

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

über den öffentlichen Teil der 32. Sitzung
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
am 17. März 2026
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Binnenschifffahrt stärken - Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8543](#)
Anhörung
 - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) Bezirk Niedersachsen - Bremen - Sachsen-Anhalt 5
 - RSSP Logistik GmbH 10
 - Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Binnenhäfen in Norddeutschland im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. 18
 - Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)..... 21

2. **Finanzielle Spielräume für Verteidigung nutzen - militärisch relevante Hafeninfrastuktur in Niedersachsen stärken**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8956](#)
Verfahrensfragen..... 27
Unterrichtung und Aussprache (vertraulicher Sitzungsteil)
Fortsetzung der Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 28 Abs. 4 GO LT 27
Beschluss..... 28

3. **Mündliche Unterrichtung der Landesregierung zu den „Aktuellen Entwicklungen bei dem Bau der neuen Brücke über die Hunte in Elsfleth“ in der 31. Sitzung am 10. Februar 2026**

Beschluss über die Vertraulichkeit von Unterlagen 29

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Nico Bloem (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Brian Baatzsch (i. V. des Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Constantin Grosch (i. V. des Abg. Oliver Ebken) (von 10:00 Uhr bis 10:10 Uhr vertreten durch den Abg. Philipp Meyn) (SPD)
4. Abg. Marten Gäde (SPD)
5. Abg. Corinna Lange (SPD)
6. Abg. Karin Logemann (SPD)
7. Abg. Katharina Jensen (CDU)
8. Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)
9. Abg. Melanie Reinecke (CDU)
10. Abg. Claus Seebeck (CDU)
11. Abg. Ulf Thiele (CDU)
12. Abg. Pippa Schneider (i. V. des Abg. Stephan Christ) (GRÜNE)
13. Abg. Christian Schroeder (GRÜNE)
14. Abg. Thorsten Paul Moriß (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Frau Stürzebecher.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:03 Uhr bis 11:22 Uhr und 12:17 Uhr bis 12:24 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Unterausschuss** billigt die Niederschrift über die 31. Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1:

Binnenschifffahrt stärken - Infrastruktur erhalten, modernisieren und ausbauen

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

direkt überwiesen am 01.10.2025

federführend: AfWVBuD

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

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

zuletzt beraten: 31. Sitzung am 10.02.2026

Anhörung

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) Bezirk Niedersachsen - Bremen - Sachsen-Anhalt

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 1

Anwesend:

- Johannes Grabbe

- Mandy Kathe-Heppner

Johannes Grabbe: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Werte Abgeordnete! Vielen Dank für die Einladung. Wir freuen uns, dass wir heute zu diesem wichtigen Thema hier sein dürfen.

Ich bin beim Deutschen Gewerkschaftsbund Bezirk Niedersachsen - Bremen - Sachsen-Anhalt für Wirtschaftspolitik zuständig. Ich werde begleitet von meiner Kollegin Mandy Kathe-Heppner von ver.di. Frau Kathe-Heppner ist auch Personalrätin beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee.

Wir haben im Vorfeld gemeinsam eine Stellungnahme eingereicht. Daher werden wir in der mündlichen Anhörung nicht jeden Aspekt noch einmal ansprechen. Allerdings wollen wir an dieser Stelle ein paar Punkte betonen.

Ich möchte eingangs aus der Perspektive des DGB zu den Themen „Investitionen“ und „Bedeutung der Binnenschifffahrt für die anderen Branchen“ - Branchen, die der DGB ebenfalls gewerkschaftlich vertritt - Grundsätzliches ausführen.

Danach werde ich das Wort an meine Kollegin Mandy Kathe-Heppner weiterreichen. Sie wird insbesondere auf die personellen Voraussetzungen, die bei dem Thema zu beachten sind, eingehen.

Mein herzlicher Dank gilt Ihnen für diesen Antrag deshalb, weil Sie darin sehr deutlich machen, welche volkswirtschaftliche Bedeutung die Binnenschifffahrt hat. Wir teilen Ihre Aussagen.

Die Binnenschifffahrt spielt für die Anbindung der Seehäfen, aber nach wie vor auch für die Logistikketten, insbesondere für besondere Gütergruppen, eine große Rolle. Deswegen sind Erhaltung, Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur zur Stärkung der Binnenschifffahrt aus unserer Sicht nicht nur ausschließlich ein Verkehrs- oder Logistikthema, sondern auch ein industriepolitisches Thema.

Einem aktuellen Ranking der deutschen Familienunternehmen zufolge ist Niedersachsen ein guter Standort. Einer der Aspekte, die genannt wurden, ist die gute und funktionierende Infrastruktur; in diesem Fall galt die Aussage der Energieinfrastruktur. Meines Erachtens aber kann diese Aussage auch für die Verkehrsinfrastruktur gelten.

Für die Industrie sind Logistikketten ein Standortfaktor. Als Dachverband auch von Industrieergewerkschaften sieht der DGB aktuell die Gefahr einer Deindustrialisierung. Viele Industrieunternehmen sind unter Druck, das gilt gerade für die Großindustrie, also die Grundstoffindustrie und die Chemieindustrie.

In einer derartigen Situation ist es wichtig, die Standortfaktoren für diese Industrien zu stärken. Die entsprechenden Forderungen, die Sie in Ihrem Entschließungsantrag erheben, sind daher genau richtig. Für die Resilienz unseres Wirtschaftsstandortes ist die Binnenschifffahrt wichtig; das ist der eine Aspekt. Der andere Aspekt ist, dass die Binnenschifffahrt ein wichtiger Verkehrsträger ist, um die Klimaziele zu erreichen; auch dieser Aspekt ist im Antrag genannt.

