücke im Hafengroden zum Zwecke der Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen ist somit ihre Kernaufgabe und Kernkompetenz.

Mit dem Unternehmen Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven GmbH & Co. KG (CTW) gibt es einen weiteren sehr wichtigen Akteur in unserem Hafen, der dem Betreibervertrag als damals künftige Betreiberin des Containerterminals beigetreten ist. Entsprechend diesem Betreibervertrag mit einer Laufzeit von 40 Jahren - der Betrieb begann am 21. September 2012 - betreibt seitdem die CTW die Containerumschlagsaktivitäten am Standort Wilhelmshaven des JadeWeserPort. Der Terminalbetreiber ist über seine Holdinggesellschaft Eurogate GmbH & Co. KGaA auch für die Akquise der Ladung und vor allem für die Akquise der Reedereien bzw. der Linienverkehre am JadeWeserPort zuständig. Ein wichtiger Punkt, den man wissen sollte, ist: Die Akquise der Reedereien und Liniendienste ist eine originäre Aufgabe des Terminalbetreibers.

Die Reederei Hapag-Lloyd AG gab im September 2021 bekannt, eine Beteiligung von 30 % an der Betreibergesellschaft und 50 % am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) einzugehen. Der anteils-eigene Anteilseigner APM Terminals Wilhelmshaven GmbH, der damals zu APM Terminals Management B. V. gehörte, zog sich dann zurück. Die Holding der Eurogate-Gruppe verblieb weiterhin mit 70 % der Anteile Mehrheitsgesellschafterin dieses Containerterminals. Die EU-Kommission hat Ende April 2022 die im September 2021 angekündigte Übernahme der APMT-Anteile genehmigt. Das Gleiche gilt für die Genehmigung an dem RTW, sodass der offizielle Anteilsübergang an Hapag-Lloyd im April 2022 erfolgte.

Die Landesregierung begrüßt weiterhin sehr die Beteiligung von Hapag-Lloyd am CTW des JadeWeserPorts, denn die Beteiligung von Hapag-Lloyd ist in der bisherigen kurzen Historie unseres immer noch jungen Hafens von herausragender Bedeutung für die bereits eingetretene und hoffentlich auch weiterhin positive Entwicklung des Hafens.

In meinen weiteren Ausführungen möchte ich konkret auf die Fragen eingehen, die im CDU-Antrag gestellt werden:

1. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Entwicklung des Containerumschlags am JadeWeserPort Wilhelmshaven, insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten Maximalauslastung der bestehenden Kapazitäten bis Ende 2026?

Die Landesregierung bewertet die aktuelle Entwicklung des Containerumschlags am JadeWeserPort sehr positiv. Wir sehen für den Standort Wilhelmshaven eine nachhaltige und strukturell untermauerte Dynamik, die wir seit der Inbetriebnahme 2012 noch nie hatten. Gleichzeitig teilen wir ausdrücklich nicht die im Antrag geäußerte Einschätzung, der Hafen könne bereits Ende 2026 an seine Kapazitätsgrenzen stoßen.

Lassen Sie mich im Folgenden begründen, warum wir diese Einschätzung vertreten:

Ein zentraler Grund für die positive Entwicklung ist der strategische Einstieg der Reederei Hapag-Lloyd im Jahr 2022, auf den ich in meinen Vorbemerkungen hingewiesen habe. Mit 30 % am Containerterminal und 50 % am Rail Terminal Wilhelmshaven hat sich eine der weltweit größten Reedereien der Welt langfristig und planbar mit dem Containerterminal an den JadeWeserPort gebunden. Diese weltweit fünftgrößte Reederei möchte nicht nur die Vorteile von Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen für das Transportgeschäft mit Blick auf die kürzlich in Dienst gestellten zwölf Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von jeweils 23 660 TEU nutzen, sondern Hapag-

Lloyd möchte als Anteilseigner auch die wirtschaftliche Entwicklung des Terminalbetreibers in Wilhelmshaven aktiv gestalten.

Die Reederei Hapag-Lloyd betrachtet die Beteiligung am CTW des JadeWeserPorts als eine strategische Investition entlang der Supply Chain, die ein wesentlicher Bestandteil ihrer Unternehmensstrategie ist. Hapag-Lloyd ist davon überzeugt, dass die Beteiligung am JadeWeserPort dazu beitragen wird, seine Wettbewerbsposition, insbesondere in den Fernostverkehren, weiter zu verbessern und gleichzeitig die norddeutschen Häfen zu stärken. Die Beteiligung der Reederei Hapag-Lloyd am CTW ist weiterhin eine sehr große Chance für unseren JadeWeserPort.

Die Beteiligung hat das Vertrauen in den Standort entscheidend erhöht. Sie hat dazu geführt, dass Wilhelmshaven fortan regelmäßig, planbar und mit modernsten Großcontainerschiffen angelaufen wird - insbesondere im Fernostverkehr, aber auch auf den wichtigen Amerika-Routen, im sogenannten Atlantikverkehr.

Ein zweiter, ebenso bedeutsamer Faktor ist die sogenannte Gemini Cooperation von Hapag-Lloyd und Maersk, die seit Februar 2025 besteht. Wilhelmshaven gehört dabei zu den zwei sogenannten zentralen Nord-Hubs des Netzwerkes. Das ist ein strategischer Aufstieg des Hafens, denn dieses System arbeitet mit einem hochverlässlichen sogenannten Hub-and-Spoke-Ansatz und zielt auf über 90 % Fahrplanzuverlässigkeit ab. Für die Unternehmen bedeutet das: planbare Transitzeiten, zuverlässige Abfertigung und eine spürbare Entlastung der bisherigen Engpasshäfen.

Sie werden es höchstwahrscheinlich in Medien mitverfolgt haben. Ein historisches Ereignis für den JadeWeserPort war die Schiffstaupe der „Wilhelmshaven Express“ von Hapag-Lloyd am 28. Oktober 2025, die zugleich den Abschluss der 24 000-TEU-Neubauprogrammreihe markiert hat. Mit Investitionen von rund 2 Milliarden US-Dollar zählt diese Neubauprogrammreihe zu den bedeutendsten Flotteninvestitionen in der Geschichte von Hapag-Lloyd. Die „Wilhelmshaven Express“ ist das zwölfte und letzte Schiff der sogenannten Hamburg-Express-Klasse. Das ist eine Serie von Ultra-Großcontainerschiffen, die die Flotte des Unternehmens neu definiert und Maßstäbe in puncto Nachhaltigkeit und Produktivität setzt. Mit einer Kapazität von rund 24 000 TEU und ausgestattet mit einem Dual-Fuel-Antrieb - das heißt, solche Schiffe können auch mit LNG und sogar mit Biomethan betrieben werden - werden die Schiffe dieser Klasse im sogenannten NE1-Dienst der Gemini Cooperation eingesetzt, der Asien und Nordeuropa verbindet.

Rolf Habben Jansen, der Vorstandsvorsitzende der Hapag-Lloyd AG, hat in diesem Zusammenhang die Bedeutung von CTW gewürdigt als einen Tiefwasserhafen, der sich als zuverlässiger und leistungsstarker Hub für Hapag-Lloyd und die Gemini Cooperation etabliert habe. Für Hapag-Lloyd spiele er mit seinen stabilen Prozessen, effizienter Umschlagstechnik und direkten Verbindungen zu wichtigen Handelsrouten, wie Fernost und dem Atlantik, eine entscheidende Rolle bei der Stärkung des Netzwerkes von Hapag-Lloyd und der Widerstandsfähigkeit der Lieferketten der Kunden von Hapag-Lloyd in Nordeuropa.

Ich möchte nun auf die Umschlagsmengen eingehen, die 2025 im JadeWeserPort zu verzeichnen gewesen sind:

Wie ich schon ausgeführt habe, ist hauptsächlich der Terminalbetreiber für die Reederakquise und für die Akquise der Liniendienste zuständig. Das hat natürlich auch einen entscheidenden

Einfluss auf die Entwicklung der Mengen. Nach dem schwierigen Start im Jahre 2012 zeigten sich die positiven Auswirkungen unmittelbar in den erzielten Umschlagszahlen. Im Eröffnungsjahr 2012 hatten wir rund 76 000 TEU. 2014 hatten wir mit 67 000 TEU etwas weniger Umschlag. Mit dem Einstieg von Liniendiensten, die im Jahre 2015 begonnen haben, stieg der Umschlag deutlich an. 2015 hatten wir schon 416 000 TEU und 2017 rund 550 000 TEU, bevor der Umschlag dann in der Corona-Pandemie 2020 wieder auf rund 400 000 TEU zurückfiel. Das bisherige Rekordjahr war das Jahr 2021 mit rund 713 000 TEU. Nach einem Dämpfer in 2023, in dem der Umschlag auf rund 530 000 TEU fiel, erholte sich der Hafen im Jahr 2024 mit einem Umschlag auf 840 000 TEU wirklich enorm. Im ersten Halbjahr des Jahres 2025 wurde im Vergleich zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres bereits ein Zuwachs von über 120 % auf rund 670 000 TEU erzielt. Mit dem Durchbruch der sogenannten 1-Million-TEU-Marke im September letzten Jahres wurde ein Umschlag in zuvor nie dagewesener Höhe erzielt. Nach aktuellen Zahlen wurde ein Umschlag von rund 1,47 Millionen TEU erzielt. Das entspricht einem Zuwachs von rund 74 %. Bitte beachten Sie, dass das noch keine offiziellen Zahlen sind, da diese von Eurogate erst im Rahmen der Jahrespressekonferenz bekanntgegeben werden.

Das Erreichen und zum Jahresende deutliche Überschreiten der 1-Million-TEU-Marke ist nicht nur ein großer Meilenstein, bedeutender Erfolg und eine beeindruckende Zahl, sondern vor allem ein sichtbares Zeichen dafür, dass sich der Tiefwasserhafen zu einem bedeutenden Drehkreuz im internationalen Containerverkehr entwickelt hat bzw. hoffentlich auch noch weiter entwickeln wird. Ein solches Ergebnis ist vor allem dem Engagement unserer Partner und Kunden, allen voran aber Hapag-Lloyd, zu verdanken, die mit ihrem kontinuierlichen Einsatz maßgeblich dazu beitragen, dass der JadeWeserPort seine Bedeutung im Containerumschlag stetig ausbauen kann. Ihr Vertrauen in diesen Standort ist zugleich ein Bekenntnis zur langfristigen Entwicklung in der gesamten Region.

Diese Dynamik der Containermengen ist nicht zufällig. Sie ist bedingt durch die Entwicklungen der Liniendienste, für die der Terminalbetreiber zuständig ist. Gestatten Sie mir, kurz auf die Long-Distance-Linienverkehre einzugehen, weil sie - neben den Feeder-Verkehren - für die Umschlagsentwicklung ausschlaggebend sind:

- Europa–Asien-Dienst NE1 von Hapag-Lloyd und Maersk: Wilhelmshaven ist im NE1-Dienst, der eine Verbindung nach Shanghai und Ningbo darstellt, die erste Destination, die aus Asien kommend in Nordeuropa angelaufen wird.
- Europa–Asien-Dienst FAL5 von CMA CGM bzw. AEU1 von Cosco Shipping im Rahmen der sogenannten „Ocean Alliance“.
- Zwei Amerikadienste (Atlantic Loop (AL) 1 unter anderem nach New York sowie AL4 unter anderem nach Vera Cruz in Mexiko).

Diese Atlantik- oder Amerika-Liniendienste haben wir ausschließlich Hapag-Lloyd zu verdanken.

Seit Anfang des vergangenen Jahres besteht zudem der Liniendienst China–Europe-Express von KAWA Shipping. Das ist aktuell die einzige Punkt-zu-Punkt-Verbindung mit einer Transitzeit von 26 Tagen, die den Hafen Ningbo mit Wilhelmshaven verbindet.

Seit Januar 2026 ist Wilhelmshaven mit dem neuen Indian Ocean Service fest in die Südostasien- und Indienverkehre integriert.