Im Zuge des Wandels, mit dessen Folgen unser Wirtschaftsstandort derzeit konfrontiert ist, werden für die Binnenschifffahrt künftig auch Gütergruppen wichtig werden, die für sie zurzeit noch keine so große Rolle spielen. Das gilt beispielsweise für Biomasse, Recyclingstoffe oder Wasserstoff. Insofern werden wir in Zukunft eine leistungsfähige Binnenschifffahrt brauchen. Dafür müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen sein. Der Wasserweg bietet ganz klar erkennbar noch Transportkapazitäten, die benötigt werden und die die anderen Verkehrsträger nicht in gleicher Weise bieten. Von daher ist es wichtig, in Niedersachsen eine leistungsfähige Binnenschifffahrt zu haben. Deswegen begrüßen wir das Bekenntnis, das mit diesem Antrag verbunden ist, außerordentlich.

Es wird in diesem Raum niemanden überraschen, dass wir als DGB für Investitionen sind. Das haben wir immer deutlich gemacht. Wir haben auch immer gesagt, dass der Investitionsstau, den es in unserem Land auch infolge der Schuldenbremse gibt, aus verschiedenen Gründen sehr negative Folgen hat. Aber auch mit Blick auf die zukünftigen Generationen ist es nicht richtig, die Infrastruktur nicht ordentlich zu pflegen. Dazu zählt auch die Binnenschifffahrt. Von daher teilen wir dieses Bekenntnis und diese Botschaft des Antrags.

Allerdings haben wir uns gewundert, dass in diesem Antrag ein Aspekt völlig ausgespart wird. Nach meiner kleinen Einleitung möchte ich jetzt meiner Kollegin das Wort geben, die zu diesem Aspekt ein bisschen näher ausführen wird.

Mandy Kathe-Heppner: Danke für die Einladung. Ich komme aus Bremerhaven, da habe ich dann auch mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt zu tun. Der Antrag ist schön formuliert. Wir freuen uns immer, gerade mit Blick auf die Bundesmittel - in dem Fall spreche ich auch für den NLWKN -, über Investitionsmittel. Aber Investitionsmittel brauchen auch Menschen, die sie

verausgaben, also das Personal. Das Wort „Personal“ taucht in dem ganzen Antrag nirgends auf. Insofern frage ich mich, wie Sie sich vorstellen, das Ganze umzusetzen.

Gerade die Landes- und Bundesbehörden, die für die Wasserstraßen zuständig sind, haben in den vergangenen Jahren einen enormen Personalabbau zu verkraften gehabt. Dieser Personalabbau hat dazu geführt, dass viele Infrastrukturmittel nicht mehr investiert werden können und stellenweise die Sicherheit in den Fahrwassern kaum noch gewährleistet werden kann, geschweige denn die Sicherheit von Infrastruktur wie Schleusen und Wehren.

Deswegen wäre es schön gewesen, wenn in diesem Antrag an das Personal gedacht worden wäre, also an Einstellungsoffensiven und nicht an Personaleinsparungen.

Ich komme aus einer Bundesbehörde. Wir sollen Personal im Umfang von 2 % einsparen. Mit diesen Einsparungen sind wir in den nächsten vier Jahren plus dem ohnehin bestehenden Personalmangel bei minus 40 % angelangt. Beim NLWKN sieht die Situation nicht wirklich besser aus. Diese Entwicklung gilt es im Auge zu behalten.

Außerdem haben wir ein Riesenproblem mit Ausbildung und generell mit Nachwuchs. Wir kriegen unsere Ausbildungsplätze kaum besetzt, unabhängig vom Berufsbild. Wir bilden nun mal für besondere Berufe aus, wie zum Beispiel Schiffsmechaniker und Wasserbauer. Das sind Berufe, die nur eine überschaubare Klientel anziehen. Zum einen sind das Berufe, die im ersten Namen etwas behaupten, was sie nicht sind; denn ein Wasserbauer baut zwar im Wasser, aber nicht so wie ein Hochbaufacharbeiter. Außerdem sind es Berufe, die von ihrem Ausbildungsinhalt her, aber auch von der Lage der Ausbildungsplätze her für die Jugend einfach nicht mehr interessant sind. Das gilt insbesondere für die Wasserbauer, die der NLWKN nach Koblenz schickt. Wir schicken sie nach Kleinmachnow, eine Gemeinde in der Nähe von Berlin. So etwas mag die Jugend heute nicht mehr. Wir müssen diese Sachen einfach viel interessanter für die Jugend machen, damit wir unseren Personalbedarf überhaupt wieder decken können.

Außerdem müssen wir unser eigenes Personal fortbilden. Auch das Wort „Fortbildung“ taucht in dem Antrag nicht auf. Auch Fortbildung ist wichtig, wenn wir für Infrastruktur Geld ausgeben wollen.

Wir brauchen auch realistische Projektplanung. Das ist tatsächlich ein wichtiger Punkt. Als Landespolitiker wissen Sie, wie lange es dauert, bis etwas ausgeschrieben ist, bis etwas fertiggestellt ist etc. In Anbetracht dessen macht es keinen Sinn, schon bei Planungsbeginn zu sagen, bis wann etwas fertiggestellt sein muss. Diese Fertigstellungstermine können wir meistens nicht einhalten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in jeder Behörde wissen, dass das, was ihnen von der Politik vorgegeben wird, überhaupt nicht erreichbar ist. Auch in diesem Punkt müssen wir ehrlich sein - auch zu denjenigen, die auf den Binnenwasserstraßen unterwegs sind. Es macht keinen Sinn, Stress mit Fertigstellungsterminen aufzubauen, die nicht eingehalten werden können. Das Personal geht uns wieder flöten, weil es sich denkt, dass es sich einen solchen Stress nicht antun muss. Das Personal geht uns aber auch flöten, weil wir nicht gut bezahlen. Es gibt einfach nichts, was die Menschen anlockt, bei uns zu arbeiten. Die Botschaft „Wir haben Geld für Infrastruktur, ihr dürft jetzt bauen!“ lockt niemanden. Solche Worte bringen niemanden dazu, in einer Behörde arbeiten zu wollen, wenn er merkt, wie gering das Gehalt ist, für das er die Mittel für Infrastruktur verbauen soll. Das Personal geht stattdessen zu der Firma, die für die Behörde

baut, weil es dort mehr verdient, eine geringere Anzahl an Arbeitsstunden ableisten muss und sich dort auch nicht die ganze Zeit als „der/die Faule in einer Behörde“ kritisieren lassen muss.

Im Übrigen finde ich, dass das ein sehr netter Antrag ist. Wie gesagt: Infrastrukturmittel sind toll, aber das Personal fehlt komplett. Ich weiß nicht, warum Sie es ausgespart haben.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank für Ihre Einschätzung, die Sie uns schon im Vorfeld haben zukommen lassen. Schriftliche Stellungnahmen im Vorfeld sind für uns immer sehr wertvoll, weil wir uns dann schon ein bisschen darauf einstellen können, in welche Richtung Ihre Position zielt, mit der wir es in der mündlichen Anhörung zu tun bekommen.

Das Thema Fachkräftemangel/Personalmangel haben wir tatsächlich in allen Branchen. Ich kenne keine Branche, die im Moment sagt, dass sie davon nicht betroffen wäre. Von daher ist Ihre Empfehlung, den Antrag in dieser Hinsicht noch einmal in den Blick zu nehmen, richtig.

Sie batteln sich, wie Sie gerade haben erkennen lassen, mit allen Branchen. Die Gründe liegen, wie Sie sagen, in zu geringen Gehältern. Außerdem darf heutzutage die Work-Life-Balance nicht allzu sehr außer Acht gelassen werden. Mir fehlen bei Ihrer Kritik Anregungen, wie die Probleme gelöst werden könnten - wozu Sie mit der Kompetenz, die Sie mitbringen, doch in der Lage wären.

Das eine ist, darauf hinzuweisen, das Personal nicht außer Acht zu lassen. Ich gehe davon aus, dass niemand beabsichtigt, das Personal außer Acht zu lassen. Das andere ist, aus Ihrer Kompetenz heraus konkret zu sagen, was getan werden könnte, um den Battle gegen andere zu bestehen. Ich besuche Handwerksbetriebe, die auf Empfehlung von MPU mittlerweile ihre Lehrlinge zu Lernprogrammen entsenden, in denen sie sich mit anderen Lehrlingen austauschen, um überhaupt noch Leute zu kriegen.

Was kann denn in den Berufsbildern des Wasserbauers und des Schiffsmechanikers ganz konkret getan werden, um junge Leute - gerne auch Quereinsteiger, die inzwischen auch eingestellt werden - zu gewinnen?

Mandy Kathe-Heppner: Ich habe mit den Wasserbauern gerade ein schönes Beispiel angeführt. Der NLWKN hatte mal eine eigene Berufsschule in Emden. Der NLKWN hat diese Berufsschule aufgegeben und danach seine Auszubildenden zu der berufsschulischen Einrichtung des Bundes nach Koblenz geschickt. Ich sehe bei den Bewerbungsgesprächen in unserem Haus regelmäßig diesen Blick der jungen Menschen, die noch unter 18 Jahren sind, also auch noch kein Auto haben, wenn ihnen gesagt wird, wohin sie fahren müssen, um die Berufsschule zu besuchen. Die Vorstellung, in jungen Jahren so weit weg von zu Hause zu sein, ist aus ihrer Sicht nicht schön.

Schiffsmechaniker sind eine andere Klientel. Schiffsmechaniker fahren überall hin, um ihre Berufsschulzeit zu absolvieren. Denen muss man eigentlich nur sagen, dass sie irgendwann auf Große Fahrt gehen können, damit sie glücklich sind. Die Welt der Schiffsmechaniker ist eine ganz spezielle.

Ich finde, der Verdienst für Auszubildende im öffentlichen Dienst ist gut. Was wir den Auszubildenden aber nicht liefern, ist eine Zukunftsperspektive. Wir versprechen den jungen Leuten, sie auszubilden, aber was danach kommt, kann mit einem großen Fragezeichen versehen werden. Die jungen Leute wissen nicht, ob ihr Arbeitgeber sie zu einem Studiengang schicken kann oder

ob sie einen Technikertitel oder Meistertitel erlangen können. Keine solcher Perspektiven wird den Auszubildenden während ihrer Ausbildung vermittelt. Es gibt nichts, was Ausbildungsinteressierte überzeugen könnte, sich für einen Ausbildungsberuf zu entscheiden. Auszubildende, die ein Handwerk erlernen, hören, dass sie dann, wenn sie ihre Ausbildung mit einem guten Abschluss vollenden und gute Arbeit abliefern, übernommen würden, weil händeringend beruflicher Nachwuchs benötigt werde. Solche Anerkennung und beruflichen Perspektiven liefern wir gar nicht - weder in Ausschreibungen, weder im Bewerbungsgespräch, und danach erst recht nicht mehr. Den jungen Menschen, auch den Seiteneinsteigern, wird im öffentlichen Dienst keine Zukunftsperspektive gegeben. Seiteneinsteiger sind sich darüber im Klaren, dass sie nach ihrem Eintritt in den öffentlichen Dienst erst einmal relativ weit unten anfangen. Eine Behörde kennt ihre Personalstrukturen und weiß somit auch, wie viel neues Personal in den einzelnen Fachrichtungen in den nächsten zehn Jahren aufgrund von Altersabgängen benötigt wird, und könnte daher Berufsanfängern problemlos Zukunftsperspektiven aufzeigen und sie auf höherwertige Tätigkeiten vorbereiten. Das aber passiert nicht. Personalgespräche, gerade in den Handwerksberufen, finden in kaum einer Behörde statt. Bei den Ingenieuren sieht es übrigens anders aus. Meines Erachtens könnten wir gute Chancen haben, Berufseinsteiger für Handwerksberufe zu gewinnen, wenn wir diesen Mangel abstellen würden.