Die Liniendienststruktur des JadeWeserPorts ist damit so breit wie nie zuvor in der Standortgeschichte des Hafens Wilhelmshaven. Somit wird der JadeWeserPort mit der Ocean Alliance und der Gemini Cooperation von zwei der drei großen Containerreedereialliancen angelaufen. Die Premiere Alliance läuft den JadeWeserPort aktuell nicht an.

Die Kapazitäten wachsen schneller als die Mengen, sodass wir in 2026 keine Auslastungsgrenze erwarten. Es ist sehr wichtig, in diesem Zusammenhang zu wissen, dass der Terminalbetreiber Eurogate in den vergangenen drei Jahren massiv in die Suprastruktur des Hafens investiert hat:

- Alle acht Bestandsbrücken wurden im Jahre 2023 um 11 m erhöht.
- Zwei neue ferngesteuerte Containerbrücken sind bereits seit Ende 2024 in Betrieb. Die beiden Containerbrücken können über sogenannte Remote-Operator-Stations direkt aus dem Terminalgebäude von den Brückenfahrern per Joystick gesteuert werden. Auf diese Weise können sie den Umschlagprozess im Blick behalten.
- Es wurden 23 Straddle Carrier beschafft
- In der KV-Anlage von Eurogate ist ein vierter Bahnverladekran im Einsatz.
- Für Mitte 2026 stehen zwei weitere - allerdings gebrauchte - Containerbrücken sowie vier zusätzliche Straddle Carrier zur Beschaffung und Inbetriebnahme an. Mit diesem gemeinsam von Hapag-Lloyd freigegebenen Investitionsprogramm werden die Kapazitäten am CTW des JWP um rund 20 % erweitert.
- Ein Personalaufbau im Bereich der Hafenarbeit von aktuell 650 Mitarbeitenden um 50 weitere Mitarbeitende wird vollzogen.

Wie Eurogate mit Schreiben vom 17. November 2025 mitgeteilt hat, wird man künftig am CTW in der Lage sein, mit den bereits getätigten Investitionen ein jährliches Umschlagsvolumen von bis zu 2 Millionen TEU abzufertigen. Zum Vergleich: Eurogate erwartet für 2026 um 1,5 bis 1,8 Millionen TEU und eine Verstetigung auf dem Niveau in den Folgejahren. Das heißt: Wir haben einen Puffer von mehreren hunderttausend TEU, auch ohne weitergehende Automatisierungsschritte, auf die ich gleich eingehen werde.

Hinzu kommt die Entwicklung der sogenannten Miniterminals mit der Erprobung sogenannter autonomer Terminal-Trucks, die künftig weitere Effizienzsteigerungen ermöglichen sollen. Für Wilhelmshaven werden derzeit die Betriebskonzepte im Detail mit den dazugehörigen Business Cases erstellt. Durch einen von Eurogate initiierten Proof of Concept (PoC) mit autonomen Trucks als Ersatz für die Automated Guided Vehicles (AGV) wird diese wegweisende Technologie für die Automatisierung seit 2024 untersucht. Das Unternehmen möchte diese autonomen Trucks als Alternative zu den hochbeinigen Straddle Carriern als Alternative testen und es als weltweit erstes Projekt dieser Art durchführen. Im Norden des Terminals, wo es noch freie Flächen gibt, soll ein Bereich mit einem sogenannten Miniterminal eingerichtet werden - das Investitionsvolumen dieser Baumaßnahme beträgt rund 90 Millionen Euro -, in dem bis etwa 2030 ein teilautomatisierter Betrieb erprobt werden soll. Zum Einsatz kommen in der Testphase nach Aussage von Eurogate voraussichtlich zehn autonome Terminaltrucks, zwei Containerbrücken und drei neue Stapelkrane. Ziel ist, die Effizienz zu steigern und den Umschlag zu optimieren.

Eurogate betrachtet diesen Schritt als einen wesentlichen Meilenstein in seiner Automatisierungsstrategie. Die positiven Erfahrungen aus dem Miniterminal sollen auf die anderen Eurogate-Standorte ausgerollt werden.

Mit zunächst teilweiser und später vollständiger Automatisierung kann die Terminalleistung perspektivisch auf über 3 Millionen TEU pro Jahr und langfristig sogar auf mindestens 4 Millionen TEU pro Jahr gesteigert werden. Auch die Hinterlandanbindung ist seit Ende 2020 durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven deutlich leistungsfähiger geworden. Ein weiterer Engpass ist damit beseitigt.

Der JadeWeserPort befindet sich somit heute in einer Phase des substanziellen und strukturell untermauerten Wachstums. Die Integration in das weltweite Liniennetz, die erhebliche Modernisierung der Terminaltechnik und die deutliche Steigerung des Güteraufkommens zeigen: Wilhelmshaven ist nicht am Rande seiner Leistungsfähigkeit, sondern auf einem klaren Aufwärtspfad.

Die Annahme, der Hafen könne bereits Ende 2026 am Kapazitätslimit sein, ist aus unserer Sicht fachlich nicht zutreffend. Die Kapazitäten sind vorhanden, die Produktivität steigt - der JadeWeserPort ist bereit, das Umschlagswachstum der kommenden Jahre problemlos aufzunehmen.

Allerdings ist vieles auch von der Entwicklung der Weltkonjunktur und der Weltwirtschaft abhängig. Von daher ist ein für 2026 erwarteter Anstieg der globalen Containertransportmengen von rund 3 % pro Jahr natürlich mit großen Risiken behaftet. Gründe dafür sind - Sie kennen sie viel besser als ich - die geopolitischen Konflikte, wie zum Beispiel der Russland-Ukraine-Krieg, die Situation im Mittleren Osten, Konflikte um den völkerrechtswidrigen Anspruch der Regierung von US-Präsident Trump auf Grönland, Auswirkungen der von den USA verhängten Zölle und Reaktionen von Handelspartnern sowie die hohe Unsicherheit in der Weiterentwicklung der Weltkonjunktur und der damit zusammenhängenden Handelspolitik.

2. Welche konkreten Ziele verfolgt die Landesregierung mittelfristig und langfristig für den Containerumschlag in Wilhelmshaven?

Für die Landesregierung ist gemäß dem Perspektivpapier „Hafen Niedersachsen 2025“ der Containermarkt einer der Schwerpunktmärkte für die niedersächsischen Häfen, auf dem das grundsätzliche Ziel der Etablierung und des weiteren Ausbaus der Containerverkehre intensiv verfolgt wird. Die Steigerung des Containerumschlags kann hauptsächlich durch die neuen Linienerverkehre und natürlich mehr Transshipment erfolgen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Herr Krieger, ich unterbreche Sie ungern. Sie tragen sehr ausführlich vor, und das ist gut so. Nur mit Blick auf die weiteren Tagesordnungspunkte und weil Sie jetzt erst zu der Frage 2 Stellung beziehen, bitte ich Sie, nicht zu jedem der weiteren Punkte so weit auszuholen wie zu Punkt 1.

MR **Krieger** (MW): Dann werde ich meine Ausführungen sehr stark kürzen.

In Bezug auf die Frage, welche Ziele wir beim Containerumschlag verfolgen, kann ich sagen: Es geht für uns natürlich klar um die Etablierung bestehender und den Ausbau weiterer Containerverkehre am JadeWeserPort. Für die weitere Entwicklung des Containerumschlags und die Aus-

lastung des Hafens gibt es verschiedene Szenarien. Wir gehen davon aus, dass sich die Wachstumsrate beim Containerumschlag abschwächen wird. Dafür gibt es verschiedene konjunkturelle und weltwirtschaftliche Gründe. Wir gehen in den Szenarien und nach den Bedarfsanalysen der Fachleute davon aus, dass die Wirtschaft beispielsweise im Zeitraum von 2025 bis 2030 mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 2 % wachsen wird und das Wachstum bis 2025 auf 1 % zurückgehen wird.

Nichtsdestotrotz hat der JadeWeserPort aufgrund seines Tiefganges und seiner nautisch bedingt idealen Anlaufbedingungen weiterhin Wachstumspotenzial. Eurogate geht davon aus, dass sich der Umschlag bis 2030 auf ein Niveau von 1,8 Millionen TEU verstetigen wird, sodass die Kapazitätsgrenze noch lange nicht erreicht sein wird.

3. Wurden seit Inkrafttreten des Hafenentwicklungsplans Anpassungen oder Fortschreibungen vorgenommen, um auf die dynamische Entwicklung des Containerumschlags in Wilhelmshaven zu reagieren?

Aufgrund seines Redaktionsschlusses Ende Dezember 2024 und der Finalisierung im Oktober 2025 bildet der Hafenentwicklungsplan den damals verfügbaren Kenntnisstand zu Infrastruktur, Marktprognosen und den geplanten Entwicklungen des Containerumschlags ab. Unabhängig davon möchte ich betonen, dass der Hafenentwicklungsplan ein konzeptionelles Perspektivpapier ist, das aufgrund zu erwartender wirtschaftlicher, technologischer und politischer Entwicklungen lediglich Handlungsempfehlungen abgibt, nicht aber ein verbindliches Planungsmittel wie die Bauleitplanung oder zum Beispiel Genehmigungsplanungen eines öffentlichen Hafeninfrastrukturunternehmens ist. Das, was nachher konkret geplant werden soll, ist den Konzept-, Ausführungs- und Genehmigungsplanungen des Hafeneigentümers vorbehalten, in denen weitere dann vorhersehbare Entwicklungen berücksichtigt werden können.

Ich weise darauf hin, dass diese Antwort gegenüber meinen schriftlichen Aufzeichnungen, die ich hier vortragen wollte, sehr verkürzt ist.

4. Welche strategische Funktion misst die Landesregierung einer zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts bei, insbesondere vor dem Hintergrund des erklärten Ziels der Multifunktionalität?

Die Etablierung, der weitere Ausbau der Containerverkehre und eine marktseitig konforme Erweiterung des JadeWeserPorts als Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen sind weiterhin sehr wichtige Ziele der Hafenpolitik der Landesregierung, um angesichts der schon erwähnten andauernden Schiffgrößenentwicklung und des erwarteten, sich abschwächenden Wachstums der Containerverkehre die sich daraus ergebenden Potenziale zu nutzen.

Wie bereits zuvor dargestellt, gehen aktuelle Prognosen davon aus, dass sich die Wachstumspotenziale im internationalen Containerverkehr langfristig deutlich abschwächen werden. Aufgrund der Effekte, wie steigende Transportkosten im Zuge der Dekarbonisierung, Nearshoring-Strategien, Abschwächung des Trends zur Globalisierung, könnte die Elastizität des Containerverkehrs in Relation zum Wirtschaftswachstum unter 1 rutschen.

Vor dem Hintergrund der optimistischeren Annahmen in der Vergangenheit, in denen noch von einer hohen Elastizität des Containerverkehrs in Relation zum Wirtschaftswachstum und von positiven Annahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung ausgegangen wurde, wurden für die Containerverkehre bisher hohe Zuwächse prognostiziert. Das gilt zum Beispiel für die im Jahre 2016

vorgelegte Machbarkeitsstudie für die zweite Baustufe des JadeWeserPorts und die 2019 durchgeführte Wettbewerbs- und Marktuntersuchung. In diesen Studien konnte nachgewiesen und belegt werden, dass eine Erweiterung des JadeWeserPorts um einen wettbewerbsfähigen und operativ eigenständigen zweiten Containerterminal einschließlich der Infrastruktur technisch, rechtlich und wirtschaftlich möglich und sinnvoll ist. Dies erfolgte aber auf der Grundlage einer Prognose zu optimistischer Bedarfe. Die nach 2019 eingetretenen negativen Effekte auf die Warenströme konnten nicht mehr berücksichtigt werden. Ich verzichte darauf, auf diese Effekte näher einzugehen.