Zum Stichwort Work-Life-Balance. Ich erlebe Wechselwünsche aus diesem Grund bei meinen Nautikern, die vom Schlepper in eine Behörde wechseln wollen, weil sie dann montags endlich mal wieder frei haben. Solche Ansichten haben etwas mit Lebensperspektive zu tun. Den jungen Menschen kann ich auch nicht versprechen, dass sie bei uns auf Große Fahrt gehen und dafür die dazu nötigen Patente erwerben können, weil diese Möglichkeit nun einmal nicht besteht. Die Situation gleicht zwei Waagschalen, die sich noch nicht so richtig in ein Gleichgewicht bewegen lassen.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank, Herr Grabbe und Frau Kathe-Heppner, für Ihre Ausführungen. Ich möchte mich auf ein Statement zu Ihrem Redebeitrag beschränken und das eine oder andere von dem aufgreifen, was Frau Logemann gesagt hat.

Zunächst einmal bedanke ich mich bei Ihnen, dass Sie diese Initiative begrüßen, die, wie Sie zutreffend festgestellt haben, inhaltlich sehr auf die Binnenschifffahrt bezogen ist. Das entspricht auch unserer Intention. Der Grund dafür ist, dass wir uns schon seit längerer Zeit mit der Situation der Binnenschifffahrt beschäftigen.

Wir sind uns sicherlich alle einig, dass die Binnenschifffahrt Potenziale wie kein anderer Verkehrsträger neben ihr hat. Herr Grabbe hat auf den großen Investitionsstau hingewiesen, den wir in vielen Bereichen haben. Wir alle sollten den Anspruch haben, die Binnenschifffahrt voranzubringen. Das ist die Intention des Arbeitskreises der CDU-Fraktion, mit der dieser Entschließungsantrag formuliert worden ist.

Wir bringen einen solchen Entschließungsantrag in das parlamentarische Verfahren ein, um uns mit den Expertinnen und Experten auszutauschen. Heute ist der Tag, an dem wir diesen Austausch pflegen.

Vorstellungen, die zu Papier gebracht werden, sollen natürlich gut und vollumfänglich sein. Es wäre aber vermessen, zu glauben, dass wir einen von vornherein perfekten Entschließungsantrag vorlegen könnten. Deswegen pflegen wir heute den Austausch mit Expertinnen und

Experten. Insofern ist es für mich okay, dass Sie das Thema aus einem ganz anderen Blickwinkel betrachten.

Es ist selbstredend, dass Finanzmittel, die zur Verfügung gestellt werden, um Verkehrsinfrastruktur voranzubringen, am Ende auch Personal braucht, das die Mittel verplant und verbaut. Wir nehmen Ihre Anregung, dem Personal mehr Aufmerksamkeit zu widmen, gerne auf. Dafür gibt es sicherlich verschiedenste Wege und Möglichkeiten.

Frau Logemann hat gesagt, dass die Einrichtungen im öffentlichen Dienst im Wettbewerb mit der freien Wirtschaft stehen und sich die Gesellschaft in gesellschaftspolitischer Hinsicht in den vergangenen zehn Jahren in eine völlig andere Richtung entwickelt hat. Mit dieser Entwicklung und den gewandelten gesellschaftspolitischen Ansprüchen der Beschäftigten sind wir alle vertraut.

Sie beschreiben hier die Situation aus der Sicht einer Behörde. Am Ende aber brauchen wir Lösungsansätze. Wir werden Ihre Vorstellungen bei den weiteren Beratungen berücksichtigen. Die Personalgewinnung ist wirklich eine große Herausforderung. Ich möchte sie nicht kleiner reden, als sie ist. Sie haben das Handwerk genannt, und auch der Mittelstand und die Industrie sind betroffen. Wir müssen uns mit der Gesamtsituation auseinandersetzen und dürfen dabei nicht außer Acht lassen, dass auch die Bedingungen der Behörden zur Personalgewinnung verbessert werden müssen.

Es fällt vielen Akteuren, die im Bereich der Binnenschifffahrt tätig sind, schwer, auf politischer Ebene Gehör zu finden. Unser Antrag soll dazu dienen, dieses Gehör zu finden. Sie haben fachlich bestätigt, dass unsere Einschätzungen zutreffend sind und Handlungsnotwendigkeiten bestehen.

Ihren Hinweis zum Personal nehmen wir gerne auf. Sie haben gesagt, dass vielen die Motivation fehlt bzw. dass es schwierig ist, sie für diese Berufe zu begeistern. Dazu erlaube ich mir den Hinweis, dass sich mit diesem Problem viele Unternehmen konfrontiert sehen und dass eine Arbeitseinstellung, dass die Arbeit ohnehin nicht zu schaffen ist, niemandem weiterhilft.

Meines Erachtens sind unsere Behörden in der Lage, interessante Angebote zu unterbreiten. Wenn mehr Mittel zur Verfügung stehen, werden wir Lösungen bieten müssen, damit diese Mittel auch zeitgerecht verbaut werden können.

Abg. **Marten Gäde** (SPD): Vielen Dank, Frau Kathe-Heppner und Herr Grabbe, für Ihre Ausführungen. Ich finde, Sie haben einen sehr wichtigen Punkt angesprochen, den bei der Lektüre des Entschließungsantrags auch ich vermisst habe.

In dem Entschließungsantrag werden auch die Aspekte der Digitalisierung und Automatisierung genannt. Wir sind uns sicherlich sehr einig, dass nur Digitalisierung und Automatisierung den Fachkräftemangel nicht beheben werden. Welche Potenziale oder Maßnahmen sollten wir aus Ihrer Sicht in Bezug auf Digitalisierung und Automatisierung ergreifen, um dem Job mehr Attraktivität zu verleihen und auf diese Weise die Chance der Personalgewinnung zu erhöhen?

Mandy Kathe-Heppner: In den Bereichen Digitalisierung und Automatisierung sind wir, auch wenn es nach außen nicht sehr sichtbar wird, tatsächlich erstaunlich weit. Viele Schleusen und Hebewerke werden mittlerweile automatisiert betrieben. Stellenweise gibt es Zentralen, von

denen aus mehrere Schleusenbauwerke betrieben werden. Insofern können Sie an den meisten Schleusen im Lande keine Beschäftigten mehr persönlich antreffen. Digitalisierung und Automatisierung ist natürlich nur bis zu einer gewissen Grenze möglich. Wir haben gerade die Richtfeuerlinien und die Messtechnik digitalisiert.

Handwerkliche Tätigkeiten sind naturgemäß kaum zu digitalisieren. Allerdings können auch die Handwerker von Automatisierungsmöglichkeiten profitieren, indem für sie modern ausgestattete Schiffe beschafft werden usw. Es würde zu weit gehen, wenn ich hier ins Detail gehen würde. Für solche Verbesserungsmöglichkeiten der handwerklichen Berufe sind die Infrastrukturmittel bestens geeignet; denn Investitionen, beispielsweise in solche Schiffe, kosten sehr viel Geld. Gerade Investitionen in Digitalisierung sind sehr kostenträchtig.

In digitaler Hinsicht passiert auch schon recht viel. Vieles wird schon verwaltungsseits rechtlich vorgegeben. Es sind schon viele Stellen und Aufgaben zusammengefasst worden. In dem Zusammenhang wird auch viel Personal gespart.

Im Ingenieurwesen dagegen könnte noch mehr digitalisiert werden. Alle dort verwendeten Programme sind teuer, aufwendig und bedürfen der Schulung. Wenn diese Programme allerdings betrieben werden, dann funktionieren sie sehr gut. Wir haben, zumindest bei uns in der WSV, damit sehr gute Erfahrungen gesammelt. Dazu muss man allerdings im Bedarfsfalle unterstützend eingreifen wollen und darauf achten, dass das Personal qualifiziert wird. Soweit ich es überblicken kann, sind alle Automatisierungen auf dem aktuellen Stand und es fehlt manchmal einfach nur an der Ausführung und an Geld.

Den Überlegungen, den Betrieb von Schiffen zu automatisieren, stehe ich persönlich kritisch gegenüber. Allerdings arbeite ich im umweltschutztechnischen Bereich, wenn ich nicht als Personalrätin agiere, und habe überwiegend mit Strömungen zu tun. Mit diesem Wissenshintergrund bin ich der Ansicht, dass wir zur Schiffsführung noch sehr lange Menschen benötigen werden.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Es liegen keine Wortmeldungen für weitere Nachfragen vor. Herzlichen Dank an Sie beide.

RSSP Logistik GmbH

Anwesend:

- *Stephan van der Pütten*
- *Robert Strehlau*

Robert Strehlau: „Guten Morgen“ in die Runde! Wir bedanken uns sehr für diese Einladung und haben uns sehr darüber gefreut, dass wir heute hier vorsprechen dürfen. Neben mir sitzt Stefan van der Pütten. Wir vertreten heute die RSSP Logistik GmbH, ein Binnenschiffahrts-Befrachtungsunternehmen.

Wir sind oft auf der Unterems unterwegs und dabei mit zahlreichen Problemen konfrontiert. Während ich im Büro sitze und die Binnenschiffe befrachte und oftmals wegen

Schleusensperrungen herum navigieren muss, ist Stefan van der Pütten als Schiffsführer mit dem Binnenschiff auf der Unterems unterwegs.

Wir wollen in dieser Anhörung aus der Sicht des Steuerhauses die Probleme sehr praxisnah schildern und einmal mit dem Blick eines Schiffers beschreiben, was das Befahren der Unterems in Bezug auf die Risiken der Verschlickung - Sedimentabsetzung und niedriger Tiefgang - bedeutet.

Stefan van der Pütten: Herzlichen Dank für die Einladung. Ich bin zum einen der Geschäftspartner von Herrn Strehlau und betreibe zum anderen zwei Binnenmotorschiffe. Die Problematik auf der Ems - die Verschlickung durch die Baggararbeiten, die überwiegend für die Meyer Werft erfolgen, damit diese die großen Kreuzfahrtschiffe auf der Ems bis zur offenen See navigieren kann - ist sicherlich allen bekannt. Durch die Verschlickung infolge von Ebbe und Flut wird der Schlick nonstop elbaufwärts transportiert. Die Baggararbeiten im Abschnitt von Papenburg nach Herbrum werden vernachlässigt. Deshalb haben Binnenschiffer viele Probleme, die Ems mit ihren Fahrzeugen beladen zu befahren. Es kommt immer wieder zu Aufstockungen. Denn die meisten Schiffe fahren bei Niedrigwasser Richtung Herbrum, also zu Berg, los. Dadurch, dass der Wasserstand dann noch nicht hoch genug ist, kommt es immer wieder zu Grundberührungen. Wenn das passiert, geht das Geschrei am Funkgerät meistens schon los. Wenn der erste Schiffsführer, der beladen flussaufwärts fährt, meldet, dass er festgefahren ist, müssen alle hinter ihm fahrenden Schiffe bremsen und versuchen, ihre Fahrzeuge aufzustoßen. Solche Manöver sind sehr kompliziert. Insofern muss etwas unternommen, also gebaggert werden.

Ein weiteres Problem stellt die Schleuse Herbrum dar. Wir sind der Meinung, dass zeitnah eine neue Schleuse errichtet werden müsste. Diese neue Schleuse müsste größer dimensioniert gebaut werden, damit sie immer gleichzeitig von zwei Schiffen passiert werden kann. Denn neue Fahrzeuge werden nicht kleiner, sondern immer größer gebaut. Die Schleuse in Dörpen zum Beispiel wird bald mit einer schiffbaren Abmessung von 110 m in Betrieb genommen werden. Wenn sie in Betrieb ist, werden dort auch größere Schiffe fahren. Dementsprechend müssen für einen reibungslosen Durchfluss sowohl die Schleuse Herbrum als auch die Schleuse Bollingerfähr angepasst werden. Die aktuelle Situation ist wie folgt: Die alte Schleuse Herbrum ist seit langem nicht mehr in Betrieb. Somit gibt es dort nur eine Schleuse. Wenn diese Schleuse einen Blackout hat, dann haben wir da ein echtes Problem: Wenn das Wasser abläuft, können die im Vorhafen vertäuten Schiffe nicht ausweichen und trockenfallen. Das könnte unter Umständen ein Riesensproblem werden.