Eine zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts in Form einer Erweiterung der bestehenden Umschlagskapazitäten wird weiterhin bedarfsgerecht verfolgt. Aktuell haben wir keine Kenntnisse darüber, dass sich ein ausreichender Bedarf für die ausschließliche Erweiterung des JadeWeserPorts für den Containerumschlag ermitteln lässt. Die nominale Kapazität von 2,7 Millionen TEU pro Jahr ist bekanntlich noch nicht erreicht.

Diese Einschätzung gründet ebenfalls auf Aussagen des Terminalbetreibers Eurogate, der aufgrund der beschriebenen, kürzlich getätigten Investitionen in modernes Umschlagsequipment von einer höheren Terminalkapazität ausgeht und sich die beschriebene Teilautomatisierung des bestehenden Terminalbetriebs weitere Kapazitätserweiterungen von insgesamt bis zu 4 Millionen TEU pro Jahr verspricht.

Aus heutiger Sicht wird für die Szenarien in der Hafenplanung davon ausgegangen, dass die Kapazitäten bis 2040 ausreichend sind. Das liegt natürlich an den Automatisierungsbestrebungen des Betreibers Eurogate.

Während für den Containerverkehr aktuell kein dringender Ausbaubedarf erkennbar ist, zeichnet sich aber ein Mangel an Umschlagskapazitäten für Windenergieanlagen-Komponenten (WEA) - onshore und offshore - in deutschen Häfen ab. Die Möglichkeit am tiefen Fahrwasser der Jade zusätzliche und landseitige Hafenanlagen zu schaffen, ist insbesondere im Hinblick auf die für die Energiewende unbedingt erforderliche Errichtung von Offshore-Windparks bedeutsam.

Aktuell wird die Erweiterung des JadeWeserPorts um ein Multipurpose-Terminal untersucht. Der Bedarf für diese Erweiterung lässt sich vor allem aus der Nachfrage nach Umschlagskapazitäten für WEA-Komponenten ableiten. Darüber hinaus sieht die Landesregierung große Vorteile in einer zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts, die multi-funktionale Nutzungszwecke abdeckt. So kann die aktuell bestehende Nachfrage nach WEA-Komponenten, aber auch im Bereich des Militärgüterumschlages und des Automobilumschlages bedient werden. Je nach Entwicklung der Güterumschläge ließe sich ein Multipurpose-Terminal auf einzelne Tätigkeitsschwerpunkte, im Bedarfsfall auch auf den Containerumschlag, reduzieren. Der JadeWeserPort soll nach wie vor das zentrale Containerdrehkreuz bleiben.

Die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven entsteht nicht ausschließlich durch Container, sondern durch den Mehrzweckcharakter. Die Ausbaustufe des JadeWeserPorts wird funktional und nicht unbedingt flächen- und kapazitätsmäßig verstanden, das heißt, es geht um Ergänzung statt um Erweiterung. Wilhelmshaven soll nach wie vor ein Universalhafen bleiben.

5. Welche konkreten Maßnahmen sieht der Hafenentwicklungsplan vor, um eine funktionale und räumliche Verzahnung der unterschiedlichen Hafenbereiche (Containerumschlag, Militärgüterumschlag, weitere Logistik- und Industrieflächen) sicherzustellen?

Ein Hafenentwicklungsplan dient grundsätzlich einem Hafenstandort als richtungsweisendes, gemeinsames Hilfsmittel für die Planung und gegebenenfalls für die Umsetzung von Änderungen und Erweiterungen der Hafennutzung, ist aber kein konkreter und verbindlicher Plan. Er wird durch NPorts im Abstand von fünf bis zehn Jahren aktualisiert.

Gestatten Sie mir noch einige Erläuterungen zum Prozess und zum Verfahren der Erstellung des Hafenentwicklungsplans. Der Hafenentwicklungsplan Wilhelmshaven wurde aufgrund der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse im Auftrag von Niedersachsen Ports, der Stadt Wilhelmshaven und - weil auch der Außenhafen Hooksiel Bestandteil des Hafenentwicklungsplans ist - zu einem kleinen Teil von der Gemeinde Wangerland erstellt. Es erfolgte eine fachliche Begleitung durch die Wilhelmshavener Wirtschaftsvereinigung (WHV) e. V., sodass Unternehmen ihre Interessen einbringen konnten. Außerdem wurde ein Lenkungskreis eingesetzt. In diesem haben neben Stadt und landeseigenen Hafengesellschaften wie NPorts und JadeWeserPorts unter anderem auch die Bundeswehr und die BIMA mitgewirkt, um sowohl militärische Aspekte als auch allgemeine Aspekte des Bundes zu berücksichtigen. Zusätzlich zu dieser Struktur wurden mit den beauftragten Beratern Einzelinterviews mit allen wesentlichen am Hafen beteiligten Unternehmen und Organisationen geführt.

Der Hafenentwicklungsplan Wilhelmshaven wurde dem Rat der Stadt Wilhelmshaven und dem Rat der Gemeinde Wangerland im Dezember 2025 zur Kenntnis gegeben.

Inhaltlich geht der Hafenentwicklungsplan auf verschiedene Aspekte und Potenziale des Hafens ein. Schwerpunkte sind dabei die Themen Energie, Logistik, Container- und Fahrzeugumschlag. Beim Thema Energie wird der Schwerpunkt auf den Norden des Hafens gelegt und dabei insbesondere die Planung eines Anlegers für verflüssigte Gase (AVG) forciert; hierzu hat Herr Jacob schon in der Unterrichtung über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen-Ports GmbH & Co. KG (NPorts) ausgeführt. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Planung eines Multipurpose-Terminals, das nördlich an die aufgespülte Fläche des JadeWeserPorts anschließen soll; mit der konkreten Detailplanung, die sich in Vorbereitung befindet, soll noch im Jahre 2026 begonnen werden.

6. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass der Hafenentwicklungsplan künftig als verbindliches und kohärentes Steuerungsinstrument für die Hafenentwicklung in Wilhelmshaven wirkt?

Zusammengefasst: Der Hafenentwicklungsplan ist, wie gesagt, kein konkreter Plan, sondern ein Perspektivpapier, das Handlungsempfehlungen der Infrastrukturunternehmen für einen Standort abgibt. Alle weiteren konkreten Planungen werden im Nachgang durch konkrete Planungen seitens des Hafeninfrastrukturbetreibers - Konzept, Ausführung, Genehmigung und Planung - erstellt.

Damit beende ich meine Ausführungen, die ich stark verkürzt habe, und stehe Ihnen zur Beantwortung von Nachfragen zur Verfügung.

Aussprache

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Als Wilhelmshavener habe ich die positive Unterrichtung gern gehört. Ich kann Ihren Bericht bestätigen: Der Rat der Stadt Wilhelmshaven - gestern der Ausschuss für Wirtschaft und Häfen - steht zu 100 % hinter dem JadeWeserPort.

Ich habe eine Verständnisfrage: Sie sagten, die Arbeitsplätze würden noch um 50 aufgestockt. Erfolgt die Aufstockung wieder durch regionale Arbeitskräfte? Wir haben, auch aufgrund des Kohleausstiegs, eine sehr hohe Arbeitslosenquote.

Habe ich Sie richtig verstanden, dass die zwei zusätzlichen Containerbrücken gebraucht sind? Ist das üblich?

MR **Krieger** (MW): Ja, das ist absolut üblich, weil neue Containerbrücken sehr viel Geld kosten. Es ist absolut üblich, gebrauchte Brücken, die ihre Höchstnutzungsdauer noch nicht erreicht haben und auch für den Feeder-Verkehr, also kleinere Containerschiffe, eingesetzt werden können, zu erwerben. Ich finde es auch wirtschaftlich aus Sicht des Betreibers, solche gebrauchten Brücken zu nutzen, wenn das Ende von deren Nutzungsdauer noch nicht erreicht ist. Soweit wir wissen, werden die Brücken aus Bremerhaven nach Wilhelmshaven verlegt und sollen Mitte 2026 in Betrieb gehen. Die Brücken sind ohne Einschränkungen und problemlos für die Abfertigung von kleineren Schiffen, also für den Feeder-Schiffsverkehr, geeignet.

Nun wende ich mich Ihrer Frage nach der Gewinnung von Arbeitskräften zu. Es gibt feste Arbeitsgruppen beim Jobcenter und bei der Agentur für Arbeit in Wilhelmshaven, in denen - sehr erprobt und sehr bewährt - gemeinsam versucht wird, geeignete Mitarbeiter für die Arbeit im Hafen zu gewinnen. Es ist nicht immer einfach, die Mitarbeiter zu bekommen. Das gilt auch in Bezug auf Wilhelmshaven, weil die Arbeitskräfte flexibel sein und nur bei Bedarf einspringen müssen.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Vielen Dank, Herr Krüger, für die sehr vielen Informationen, die Sie uns gegeben haben. Als Mitglied des Rates der Gemeinde Wangerlands ist mir der Hafenentwicklungsplan natürlich geläufig. Ich bin, genauso wie die anderen Mitglieder des Arbeitskreises, natürlich auch viel vor Ort, wo wir Gespräche führen. Insofern sind uns die Entwicklungen im Binnenhafen, im Nordhafen, im Außenhafen, aber auch in Bezug auf die geplanten Ansiedlungen in den Bereichen Rüstersieler Groden, Heppenser Groden, Voslapper Groden geläufig. Sie haben gesagt, dass der Hafen mit dem Umschlag von Containern und Marinegütern, aber auch in Bezug auf den Werftbetrieb und mittlerweile auch durch Autoumschlag breit aufgestellt ist. Insofern gilt es, vielen Bedürfnissen gerecht zu werden. NPorts hat hierzu Einzelgespräche geführt.

In den Gesprächen mit Vertretern der Interessenten wird uns allerdings widerspiegelt - das ist auch meine persönliche Einschätzung -, dass der Hafenentwicklungsplan schon lange überholt sei. Wir müssen in der schwierigen Zeit, in der wir uns gerade befinden, eine Entscheidung mit Weitblick treffen. Im Hinblick darauf sind wir natürlich auch mit kritischen Fragen konfrontiert. Gerade seitens der Akteure im Containerbereich wird befürchtet, dass der Containerumschlag durch die zweite Ausbaustufe und das Multipurpose-Terminal etwas in Vergessenheit gerät. Sie haben gesagt, dass ein Umschlag von 4 Millionen TEU möglich wäre. Diese Aussage hat mich überrascht. Sind Sie sich dessen sicher, oder haben Sie sich vielleicht versprochen?

Uns ist bewusst, dass wir bei allen Hafenbereisungen auch die Belange des Militärbereichs mitdenken müssen. Inwieweit wird bei der zweiten Ausbaustufe des JadeWeserPorts Militärumschlag mitgedacht, und inwieweit finden diesbezüglich Gespräche mit der Marine statt? Es gibt bekanntlich Ideen und Überlegungen, für die Marine einen Teil an der Kaje vorzusehen.

Im Hinblick auf die Zeitdauer von Planungen und Entwicklungen möchte ich wissen, ob Überlegungen angestellt werden, entsprechend den Forderungen aus der Wirtschaft die Kaje von 900 m zu verlängern, um eine ausreichend bemessene Grundlage zu haben, um flexibel agieren zu können?

MR Krieger (MW): Ich möchte zunächst auf den Aspekt der Kajenlänge eingehen. Wir gehen nach den Gesprächen mit NPorts, den Fachleuten, die die Gutachten erstellt haben, aber auch potenziellen Nutzern von Hafenumschlagsmöglichkeiten im Bereich Ro/Ro oder Windenergieanlagenkomponenten davon aus, dass die Länge von 900 m flexibel genug sein wird, um bedarfsgerecht reagieren zu können, und somit auch der Containerumschlag nicht vergessen wird. Der weitere Ausbau und die Etablierung der Containerverkehre ist ein erklärtes Ziel der Hafenpolitik für den JadeWeserPort, dessen Kern der Containerumschlag ist. Wir sehen aktuell keinen Ausbaubedarf, weil nach Abschluss der Automatisierungsvorhaben von Eurogate am CTW im JadeWeserPort mindestens 4 Millionen TEU umschlagen werden können.