Probleme bereiten auch die Brücken. Wenn Brücken saniert werden, werden sie manchmal ausgehoben; das erfolgte zum Beispiel in Lingen. In Lingen wurde eine Fußgängerbrücke, die eine Durchfahrtshöhe von 4,25 m aufweist, ausgehoben, saniert und danach wieder eingebaut. Uns stellt sich dazu die Frage, warum diese sanierte Brücke auf genau der gleichen Durchfahrtshöhe von 4,25 m wieder eingesetzt wurde. Ich frage mich bei solcher, nicht zeitgemäßer Sanierung immer, ob sich erst der nächste Schiffsführer den Kopf abfahren muss, bevor eine Brücke erhöht wird. Ich begreife nicht, dass eine Brücke, die saniert und dafür entnommen wird, nicht auf höheren Fundamenten wieder eingesetzt wird. Bei Brücken, auf denen Züge verkehren, muss bei einer Erhöhung der Durchfahrtshöhe das Höhenniveau der Bahnstrecke naturgemäß auf einer Länge von 12 km in beide Richtungen um 1 m angepasst werden. Aber zum Beispiel bei Straßen- und gerade bei Fußgängerbrücken sollte es doch eigentlich kein Problem sein, eine Brücke um 1 m oder 1,50 m anzuheben.

Deswegen schlagen wir vor, gesetzlich festzulegen, dass dann, wenn Brücken saniert werden, diese für die Zukunft eine Mindestdurchfahrtshöhe von 5,75 m gewährleisten müssen. Alle neuen Schiffe haben generell höhere Aufbauten. Es gibt Vorschriften, nach denen diese Schiffe gar nicht flacher gebaut werden können. Die Folge ist dann immer das Problem einer zu geringen Durchfahrtshöhe der alten Brücken, sei es auf dem Rhein-Herne-Kanal, sei es auf dem Wesel-Datteln-Kanal, sei es auf dem Dortmund-Ems-Kanal: Es ereignen sich regelmäßig Anfahrungen und Unfälle. Das muss vermieden werden.

Gestatten Sie mir noch, Ihnen eine Idee zum Thema JadeWeserPort/Wilhelmshaven vorzustellen. Auch wir sind der Meinung - Herr Grabbe hat es schon angesprochen -, dass für die Binnenschifffahrt eine Anbindung an Wilhelmshaven gegeben sein muss. Eine Lösungsmöglichkeit könnte darin bestehen, die Zone-2-Tauglichkeit bis nach Wilhelmshaven auszuweiten, damit Binnenschiffe gegebenenfalls unter gewissen Bedingungen - etwa durch die Auflage, dass eine Überwachung durch einen Verkehrsposten gewährleistet sein muss oder eine Fahrt bis zum JadeWeserPort vom Wetter abhängig gemacht wird - Wilhelmshaven anlaufen können. Man könnte regeln, dass Binnenschiffe, die eine Zone-2-Zulassung haben, nach Wilhelmshaven fahren können. Auf diese Weise könnte die Anbindung des Containerterminals an das Binnenschiffahrtsnetz gestärkt werden.

Abschließend möchte ich in Bezug auf das Thema Personal noch etwas zum Thema Einmannfahrstand anmerken. Unter gewissen Voraussetzungen - wenn der Heckanker fallen gelassen werden kann und das Fahrzeug mit diversen Sprecheinrichtungen ausgestattet ist - ist es möglich, sich die Möglichkeit des Einmannfahrstandes in das Schiffsattest eintragen zu lassen. Mit diesem Eintrag darf ein Fahrzeug, das länger als 86 m ist, in den Niederlanden und in Belgien bis zu zwölf Stunden am Tag mit nur einem Steuermann gefahren werden. Warum gibt es eine solche Regelung in Deutschland nicht?

Nach den geltenden Bestimmungen müssen immer drei Mann an Bord sein: Schiffsführer, Steuermann und Leichtmatrose. Für den Fall, dass der Leichtmatrose ausfällt, beispielsweise weil er eine Schulung besucht, ist der Schiffsführer gezwungen, die Fahrt wegen Unterbesetzung zu unterbrechen. Der Schiffsführer muss sich dann um Ersatzpersonal kümmern. Wenn der Einmannbetrieb erlaubt würde, könnte das Schiff weiterfahren und müsste nicht stillliegen.

Die Schiffe von heute sind sehr modern. Die Arbeit an Bord ist durch diverse Hilfen heute deutlich leichter als früher, beispielsweise durch die hydraulischen Lukendeckel zum Abdecken des Laderaums. Früher, als alles von Hand erledigt werden musste, wurden Leichtmatrosen für die schweren Arbeiten, beispielsweise die Betätigung diverser Pumpen, wirklich gebraucht. Weil heutzutage vieles an Bord einfacher zu bewerkstelligen ist, könnte darüber nachgedacht werden, den Einmannfahrstand auch auf deutschen Wasserstraßen zu erlauben, um den Eignern den Druck zu nehmen, im Falle von personellen Ausfällen Ersatzpersonal stellen zu müssen, und um das wirtschaftliche Risiko, wegen Personalausfall Schiffe nicht weiterfahren zu können, zu minimieren.

Bei der Raffinerie in Lingen gibt es nicht genug Anlegestellen, mit der Folge, dass sich dort die Anzahl der abzufertigenden Tanker und Frachtschiffe staut. Ab und zu müssen sogar

Kegelschiffe¹ an Gütermotorschiffen vertäut werden. Im Hinblick auf mehr Sicherheit für die Raffinerie wäre es sinnvoll, über den Bau einer geeigneten Anlegestelle auf der gegenüberliegenden Seite der Raffinerie nachzudenken und die Wendestelle etwas auszuweiten. Sie erinnern sich vielleicht an den Großbrand eines Tankers vor vielen Jahren. Gelegentlich ist zu beobachten, dass Tanker an der Böschung festmachen. So etwas ist unter Sicherheitsaspekten doch ein Übel.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Vielen Dank, Herr Strehlau und Herr van der Pütten, für Ihre praxisnahen Ausführungen. Es ist immer gut, ein bisschen mehr aus der Praxis zu hören. Ihre Informationen haben bei mir Fragebedarf ausgelöst. Sie halten eine Anbindung des JadeWeserPorts an das Binnenstraßennetz für sinnvoll. Ich stimme Ihnen darin zu. Sie haben in dem Zusammenhang von der Zone 2 gesprochen. Wer regelt eigentlich, ob die Voraussetzungen für eine Zone-2-Befahrenserlaubnis erfüllt sind, und auf welcher Grundlage erfolgt das?

Stefan van der Pütten: Das alles ist durch das BSH geregelt. Es gibt diverse Vorschriften in Bezug auf die Sicherheit auf See, die eingehalten werden müssen, wie etwa das Vorhalten von Rettungsmitteln und eine bauliche Eignung des Schiffskörpers. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion muss im Schiffsattest bestätigen, dass diverse Voraussetzungen erfüllt sind. Unsere Überlegung ist, die Fahrt entlang der Küste für Binnenschiffe, die die Zulassung für die Zone-2-See-Wasserstraßen haben, zum Beispiel bis Wilhelmshaven, unter gewissen Voraussetzungen zu erlauben. In den Niederlanden ist das möglich: Wer zum Beispiel bei Kornwerderzand ausschleust, darf mit einem Binnenschiff bis nach Harlingen an der Küste entlangfahren. Warum ist so etwas in Deutschland nicht möglich?

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Eine weitere Nachfrage bezieht sich auf die Forderung in der Nr. 12 unseres Entschließungsantrags betreffend Dekarbonisierung, also den Aufbau von Landstromanlagen zur Elektrifizierung der Binnenschifffahrt. Liegen Ihnen dazu schon Erfahrungswerte vor?

Stefan van der Pütten: Ich fahre auf dem Binnenschiff „CURATIVA“. Das Schiff hat ziemlich viele große elektrische Einrichtungen an Bord. In Deutschland ist die Leistung der aktuell bestehenden Landstromeinrichtungen schon kaum noch ausreichend. In den Niederlanden gibt es zum Teil 125 Ampere-Stecker. Insofern ist das dort machbar. Wer dort Landstrom legt, wird feststellen, dass das funktioniert. Aber ich kann mit meiner Technik an Bord nicht mehr einen 16-Ampere-Landstecker nutzen. Das funktioniert nicht, denn dann fliegt sofort die Sicherung raus. Also müsste auch da nachgerüstet werden.

Abg. **Katharina Jensen** (CDU): Na gut, dann ist die Forderung in der Nr. 12 unseres Entschließungsantrags ja nicht unberechtigt.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank auch von mir an Herrn Strehlau und Herrn van der Pütten. Ihre Aussagen bestätigen die Notwendigkeit, aktiv zu werden. Ich halte es für unstrittig, dass Handlungsbedarf besteht. Sie haben die Gesamtsituation exemplarisch an der Ems

¹ Als Kegelschiff werden in der Binnenschifffahrt Schiffe bezeichnet, die aufgrund gesetzlicher Vorschriften wegen ihrer Ladung einen oder mehrere blaue Kegel führen müssen

verdeutlicht, indem Sie auf die Verschlickung und die zu gering bemessenen Schleusentröge hingewiesen haben.

Frau Jensen hat den JadeWeserPort angesprochen. Die mangelhafte Anbindung der Binnenschifffahrt an den JadeWeserPort wird regelmäßig vonseiten der Branche an uns herangetragen. Wir werden diesen Hinweis in die weitere Antragsberatung einbeziehen.

Sie haben am Beispiel der Niederlande aufgezeigt, welche Dinge da möglich sind. Ich wäre Ihnen dankbar - das Thema brauchen wir nicht heute Morgen zu vertiefen -, wenn Sie uns entweder jetzt mündlich oder im Nachgang schriftlich weitere Beispiele für Dinge nennen könnten, die bei unseren europäischen Nachbarn möglich sind, aber bei uns nicht umzusetzen sind. Wir - Sie als Binnenschiffer - befinden uns in einem europäischen Wettbewerb. Vor dem Hintergrund ist es wichtig, dass die Voraussetzungen für alle gleich sind.

Ansonsten bin ich Ihnen dankbar, dass Sie die Handlungserfordernisse anhand von Beispielen aufgezeigt haben. Es ist selbstverständlich, dass dann, wenn in Dörpen der Schleusenkörper für die eine Fahrtrichtung vergrößert wird, auch der Schleusenkörper für die andere Richtung vergrößert werden muss, weil sich die Schleuse sonst als Flaschenhals für den Hafen Oldenburg erweist. Wenn der Küstenkanal von größeren Schiffen genutzt werden soll, muss man sich natürlich auch Gedanken um die Wendestellen und die Anlegestellen machen. Das Vertäuen von Schiffen an der Böschung ist natürlich unschön. Ich hoffe, dass solche Manöver immer gutgehen.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank an Herrn van der Pütten und Herrn Strehlau. Es ist für uns immer Gold wert, wenn uns die Menschen, die in der Praxis täglich mit Wasserstraßen zu tun haben, fragen, warum etwas bei uns nicht funktioniert, was woanders schon seit Jahren völlig reibungslos funktioniert. Ich schließe mich deshalb der Bitte meines Vorredners an: Bitte lassen Sie uns konkrete Beispiele für Handlungserfordernisse zukommen, damit wir sie prüfen können.