Es muss Klarheit darüber bestehen, dass es im Planfeststellungsverfahren einer entsprechenden Planrechtfertigung bedarf, um etwas zu bauen, was zusätzliches Geld kostet. Diese Rechtfertigung muss belastbar und begründbar sein. Aktuell sehen wir nicht die Möglichkeit einer Planbegründung für mehr Containerverkehre, weil es aktuell am erforderlichen Bedarf fehlt. In Sachen Liegeplätze wird zwar in Cuxhaven in Bezug auf die Liegeplätze 5 bis 7 viel getan. Das wird aber nicht ausreichen, um den Bedarf in Gänze abzudecken.

Ich darf in öffentlicher Sitzung nicht darüber berichten, was für das Militär am JadeWeserPort umgeschlagen wird. Ich kann aber sagen, dass er für bestimmte Zwecke des Militärs schon genutzt wird.

Die Marine hat für ihre Schiffe einen eigenen Stützpunkt; es ist keine Option, diesen an den JadeWeserPort zu verlagern.

Abg. Katharina Jensen (CDU): Sie haben zu Recht gesagt, dass die Marine ihren eigenen Stützpunkt und Hafen habe. Ich weise allerdings darauf hin, dass dort eines der beiden Schleusentore defekt ist und auch das zweite Schleusentor kaputtgehen kann. Daher ist es mir ein Anliegen, dass das Bundesverteidigungsministerium in Bezug auf eine funktionierende militärische Nutzung des Hafens darauf hingewiesen wird, in stärkerem Maße als bisher auf Resilienz zu achten.

Abg. Hartmut Moorkamp (CDU): Vielen Dank, Herr Krieger, für die umfassenden Antworten, auch wenn Sie Ihre Ausführungen am Ende noch abkürzen mussten. Wir hatten versucht, unser umfassendes Informationsbegehren in sechs Fragen zu kleiden.

Wir freuen uns sicherlich alle über die positive Entwicklung, über die Sie berichtet haben. Der Hafenentwicklungsplan allerdings sorgt, wie Frau Jensen schon gesagt hat, bei den Akteuren der Hafenwirtschaft in Wilhelmshaven für Anspannung. Ich fand einige Ihrer Ausführungen sehr bemerkenswert, weil wir einiges, gerade in Bezug auf das Thema Umschlag, bisher anders wahrgenommen haben.

Sie haben in der Beantwortung der Frage 1 sehr weit ausgeholt, dabei aber einen entscheidenden Satz gesagt, als Sie darauf hingewiesen haben, dass am Ende der Terminalbetreiber für die Akquise der Reedereien zuständig ist. Die Wahrnehmung dieser Aufgabe ist dem Terminalbetreiber gut gelungen. Wir nehmen erfreut wahr, dass sich der Hafen in Wilhelmshaven aufgrund seiner verkehrlichen Erreichbarkeit und des Tiefgangs, den er bietet, reger Beliebtheit erfreut und deshalb die Bereitschaft besteht, die Kapazitäten weiter auszubauen. Ich habe aus vielen Gesprächen, die ich vor Ort geführt habe, in Bezug auf die perspektivische Auslastung in den nächsten Jahren aber eine andere Auffassung wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund nehme ich Ihre Aussagen zur Kenntnis und werde die weitere Entwicklung beobachten. Im Übrigen gehe ich fest davon aus, dass Sie mit den Akteuren im Austausch sind.

Sie haben die Planungszeiträume angesprochen für den Fall, dass sich die Dinge im JadeWeserPort positiv entwickeln; hierzu hat auch Herr Jacob berichtet. Die Planungszeit beträgt vier Jahre, hinzu kommt der lange Zeitraum der Umsetzung, sodass wir hier über ein Bauvorhaben sprechen, das erst in zehn Jahren fertiggestellt ist. Sie haben die Perspektive 2040 angesprochen. Es hat mich überrascht, dass Sie von niedrigeren Verkehrsströmen und Wachstumsraten ausgehen - unterhalb des Niveaus, das ursprünglich prognostiziert worden ist.

Ungeachtet dessen aber gilt: Wilhelmshaven ist der einzige Tiefseehafen in Deutschland. Ich habe auf den Vorteil seiner Erreichbarkeit, auch im Vergleich zu den anderen Standorten in den anderen Bundesländern, hingewiesen. Die Vorteile des JadeWeserPorts setzen sich mittlerweile durch.

Wir haben während unserer parlamentarischen Informationsreise in Portugal erfahren, mit welchem finanziellen Mut und Optimismus dort Standortvorteile offensiv genutzt werden. Angesichts dieser Informationen bin ich positiv gestimmt und hoffe, dass sich der Containerumschlag in Wilhelmshaven anders entwickeln wird, als Sie vorgetragen haben.

Sie haben insbesondere mit Blick auf die Bedarfe, resultierend aus der Energiewende, für ein Multipurpose-Terminal geworben: Bedeutet das die Abkehr des Landes Niedersachsen und NPorts von der Schwerpunktbildung an den Hafenstandorten, mit dem Ziel, dass sich jetzt im Prinzip alle Häfen zu Multipurpose Standorten verändern sollen?

Hafenentwicklungspläne werden als bedeutend wahrgenommen. Es wird betont, dass sie von den Akteuren vor Ort entwickelt werden. Diese Einschätzung deckt sich mit meinen Wahrnehmungen am Standort Wilhelmshaven. Es finden Befragungen statt, die Akteure bringen sich ein, und es wurden Bedenken geäußert; die Entwicklung des Militärumschlags ist angesprochen worden. Wenn jetzt gesagt wird, dass Hafenentwicklungspläne eigentlich nur Handlungsempfehlungen seien und sich daraus eigentlich nichts Konkretes ergebe, dann ist das kein gutes Signal in Richtung der Akteure, die sich aktiv an Hafenentwicklung beteiligen, also an die Hafenwirtschaft.

MR Krieger (MW): Als dogmatische Abkehr von der Schwerpunktbildung der Häfen würde ich die Errichtung eines Multipurpose-Terminals nicht einordnen. Es geht uns hauptsächlich darum, sicherzustellen, dass die Nutzungsbedarfe da, wo sie bestehen, zur Verfügung stehen.

Der JadeWeserPort ist nach wie vor ein Schwerpunkthafen für Containerverkehre und bleibt somit weiterhin zentrales Drehkreuz für den Umschlag von Containern. Daran wird sich auch nichts

ändern. Wenn die Veränderung am Markt nur in einem weiteren Wachstum des Containerumschlags bestünde, dann müsste ja auch nur die Kaje verlängert werden. Wir müssen aber auf jede Marktveränderung reagieren, auch wenn sie nicht den Containerumschlag, sondern Veränderungen im Umschlag von Offshore- oder Onshore-Windenergiekomponenten, den Umschlag von Kraftfahrzeugen im Speziellen und den Ro/Ro-Umschlag im Allgemeinen betrifft. Wir müssen solche Veränderungen zur Kenntnis nehmen, sie akzeptieren und die erforderliche Hafenstruktur bereitstellen, um auch in Zukunft am Markt nachfragegerecht auftreten zu können. Das Multipurpose-Terminal soll deshalb so flexibel und multifunktional konzipiert werden - in Bezug auf die Schwerlastfähigkeit der Krane sowie der Flächen -, um es dann, wenn sich die Entwicklung des Zubaus von Windenergieanlagen wieder abflacht, auf Containerumschlag umzustellen. Die Schwerpunktsetzung soll immer der Nachfrage des Marktes entsprechen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Wir freuen uns stets auf Ihre Unterrichtungen, weil Sie wirklich immer sehr gut vorbereitet sind, und danken Ihnen sehr für Ihre Informationen. Vielleicht gelangen wir, wenn uns Ihre Informationen verschriftlicht vorliegen, sogar zu neuen, weiteren Erkenntnissen. Denn ebenso wie bei der Unterrichtung zur Eisenbahnbrücke über die Hunte in Elsfleth haben auch Sie in Ihrer Unterrichtung so viele Aspekte angeführt, dass ich spätestens nach dem Hinweis auf den Erwerb gebrauchter Containerbrücken, die eben schon Gegenstand einer Nachfrage gewesen sind, aufgehört habe, mir Notizen zu machen. Vor diesem Hintergrund bin ich - mit einem Augenzwinkern - froh, dass der Antrag auf Unterrichtung nur dem JadeWeserPort gilt.

Der Hinweis, dass durch zunächst teilweise und später vollständige Automatisierung die Terminalleistung perspektivisch auf über 3 Millionen TEU pro Jahr und langfristig sogar auf mindestens 4 Millionen TEU pro Jahr gesteigert werden kann, hat mich überrascht. Liegt diese Neubewertung daran, dass sich durch den Einsatz der vielen neu angeschafften Umschlagfahrzeuge die Standzeiten für die Container entgegen der ursprünglichen Annahme verkürzen lassen und sich somit die Fluktuation bzw. der Containerumschlag erhöhen lässt?

Gestatten Sie mir abschließend ein Statement. Im Zusammenhang mit NPorts sprechen wir hier im Unterausschuss immer davon, dass es einen Hafen mit vielen Standorten gibt. Mir bereitet es keine Schmerzen, wenn wir mit den Häfen in Hamburg und Bremen sowie allen westlichen Häfen außerhalb der Bundesrepublik in Konkurrenz stehen. Nach meinem Eindruck wird bei der Verfolgung der Möglichkeiten, einzelne Häfen auszulasten, nicht auf die bestehende Suprastruktur Rücksicht genommen, sondern immer das Ziel verfolgt, überall ein Maximum zu erreichen. Diese Zielsetzung aber widerspricht dem Gedanken „ein Hafen mit vielen Standorten“.

MR **Krieger** (MW): Als der Hafen Anfang der 2000er-Jahre konzipiert, ab 2008 gebaut und 2012 in Betrieb genommen wurde, hat das Thema Automatisierung/Digitalisierung nicht eine so bedeutende Rolle gespielt wie heute. Seinerzeit ging es beim JadeWeserPort vielmehr um Beschäftigungseffekte. Die Gesamtentwicklung in den vergangenen Jahren auf dem Gebiet der Digitalisierung hat zu diesen Bestrebungen geführt. Schon damals war der Containerterminal am JadeWeserPort für einen Umschlag im Umfang von rund 2,7 Millionen TEU/Jahr ausgelegt. Dieses Umschlagspotenzial kann durch Anschaffung von Straddle-Carriers und eine veränderte Stauweise der Container am Terminal auf mindestens 3 Millionen TEU erhöht werden. Durch alle Automatisierungsschritte, die ich genannt habe - die Anschaffung der automatisch fahrenden Horizontaltransport-Trucks - wird der Umschlagsprozess beschleunigt. Bisher sitzt in jedem Hubportalwagen ein Mensch. Am Containerterminal Altenwerder im Hafen Hamburg werden

Automated Guided Vehicles eingesetzt. Das ist ein bei modernen Containerterminals auf der ganzen Welt etabliertes System. Der Betreiber Eurogate möchte ein solches System nicht anwenden, sondern etwas anderes ausprobieren, und ist zuversichtlich, dass ihm das gelingen wird. Am JadeWeserPort sollen autonome Terminal-Trucks die Arbeit verrichten. Darüber hinaus soll der Stauprozess der Container in einem Containerlager auf dem Terminalgelände optimiert werden. Die zwei neuen Containerbrücken haben zwei Laufkatzen. Während die eine Laufkatze einen Container vom Schiff heben und auf eine Zwischenplattform abstellen kann, kann schon die andere Laufkatze einen weiteren Container vom Schiff heben. Diese Digitalisierungs- und Automatisierungsvorhaben werden die Effektivität steigern. Eurogate geht davon aus, dass mithilfe dieser Optimierungen mindestens 4 Millionen TEU umgeschlagen werden können. Außerdem möchte Eurogate seine Software-Resilienz steigern. Bisher sind die operativen Anwendungen auf dem Terminalgelände dominiert von US-amerikanischer Software. Diese Abhängigkeit soll reduziert werden. Ich halte diese Vorkehrungen zur Stärkung der Resilienz angesichts der jüngsten Entwicklungen für ein wichtiges Signal.

Der **Unterausschuss** beendet die Unterrichtung mit einem Dank an den Ministerialvertreter.

Tagesordnungspunkt 4:

Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Eisenbahnbrücke über die Hunte

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Beratung und Beschlussfassung

Der **Unterausschuss** stimmt dem Antrag vom 14. Januar 2026 zu und beschließt, die Unterrichtung sofort entgegenzunehmen.

Unterrichtung durch die Landesregierung

MR **Tarkowski** (MW): Ich bin der stellvertretende Leiter des Referates 45 - Schiene und Logistik - im Wirtschaftsministerium.

Ich möchte Ihnen heute einen Überblick über den aktuellen Sachstand zum Neubau der Eisenbahnbrücke über die Hunte in Elsfleth geben. Dabei möchte ich insbesondere auf die Nachprüfung des Vergabeverfahrens durch die erste Vergabekammer des Bundes eingehen und etwas zur Sicherheitslage sagen.

Hintergrund des Neubaus ist, dass es im Februar und im Juli 2024 bekanntlich jeweils zu einem Havariefall an der Eisenbahnbrücke in Elsfleth kam, wobei Binnenschiffe mit der Brücke kollidierten. Als Folge der ersten Havarie mussten die Drehbrücke sowie der Drehpfeiler aufgrund der starken Beschädigungen zurückgebaut werden. Es wurden ein neuer temporärer Flusspfeiler errichtet und eine feste Hilfsbrückenkette aufgelegt. Ein Passieren der Brücke ist für Seeschiffe seitdem nicht mehr möglich.

Zur Wiederherstellung einer durchgängigen Befahrbarkeit der unterbrochenen Strecke 1503 für alle Verkehrsteilnehmenden, also Schifffahrt, Eisenbahn, Radverkehr, soll die Eisenbahnüberführung in Elsfleth nun wiederhergestellt werden. Bund, Land und DB haben vereinbart, das Bauwerk über die Hunte nicht als Klapp-, sondern nun als zukunftsfähige Hubdrehbrücke zu errichten, um auf dieser Bundeswasserstraße durchgehend eine größere Durchfahrbreite und Durchfahrhöhe zu gewährleisten. Mit dieser Hubdrehbrücke wird sich die Anzahl der notwendigen Öffnungen deutlich reduzieren, was zum einen die Passage für die meisten Schiffe vereinfacht und beschleunigt und zum anderen die Kapazität für den Schienenverkehr erhöht. Das ist jetzt wichtig.

Die Zuständigkeit für den Ersatzneubau dieser wichtigen Brücke liegt bei der Deutschen Bahn, bei der DB InfraGO AG. Die Deutsche Bahn führt die erforderlichen Vergabeverfahren durch und vergibt die entsprechenden Leistungen. Die DB hat dem MW in diesem Zusammenhang am 8. Januar 2026 mitgeteilt, dass ein Nachprüfungsverfahren durch die erste Vergabekammer des Bundes eingeleitet wurde. Hintergrund dieses Rechtsbehelfsverfahrens ist, dass ein unterlegener Bieter gegen die beabsichtigte Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren Beschwerde erhoben hat. Dies hat zur Folge, dass der Zuschlag für die Hauptbauleistungen noch nicht erteilt werden konnte.

Die genauen Gründe und der Gegenstand der Prüfung sind weder dem Land noch der DB derzeit bekannt. Das liegt vor allem daran, dass die Vergabekammer des Bundes das Prüfverfahren eigenständig durchführt. Das Land Niedersachsen kann in diesem Prozess keinen Einfluss auf die Dauer oder den Ausgang nehmen. Das Land Niedersachsen ist formal betrachtet nicht Beteiligter dieses Verfahrens.

Wie kann das Verfahren ausgehen? Im besten Fall wird der Antrag des unterlegenen Bieters bei der Vergabekammer als unzulässig verworfen oder als unbegründet zurückgewiesen. So können wir alle schnell weitermachen. Stellt die Vergabekammer jedoch einen Vergaberechtsverstoß fest, kann sie Maßnahmen zur Beseitigung dieses Verstoßes anordnen, ohne das Verfahren insgesamt aufzuheben. Typisch in solchen Fällen ist etwa die Verpflichtung zur erneuten Wertung der Angebote oder zur Nachholung einzelner Verfahrensschritte. Im Worst Case aber, also bei schwerwiegenden Vergaberechtsverstößen, kann die Vergabekammer das Vergabeverfahren ganz oder teilweise aufheben. Dies kommt insbesondere dann in Betracht, wenn der Fehler nicht heilbar ist oder die Gleichbehandlung der Bieter nicht mehr hergestellt werden kann. Dann müsste der Auftraggeber, also die DB InfraGo AG, gegebenenfalls neu ausschreiben.

Die Verfahrensdauer ist bisher allerdings ungewiss. Auch der Ausgang des Verfahrens ist ungewiss. Nach aktuellstem Stand weiß auch die DB nichts Näheres dazu, wie es also um die Qualität des erhobenen Rechtsbehelfs steht, um die vorgebrachten Punkte und, damit einhergehend, um den Ausgang des Verfahrens.

Es ist zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, die terminlichen und finanziellen Risiken genau zu beziffern. Auch ist keine Aussage möglich, ob die Inbetriebnahme, die avisierte Inbetriebnahme Ende 2027 bzw. Anfang 2028 derzeit gefährdet ist. Trotz der Einberufung des Prüfverfahrens setzt die Deutsche Bahn allerdings den Zeitplan und die bauvorbereitenden Maßnahmen derzeit weiter fort.

Kommen wir zum Thema Sicherheit! Um die Sicherheit der Schifffahrt zu erhöhen und die Behelfsbrücke zu schützen, wurde seit Februar 2024 eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen die Verlegung von Meldepunkten, die Kennzeichnung und Beleuchtung von Pegeln und des Durchfahrtsbereichs, die Einführung eines 24-7-Wahrschau-Dienstes, welcher Kontakt zu jedem Schiff aufnimmt, sowie die Veröffentlichung von Hinweisen zur Behelfsbrücke und die stündliche Lagemeldung. Zudem wird die Annahme eines Lotsen dringend empfohlen. Es gab bereits in der Vergangenheit Berührungen und Verdachtslagen, hauptsächlich aufgrund von Manövrierfehlern und einer fehlerhaften Einschätzung der Brückendurchfahrts Höhe bzw. der Schiffe.

Die in der Unterrichtsbitte angesprochenen Ereignisse im November 2025 und im Januar 2026 werden derzeit von der Wasserschutzpolizei untersucht. Die Frage, wie künftige Berührungen zuverlässig verhindert werden können, wird im Lichte der laufenden Ermittlungen erörtert. Langfristig wird ein Neubau in erhöhter Lage, angepasst an die Höhenlage der benachbarten Brücken, die Wahrscheinlichkeit weiterer Kollisionen deutlich reduzieren.

Sollten vergleichbare Vorfälle weiter auftreten, werden schnelle und sichere Sperrungen des Bahnverkehrs unerlässlich sein. Hierfür hat die Deutsche Bahn Notfallprozeduren erarbeitet, die auch nach den Brückenhavarien in Elsflöth im Februar 2024 erfolgreich angewendet wurden.

Aussprache

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Vielen Dank für die Ausführungen, Herr Tarkowski, und dass es möglich war, uns direkt nach der Beschlussfassung schon heute zu unterrichten.

Es ist gut, dass die Vorarbeiten für den Ersatzneubau schnell in die Wege geleitet worden sind und das Ministerium in dem Gesamtprozess eine wichtige Rolle gespielt hat.

Durch das Nachprüfungsverfahren ist jetzt allerdings eine sehr missliche Situation entstanden. Sie haben gesagt, es sei nicht klar, wann das Ergebnis der Vergabekammer vorliegt. Damit steht und fällt sicherlich der weitere Zeitplan. Bitte erläutern Sie uns dies näher.

Sie haben erwähnt, dass die neue Brücke die Kapazität auf der Schiene erhöhen werde, weil sie zwar wie bisher eingleisig sein werde, aber seltener angehoben werden müsse. Wie viele Brückenanhebungen waren bislang notwendig und wie viele Brückenanhebungen sind künftig nur noch notwendig, sodass sich die Kapazität erhöht?

MR **Tarkowski** (MW): Ja, das Ergebnis des Verfahrens ist bislang unklar. Es ist auch unklar, wann das Ergebnis des Verfahrens vor der ersten Vergabekammer kommuniziert wird; es gibt keinen Verkündungstermin oder dergleichen. Sie haben recht, dass das Nachprüfungsverfahren natürlich Auswirkungen auf den Zeitplan hat. Sollte es zu einem Worst-Case-Szenario kommen, weil neu ausgeschrieben werden muss, müssten neue Angebote eingeholt werden. Nach Informationen der DB hat sie derzeit sehr günstige Angebote erhalten. In einem neuen Verfahren wäre das womöglich nicht mehr der Fall. Gegebenenfalls müsste auch die Finanzierung an der einen oder anderen Stelle noch einmal hinterfragt werden. Das Vergabeverfahren ist für die Einhaltung des weiteren Zeitplans von zentraler Bedeutung. Deswegen haben wir es, soweit es uns möglich ist, im Blick und halten auch die betroffenen Akteure auf dem Laufenden.

Ja, man verspricht sich durch diese Hubdrehbrücke einen verkehrlichen Nutzen für den Eisenbahnverkehr. Der Hintergrund ist, dass die Brücke dann weniger häufig angehoben werden muss und dadurch schlicht mehr Verkehr durchkommt. Genaue Zahlen dazu habe ich nicht, Herr Christ, da es sich um einen Bundesverkehrsweg handelt. Ich kann diese Information aber sehr gerne in Erfahrung bringen und Ihnen nachreichen.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank für die Ausführungen, Herr Tarkowski. Als örtliche Abgeordnete weiß ich natürlich sehr genau um die Diskrepanz, um die Spannungen und um die Bedeutung dieser Maßnahme. Ich weiß natürlich auch, dass sich die Kunden, die unsere Häfen anlaufen, bei ihrer Auftragserteilung in mehr Zurückhaltung üben. Der Bereich von Elsfleth bis nach Nordenham ist insofern ein Stück weit gerettet, als der Bahnverkehr passieren kann. Anders sieht es bei den Schiffen aus, die nach Oldenburg fahren wollen. Für sie ist jeder Tag wirklich ein verlorener Tag, weil bestimmte Schiffe Oldenburg nicht mehr anlaufen können. Das heißt, eine Verzögerung der Passage führt zu großen wirtschaftlichen Schäden in der gesamten Region. Deswegen finde ich dieses Engagement unglaublich toll: Ich bin jetzt elf Jahre dabei und habe noch nie erlebt, dass seitens der örtlichen Kommunen, wo die Baumaßnahmen stattfinden, alle so an einem Strang ziehen.

Sie haben über die Maßnahmen, die jetzt schon stattfinden, berichtet. Ich erwähne exemplarisch die Beibringung von Rampen, weil alles größer wird. Der Landkreis erteilt sehr schnell die Genehmigungen. Das Land unterstützt, wo es kann, obwohl es gar nicht zuständig ist. Der Bund

hat jüngst die Finanzierungszusage gegeben. Auch die Deutsche Bahn arbeitet wirklich hervorragend.

Umso bitterer ist es, wenn wir in Bieterverfahren solche Dinge erleben müssen. Ich appelliere deshalb an die Verantwortung der Unternehmen, die meinen, den Prozess aufhalten zu müssen. Sie merken, dass mich diese Situation ziemlich aufwühlt - auch deshalb, weil die Brücke eine große Bedeutung für die Region hat.

Bitte nehmen Sie mein ausdrückliches Dankeschön an die Landesregierung entgegen und geben Sie meinen Dank an alle Stellen, die sehr positiv daran arbeiten, dass die Arbeiten schnell vorankommen, weiter.

Unsere Bitte um Unterrichtung besteht aus zwei Teilen. Erstens. Ich habe das Gefühl, dass wir in Bezug auf das Nachprüfungsverfahren in Gottes Hand sind. Das ist bitter, aber wir können es nicht ändern. Zweitens. Es hat sich am Wochenende eine neuerliche Brückenberührung durch ein Schiff ereignet. Sie haben eben gesagt, was alles an zusätzlichen Maßnahmen unternommen wurde, um solche Havarien zu verhindern. Sie erwähnten den 24/7-Wahrschau-Dienst. Ich weiß, dass sich die örtlichen Unternehmen daran sogar finanziell beteiligen. Das alles sind besondere Maßnahmen, die ich bisher nicht kannte. Obwohl alle diese Maßnahmen ergriffen worden sind, ereignen sich solche Havarien. Woran liegt es? Sind es Fahrfehler? Sind es falsche Einschätzungen? Ich kann nicht verstehen, dass sich diese Brückenberührungen immer noch ereignen. Ich bin froh, dass sich die Anzahl der Havarien in Grenzen hält. Ich weiß von früher - ich bin dort aufgewachsen -, dass es schon immer Brückenberührungen gegeben hat. Diese zwei schweren Brückenberührungen haben aber unser Backstage ausgereizt. Wir haben keine Behelfsbrücke mehr, die aufgestellt werden kann, wenn es zu einem weiteren schweren Unfall kommt. Es stimmt bedenklich, dass es weiterhin zu Berührungen kommt. Deshalb frage ich: Gibt es noch irgendwas, was getan werden kann - ob etwas eingebaut werden kann, was noch nicht eingebaut worden ist -, um solche Brückenberührungen zu vermeiden?

MR Tarkowski (MW): Frau Abgeordnete, zunächst einmal herzlichen Dank für das Lob der verschiedenen Stellen, die hieran beteiligt waren. Ich gebe dieses Lob sehr gerne weiter.

Was die Sicherheit angeht, so sind Kollisionen von Binnenschiffen mit Brücken kein neues Phänomen, sondern ein bekanntes Risiko an stark befahrenen Wasserstraßen. Sie entstehen regelmäßig durch Navigationsfehler und Fehleinschätzungen der Durchfahrtshöhe, teilweise aufgrund ungünstiger Wasserstände oder technischer Defekte an Schiffen. Die Brücken sind nicht Ursache, sondern Objekt dieses Schadensereignisses.

Die sichere Durchfahrt von Brücken gehört zur originären Verantwortung der Schiffsführungen. Maßgeblich sind die jeweils einschlägigen Pegelstände, die veröffentlichten Durchfahrtshöhen sowie die Einhaltung der nautischen Sorgfaltspflichten. Die Rolle der Infrastrukturbetreiber besteht darin, für den ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen, hier insbesondere der Brücken, für Kennzeichnungen und für die Veröffentlichung der maßgeblichen Durchfahrtshöhen zu sorgen. Die Maßstäbe für technische und organisatorische Standards in Deutschland sind hoch und entsprechen dem Stand der Technik. Diese Schäden entstehen regelmäßig nicht durch unzureichende Infrastruktur, sondern durch Fehlanwendungen. Also, Frau Abgeordnete, ja, nach unserer Einschätzung sind die Ursachen in der Regel Fahrfehler.

Das Land begleitet solche Ereignisse dort, wo sie vor allem Auswirkungen auf den Schienen- oder Straßenverkehr haben, insbesondere durch Koordination, gegebenenfalls Verkehrslenkung und Kommunikation. Zudem unterstützt das Land Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz ausfallkritischer Infrastruktur. Zum Beispiel wurden mit der Büsumer Liste viele Relationen platziert, bei denen auch die Aufrechterhaltung der Sicherheit eine Rolle spielt. Die Oldenburger Grundsätze wurden von den norddeutschen Ländern im Kontext der Hafenhinterlandanbindung aufgestellt. Herr Minister Tonne hat zuletzt gegenüber dem Bundesverteidigungsministerium und dem Bundesverkehrsministerium eine Sonder-Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorgeschlagen. Dabei geht es darum, dass für ausfallkritische Infrastruktur - Hafenhinterlandanbindung, militärische Relevanz - auch Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden können. Eine Antwort der benannten Bundesministerin darauf steht noch aus.

Welche weiteren Maßnahmen könnten ergriffen werden, Frau Abgeordnete? Die Zuständigkeit für Sicherheitsfragen zu Bundesverkehrswasserstraßen liegt bei der Wasserstraßenverwaltung oder bei der Wasserschutzpolizei. Als Vertreter des Referates 45 des MW habe ich keinen Einblick in die aktuellen technischen Standards, die Sicherheitsfragen betreffen. Deswegen kann ich Ihre Frage danach, was noch getan werden kann, um den Schutz vor Brückenhavarien weiter zu erhöhen, nicht abschließend beantworten. Ich werde Ihre Frage an die Wasserstraßenverwaltung richten und Ihnen im Nachgang eine schriftliche Antwort dazu zukommen lassen, wo wir gegebenenfalls den neuesten Stand der Technik noch weiter nutzen können.

Abg. Thorsten Paul Moriß (AfD): Das mit den Bieterverfahren ist eine schlimme Sache. Ist der Schwellenwert jetzt so hoch, dass das Verfahren eventuell sogar den EuGH erreichen könnte? Es wäre fatal, wenn das möglich wäre.

MR Tarkowski (MW): Sehr geehrter Herr Abgeordneter Moriß, die Vergabe fand aufgrund des Umfangs des Volumens im sogenannten Oberschwellenbereich statt. Es war also eine europaweite Ausschreibung nötig. Für diese Fälle sieht das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vor, dass ein unterlegener Bieter zunächst vor der Bundesvergabekammer Beschwerde erheben kann. Das ist ein Rechtsbehelfsverfahren vor der Bundesvergabekammer. Gegen die Entscheidung der Bundesvergabekammer steht im Oberschwellenbereich tatsächlich ein Rechtsweg offen, und zwar könnte in diesem Fall die sogenannte sofortige Beschwerde beim Oberlandesgericht Düsseldorf, das hier zuständig ist, erhoben werden. Die Frist dafür beträgt zwei Wochen. Wir wüssten dann also sehr schnell Bescheid, ob derjenige diesen Weg ginge. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf ist nach meinem Kenntnisstand dann nicht mehr angreifbar. Das bedeutet, dann hätten wir die entsprechende Rechtssicherheit. Vorher aber hätten wir diese Rechtssicherheit nicht. Aber: Es könnte sogar sein, dass dieser Weg noch beschritten wird. Die Rechtsordnung sieht diese Möglichkeit hier vor.

Der **Unterausschuss** beendet an dieser Stelle die Aussprache zu der Unterrichtung.

Tagesordnungspunkt 5:

Tonnagebesteuerung für Offshoreschiffe und -aktivitäten einführen - Heimische Offshorebranche stärken, Energiewende vorantreiben

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/9262](#)

direkt überwiesen am 10.12.2025

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 Beratung und Verfahrensfragen

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) skizziert die Eckpunkte des Entschließungsantrags und deren Zielsetzung im Sinne des Entschließungstexts. Er bittet um eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung. - Abg. **Matthias Arends** (SPD) bemerkt, er sei davon ausgegangen, dass die CDU-Fraktion für eine mündliche Unterrichtung plädieren werde, könne aber auch einer schriftlichen Unterrichtung zustimmen. - Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) schließt sich dieser Auffassung an ebenso wie der Abg. **Thorsten Paul Moritze** (AfD).

Der **Unterausschuss** bittet die Landesregierung einvernehmlich um eine schriftliche Unterrichtung.

Tagesordnungspunkt 6:

Finanzielle Spielräume für Verteidigung nutzen - militärisch relevante Hafeninfrastruktur in Niedersachsen stärken

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8956](#)

Direkt überwiesen am 12.11.2025

federführend: AfWVBuD;

Stellungnahme gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 3 GO LT: UAHuSch;

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

Beginn der Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme sowie Verfahrensfragen

Abg. **Matthias Arends** (SPD) weist darauf hin, dass die schriftliche Unterrichtung der Landeregerung dem Unterausschuss erst seit dem 4. Februar 2026 vorliege und der ihm bis heute zur Verfügung stehende Zeitraum für eine Meinungsbildung sehr kurz gewesen sei, und reklamiert aus diesem Grunde fraktionsinternen Beratungsbedarf.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) äußert sich sinngemäß. Er betont die massiven finanziellen Auswirkungen einer künftigen Stärkung militärisch relevanter Hafeninfrastruktur auf den Landeshaushalt sowie auf den operativen Betrieb der niedersächsischen Häfen und spricht sich vor diesem Hintergrund dafür aus, den Entschließungsantrag in einem größeren Rahmen und mit größerer Intensität, gegebenenfalls nach einer mündlichen Anhörung von Sachverständigen, zu beraten.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) erklärt, es sei allen bewusst, dass die deutschen Häfen im Bündnis- und Verteidigungsfall eine zentrale Rolle spielten. Dementsprechend begrüße sie, dass niedersächsische Häfen heute schon Dual-Use-Fähigkeiten besäßen und insbesondere dann, wenn sie mit schwer belastbaren Rampen ausgestattet seien, auch für militärische Zwecke eingesetzt werden könnten. Der Unterausschuss habe in der jährlichen Unterrichtung der Landesregierung über größere Investitionsmaßnahmen der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, die er heute zu Beginn der Sitzung entgegengenommen habe (vgl. TOP 1), aber auch erfahren, dass weiterhin konsequent daran gearbeitet werden müsse, dass die niedersächsischen Seehäfen im Bündnis- und Verteidigungsfall auch wirklich uneingeschränkt einsatzbereit seien.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) berichtet, dass der federführende Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung den Unterausschuss um Abgabe einer Stellungnahme gebeten habe, weil bei der direkten Überweisung des Entschließungsantrags versäumt worden sei, den Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ zu diesem seine Zuständigkeit stark berührenden Aspekt um Mitberatung zu bitten. Da der Entschließungsantrag ein hafenrelevantes Thema beinhalte, halte er die Entscheidung des federführenden Ausschusses, den Unterausschuss um Abgabe einer Stellungnahme zu bitten, für inhaltlich gut begründet.

Über die Durchführung einer Anhörung allerdings könne nur der federführende Ausschuss entscheiden. Allenfalls könne dieser Mitglieder des Unterausschusses zu der Anhörung hinzuladen.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) führt aus, die Bedarfe an Militärgütern, die im Bündnis- und Verteidigungsfall in niedersächsischen Häfen umgeschlagen würden, würden von der Bundeswehr, gegebenenfalls in Rückkopplung mit dem Bundesverkehrsministerium, und der Nato festgestellt. Ihn interessiere in diesem Zusammenhang, inwieweit das Land bei diesen Bedarfsmeldungen eingebunden sei und welche Dienststelle der Landesverwaltung über sich dadurch möglicherweise ergebende Investitionsbedarfe informiert werde. Konkret wolle er wissen, ob das Land Niedersachsen angesichts der Situation im Seehafen Emden - Belastbarkeit der Eisenbahnbrücke - und der dortigen eingeschränkten logistischen Möglichkeiten zum Umschlag von Gütern auf der Schiene beim Bund Finanzierungsbedarf angemeldet habe. Bekanntlich seien im Hafen Emden vor einigen Jahren Gleise durch einen umgestürzten Kran so schwer beschädigt worden, dass sie für Rangierarbeiten bei schienenengebundenem Güterumschlag nicht mehr nutzbar seien.

RD **Hertrampf** (MW) führt in Beantwortung der Fragen sinngemäß Folgendes aus:

NPorts hat den zuständigen Dienststellen des Bundes die niedersächsischen Hafenstandorte vorgestellt. Die Landesregierung steht vor der Herausforderung, die Bedarfe der Bundeswehr und der Nato-Streitkräfte mit den infrastrukturellen Möglichkeiten, die die niedersächsischen Hafenstandorte bieten, abzugleichen. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundesverteidigungsministeriums, des Bundesverkehrsministeriums und der Länder soll im März damit beginnen, durch einen Abgleich der Bedarfe mit den bestehenden Möglichkeiten die erforderlichen investiven Herausforderungen zu ermitteln.

Ob die Eisenbahnbrücke in Emden und die genannten Gleisanbindungen Gegenstand der Gespräche gewesen sind, die bei der Vorstellung der niedersächsischen Häfen durch NPorts mit Vertretern des Bundes geführt worden sind, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich werde diese Information im Nachgang zu dieser Sitzung in Erfahrung bringen und sie dem Unterausschuss nachliefern.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) plädiert dafür, die Landesregierung zu bitten, dem Unterausschuss in der nächsten Sitzung nähere Informationen zu den bestehenden und fehlenden Möglichkeiten der niedersächsischen Häfen Emden, Wilhelmshaven und Nordenham zur Nutzung für militärische Zwecke und zu den bisher identifizierten Investitionsbedarfen zu geben.

Er regt außerdem an, den federführenden Ausschuss darauf hinzuweisen, dass der Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ es für geboten halte, eine Anhörung von Vertretern des Bundesverteidigungsministeriums bzw. der Bundeswehr durchzuführen und dazu die Mitglieder des Unterausschusses einzuladen. Auf diese Weise, argumentiert der Abgeordnete, könne der Unterausschuss in einem gegebenenfalls vertraulichen Sitzungsteil einen Einblick in das Ergebnis eines Abgleichs der Bedarfe und bestehenden Möglichkeiten sowie in Kommunikationsstränge zwischen Bund und Land und erforderliche Verfahrensprozeduren bekommen.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) merkt an, dass nach ihrem Eindruck in Bezug auf militärischen Umschlag auch der Hafen Brake mit in den Fokus genommen werden müsse.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) weist darauf hin, dass der federführende Ausschuss in der 83. Sitzung am 28. November 2025 mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen beschlossen habe, die Landesregierung aus verfahrensökonomischen Gründen um eine schriftliche Unterrichtung zu bitten, und empfiehlt daher, die noch offenen Fragen im bilateralen Austausch mit dem Ministerium zu klären.

Auf Anregung des Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD) beschließt der **Unterausschuss**, die Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme in der Sitzung am 17. März 2026 fortzusetzen.

Tagesordnungspunkt 7:

Terminangelegenheiten

Aufgrund einer geplanten Fraktionsklausurtagung beschließt der **Unterausschuss** einvernehmlich, den ursprünglich für den 10. November 2026 vorgesehenen Sitzungstermin auf den 27. Oktober 2026 vorzuverlegen.



Größere Investitionsmaßnahmen der NPorts GmbH & Co. KG

Unterrichtung durch die Landesregierung
im UAHuSch am 10.02.2026

Kapitel 0830: Häfen- und Schifffahrtsverwaltung

	2025	2026	MiPla 2027	MiPla 2028	MiPla 2029	MiPla 2030
<u>Titel 682 62</u> Betriebs- kostenzuschuss NPorts	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300	6.300
<u>Titel 891 62</u> Investitions- kostenzuschuss NPorts	33.700 + Nachtragshaushalt*	33.700	33.700	33.700	33.700	33.700

* Nachtragshaushalt 2025:

- 62 Mio. € für Infrastrukturvorhaben
- 200 Mio. € AVG - Kofinanzierung der Bundesmittel

Angaben in TEUR

Zuführung übriger Finanzmittel (außerhalb Kapitel 0830)

Projekt	Mittel-herkunft	2025 Ist /Prognose	2026 Plan	2027 Plan	2028 Plan	2029 Plan	2030 Plan	Summe
AVG Stade	MU (WFF)	12.500	1.000	4.000	4.500			22.000
GSLP, Emden	MU (MPE 2050)	3.000	35.000	32.000				70.000
LP 5-7 Cux	MW / Bund (GRW)	135.000	15.000					150.000
AVG WHV Planung	MW	8.000	7.500	5.900				21.400
Emskai, Emden	MU (MPE 2050)	100	2.400	2.500	20.000	25.000	25.000	75.000
Summe		158.600	60.900	44.400	24.500	25.000	25.000	338.400

Angaben in TEUR

Niederlassung Cuxhaven



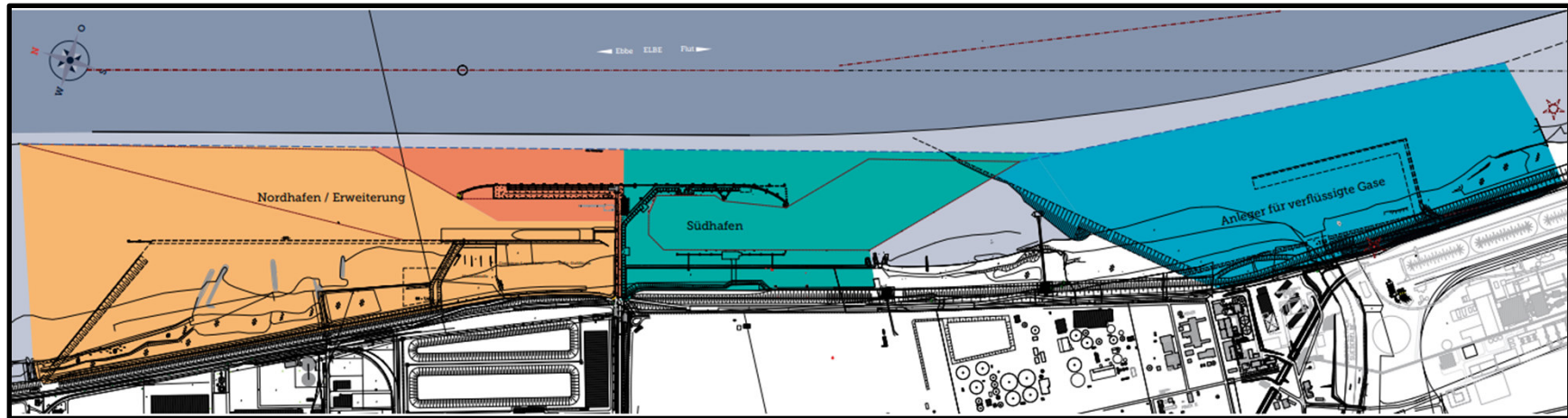
Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore-Basishafen (LP 5-7) in Cuxhaven



Lückenschluss zwischen Europakai und Offshore-Basishafen (LP 5-7) in Cuxhaven

- Errichtung 3 Liegeplätzen: mit einer Länge von 1.250 m, Aufspülung von rd. 28 ha Fläche, Herstellung von 37 ha Umschlag, Lager- und Logistikfläche, LP 7 mit RoRo-Rampe
- Nutzung für **Umschlag On- und Offshore Windkraftkomponenten**
- **Investitionssumme ca. 300 Mio. €:**
 - 100 Mio. € Upfront Payment durch Hafenwirtschaft
 - 200 Mio. € GRW-Mittel durch Bund/Land,
- **Zeitplan:**
 - 2025 Abbrucharbeiten und Rammarbeiten
 - 2026/2027 Nassbagger- und Erdarbeiten
 - 2026 Stahlbetonarbeiten
 - 2027 Ausrüstungsarbeiten + erste Nutzung
 - 2028 Deicharbeiten, Erd- und Straßenbau
 - 2029 Restarbeiten

Norderweiterung Hafen Stade



Zeitplan:

- 2021: Machbarkeitsstudie durch NPorts
- 2025: Planungsbeginn

Investitionssumme für Bau und Kompensation:

- 350 Mio. €, Baufinanzierung nicht sichergestellt

Norderweiterung Hafen Stade



Niederlassung Emden



Modernisierung Große Seeschleuse

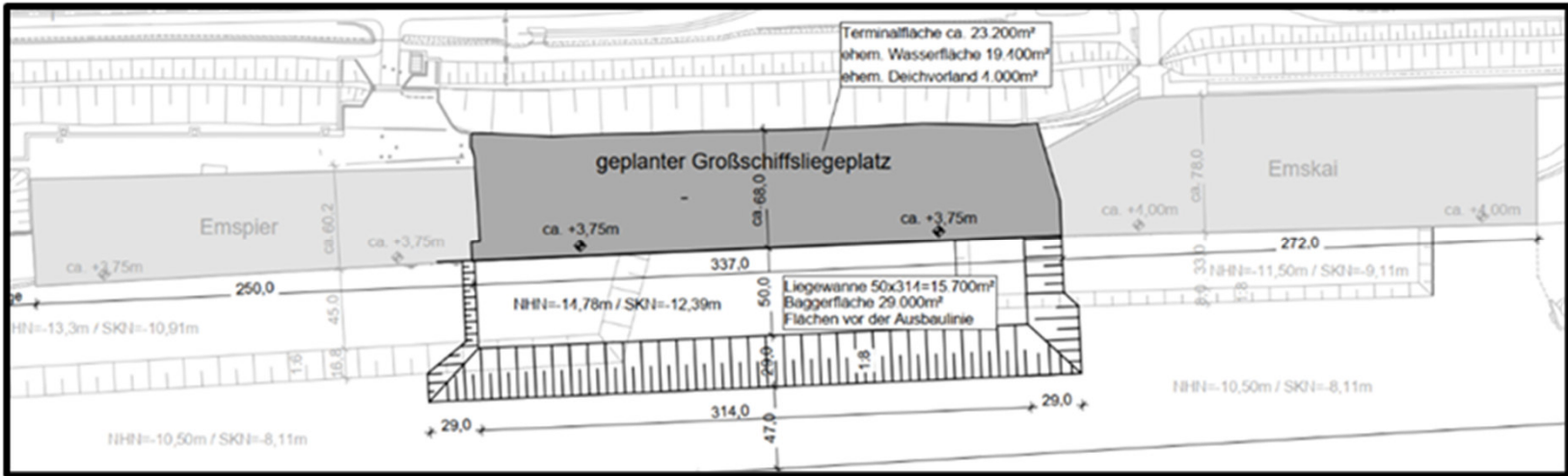
- Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten sowie Anpassung an den Hochwasserschutz
- Kosten ca. 100 Mio. €
- Zur Kostenreduzierung Aufteilung der Maßnahme in Teillöse: Die Vergabe erfolgt sukzessive und nach Sicherstellung der Finanzierung
- Deich- und denkmalrechtliche Genehmigungen liegen vor
- Allgemeiner Baubeginn: 02.06.2024
- Modernisierung im laufenden Betrieb (Dauer ca. 10 Jahre)



Neubau Großschiffsliegeplatz im Außenhafen

- Errichtung eines Liegeplatzes mit 337 m Kailänge und ca. 2,3 ha Umschlags- und Lagerfläche
- Nutzung für Kfz-Umschlag
- **Investitionssumme: ca. 70 Mio. €:** Finanzierung durch MU (im Kontext Tidesteuerung aus MPE 2050)
- **Zeitplan:**
 - III/2018: Planfeststellungsbeschluss: Planänderungsgenehmigung erforderlich, da aufgrund der geplanten Tidesteuerung konstruktive Maßnahmen erforderlich sind
 - III/2024: Einreichung der Antragsunterlagen zur Planänderung beim NLWKN / Planfeststellungsbeschluss liegt seit 08.04.2025 vor
 - I/II2025: Durchführung Vergabeverfahren
 - 19.05.2025: Beauftragung der Bauleistungen
 - 11.08.2025: 1. Rammschlag und Baubeginn
 - IV/2027: Geplante Fertigstellung

Neubau Großschiffsliegeplatz im Außenhafen



Ertüchtigung Emskai

- Kompensationsmaßnahme für die Folgen der TnWA und die damit einhergehende Sunkwelle
- **Kosten: 75 Mio. € (incl. Planung 5 Mio. €)**



- **Zeitplan:**

- 2025/2026
- Februar 2026
- 2026/ 2027
- bis Mitte 2028
- Mitte 2028
- 2030

Ausschreibung der Planungsleistungen
Beauftragung der Planungsleistungen
Erstellung der Planungsunterlagen / Genehmigungsverfahren
Ausschreibung und reibungslose Vergabe
Baubeginn (nach Fertigstellung GSLP)
Bauende

Sanierung Südkai Emden

- Lage: tidefreier südlicher Bereich des Emdener Binnenhafens
- zu errichtende Ersatzspundwand weist eine Länge von rd. 145 m auf und schließt in östlicher Richtung an den bereits 1978 sanierten Bereich II und in westlicher Richtung an den sogenannten Sportbootwarteplatz an.

- **Fertigstellung: 2028**

- **Kosten: 21 Mio. €**



Niederlassung Norden



Erneuerung Hafen Wangerooge

- NPorts und die DB planen eine Modernisierung des Hafens Wangerooge
 - Neubau Hafenbetriebsgebäude
 - Vergrößerung und Erneuerung der südlichen Kaianlage
 - Erhöhung der gesamten Kaifläche
 - Neue Gleisanlage mit barrierefreien Bahnsteigen (Planung und Bau durch DB)
- **Baubeginn 2026 (Vorbereitungen), Fertigstellung voraussichtlich 2030**
- **Investitionssumme mind. 21 Mio. €**

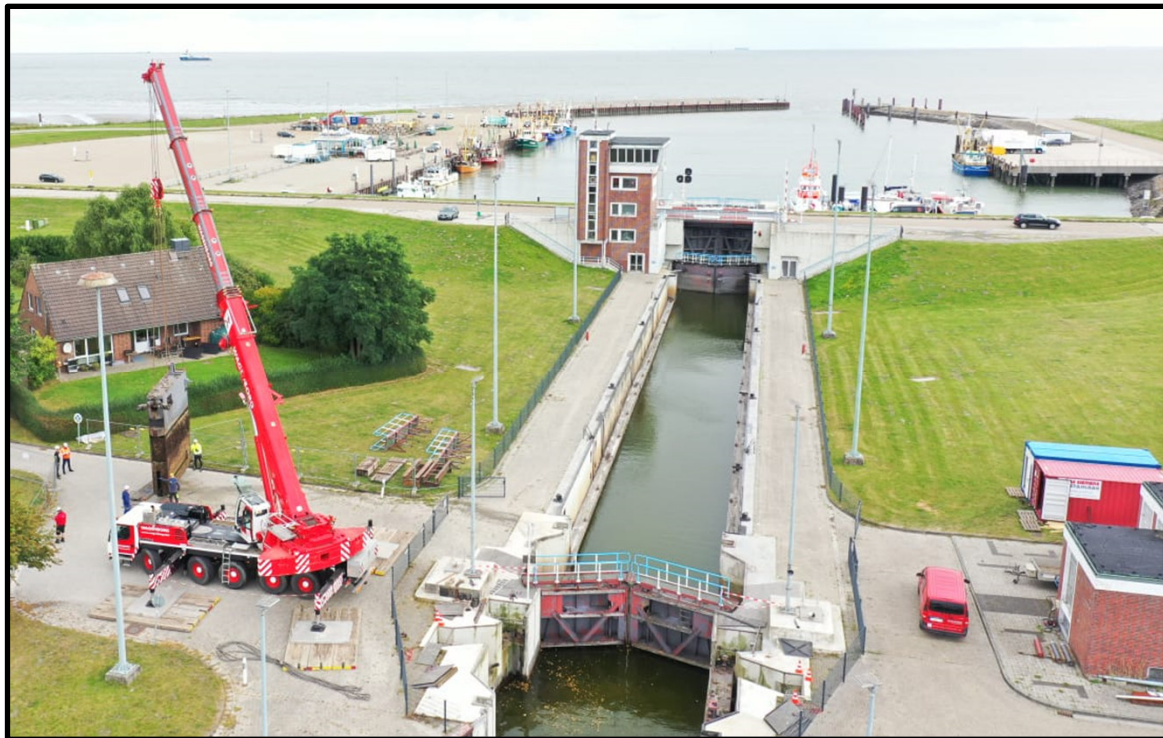


Niederlassung Wilhelmshaven



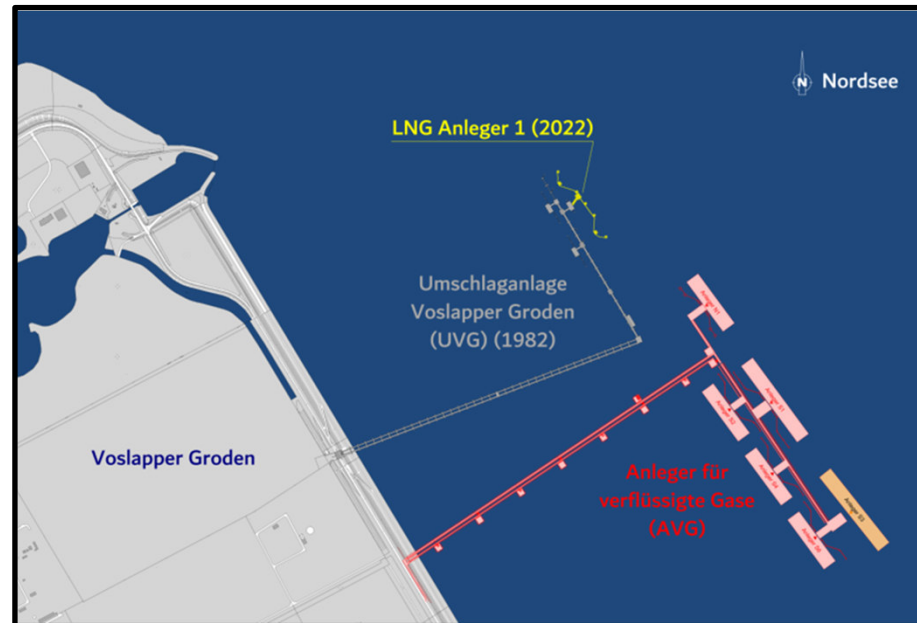
Schleuse Hooksiel

- Sanierung der elektrotechnischen und hydraulischen Anlagen und Stahlwasserbau
- Sanierung im laufenden Betrieb
- Kosten ca. 10 Mio. €
- Baubeginn: 2022



Planung für den Anleger für verflüssigte Gase

- Erste Ausbaustufe 4 LP (insg. 5 LP)
- Uniper: Import von erneuerbarem Ammoniak
- TES: Import LNG und e-NG; Export CO²
- **Finanzierung:**
 - 27 Mio. € Planungskosten
- Projektstand:
 - Durchführung Planungsarbeiten
 - Erststellung PFS-Antrag
 - Vertragsverhandlungen mit TES und Uniper

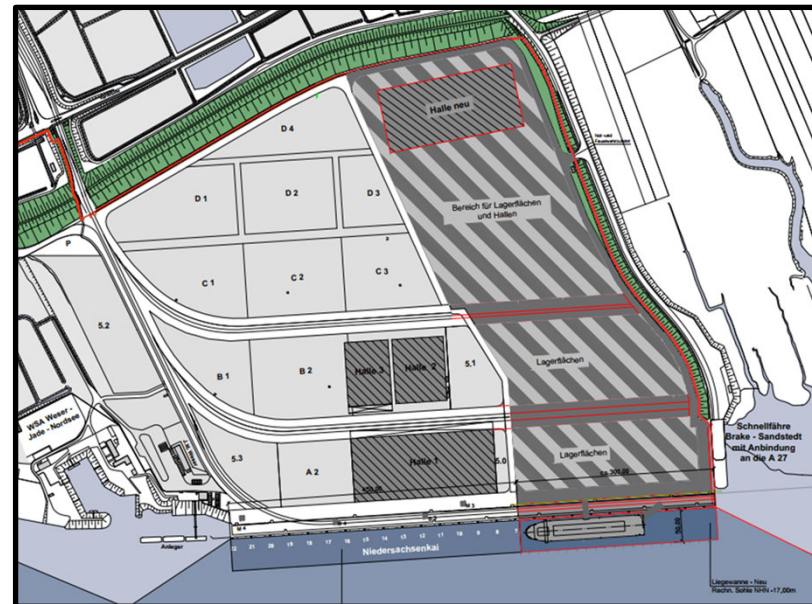


Perspektivisch



Liegeplatz 3 am Niedersachsenkai in Brake

- Hohe/ teilweise volle Auslastung der bestehenden 2 Liegeplätze + prognostiziertes Wachstum der Umschlagsmenge
- Investitionssumme ca. 153,5 Mio. € (Plan + Bau) , Finanzierung nicht sichergestellt
- 300 m Kailänge, 19 ha zugehörige Verkehrs-, Umschlag- und Lagerfläche, Gleis- und Straßenanbindung
- Zeitplan:
2024-2027: Planungs- und Genehmigungsverfahren
2028-2031: Baudurchführung



Liegeplatz 3 am Niedersachsenkai in Brake



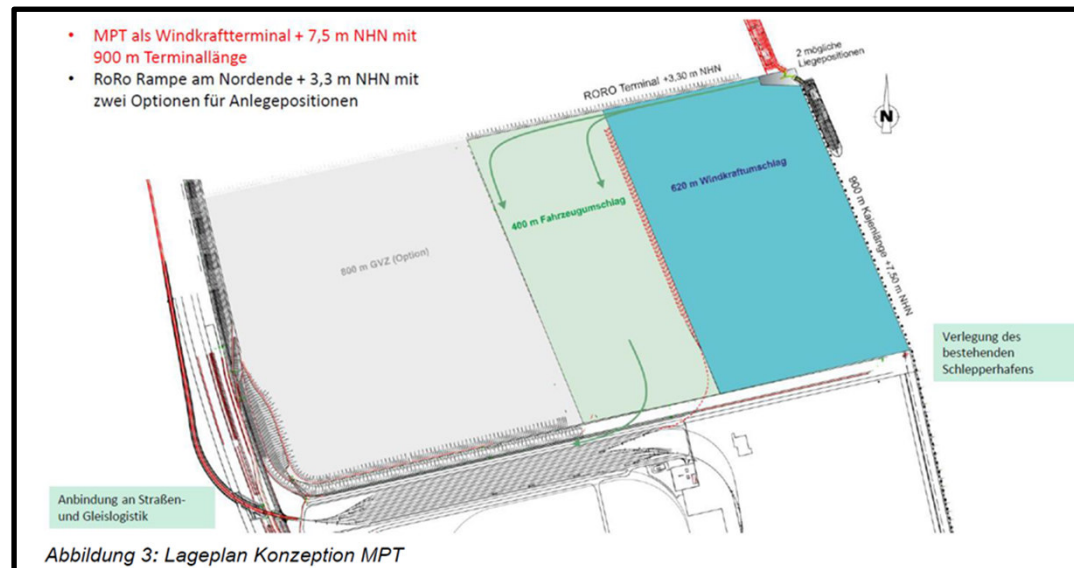
Kaianlage Wybelsumer Polder (Emden)

- **Planungskosten: 7,75 Mio. €**
- **Planungszeit: 2026-2027**
- Im bisher ungenutzten Uferbereich soll durch Errichtung einer tiefgegründeten Kaje eine neue Terminalfläche aufgespült werden: Liegewanne und Kaje können optimal an die Einwirkungen der Tidesteuerung angepasst werden.
- Erweiterung der Fahrrinne bis an die neue Liegewanne



Multipurpose Terminal (MPT) WHV

- 02/2025: Vorstellung Projektstudie
- Planungszeit (inkl. Plangenehmigung): ca. 4 Jahre
- Bauzeit: ca. 3,5 Jahre
- Baukosten (Schätzung): 700 Mio. €
- Bedarfsanalyse
 - Windkraftumschlag
 - RoRo-Verladung
 - Containerumschlag



Vielen Dank für Ihr Interesse!

Uwe Jacob

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Referat 34

Telefon 0511 / 120-5618