Ich möchte auf zwei Handlungserfordernisse, die Sie genannt haben, eingehen: Sie haben die Überlegung eines Befahrens der Zone 2 in Bezug auf den JadeWeserPort skizziert. Die Häfen sind in ein sensibles System eingebettet und haben jeweils Schwerpunktaufgaben, wodurch wir ein bisschen Führung erreichen konnten. Ich komme aus der Wesermarsch, wo der Hafen Brake liegt. Bei dem Hinweis „Binnenschifffahrt künftig in Wilhelmshaven“ schrillen bei mir die Alarmglocken, weil die Erreichbarkeit des JadeWeserPorts für Binnenschiffe weniger Binnenschiffaufkommen für Brake bedeuten kann. In Anbetracht der bestehenden Schwerpunktsetzung der Häfen ist es meines Erachtens geboten, erst einmal zu prüfen, ob es überhaupt sinnvoll ist, bestehende Schwerpunktsetzungen in Häfen um einen weiteren Schwerpunkt zu erweitern.

Die Prüfung der Tauglichkeit von Binnenschiffen zur Befahrbarkeit von Wasserstraßen der Zone 2 ist sicherlich mit dem einen oder anderen bürokratischen Aufwand verbunden. In Anbetracht der Anforderungen, die an Schiffe, die in der Zone 2 verkehren wollen, gestellt werden, und der dadurch entstehenden Kosten stellt sich mir die Frage, ob Sie diese Forderung für die gesamte Branche erheben oder ob es sich nur um ein Individualinteresse handelt.

Wir brauchen die Mittel doch in erster Linie für die Behebung der skizzierten Schleusenproblematiken, um eine möglichst hohe Durchlässigkeit zu erzielen. Außerdem sind finanzielle Mittel auch nicht in unbegrenzter Menge verfügbar. Insofern sind wir gezwungen, Prioritäten zu

setzen. Deshalb möchte ich gerne wissen, welche Priorität der Wunsch, dass den Binnenschiffen die Zone-2-Tauglichkeit attestiert wird, im Kanon der genannten Handlungserfordernisse hat.

Sie haben das Thema Einmannfahrstand skizziert. Mir ist einsichtig, dass wir durch Digitalisierung usw. in Zukunft ganz andere Möglichkeiten für den Betrieb von Motorschiffen haben. Sie haben berichtet, dass die Niederlande dieses Thema anders handhaben als wir. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie jetzt mit drei Mann Besetzung fahren und der Betrieb des Binnenschiffes eigentlich auch mit nur einem Mann möglich wäre? Bitte skizzieren Sie mir, wer an Bord was macht und auf wen bei einem Einmannfahrstand verzichtet werden müsste.

Stefan van der Pütten: In den Niederlanden ist der Einmannbetrieb möglich, wenn das Schiff in Bezug auf Sprecheinrichtungen und die Möglichkeit des Heckankerfalls für ein leichteres Handling nachgerüstet worden ist. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, könnte auf den Decksmann, also die Person auf der untersten Position, verzichtet werden. Wenn ein Steuermann, der nach dem Schiffsführer die zweithöchste Position auf dem Schiff innehat, an Bord ist, darf mit einem Schiff bis zu zwölf Stunden am Tag gefahren werden. Es wäre eine gute Sache, wenn auch in Deutschland so verfahren werden könnte.

Priorität haben aus meiner Sicht mit Blick auf die Verkehrssicherheit die Baumaßnahmen in Herbrum und Bollingerfähr. Bei einem Kollaps, weil in Herbrum die Schleuse nicht mehr funktioniert, würden 10 bis 15 Fahrzeuge im Vorhafenschlick feststecken. Ich muss wohl niemandem erklären, wie gefährlich so etwas ist. Deshalb muss zur Wahrung des Verkehrsflusses in Herbrum und Bollingerfähr dringend etwas passieren.

In dem Zusammenhang stellt sich mir eine Frage, die sich auf die Schleusen auf der Strecke von Bevergern nach Gleesen bezieht. Die Schleuse Altenrheine ist meines Erachtens 1989 gebaut worden und 190 m lang. Die neuen Schleusen, die jetzt gebaut werden, sind nur 140 m lang. Ich frage mich, wie das zustande kommt. Ist der Bau einer 190 m langen Schleuse an fehlenden finanziellen Mitteln gescheitert? Wie kommt es zustande, dass die neuen Schleusen so kurz gebaut werden?

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Herzlichen Dank auch für diese Frage. Das Wissen um die Ursachen solcher Entscheidungen dient allen Beteiligten. Es sind auch Vertreterinnen und Vertreter des Wirtschaftsministeriums anwesend. Können die dazu etwas sagen?

MR **Pulina** (MW): Das MW ist anwesend, aber ich kann dazu nichts sagen. Bei den Schleusen am Dortmund-Ems-Kanal handelt es sich um Standardschleusen. Alle fünf Schleusen an allen fünf Standorten weisen diese Länge auf. Es mag sein, dass aus diesem Grunde diese Standardschleusenlänge gewählt worden ist. Diese Frage müsste die WSV beantworten.

Stefan van der Pütten: Meiner Meinung nach macht diese Standardschleusenlänge wenig Sinn. Okay, dort sollen irgendwann einmal 135 m lange Schiffe fahren. Ich schätze, dass bis dahin noch einige Jahrzehnte vergehen werden, unter anderem weil nicht alle Brücken hoch genug sind. Auch die Brücken sollen bekanntlich nach und nach erhöht werden; ich habe schon auf das Problem zu geringer Brückenhöhen hingewiesen. Das gewählte Schleusenmaß von 140 m passt eigentlich gar nicht in das Schleusensystem hinein. Die Situation ist genauso wie an der Mittelweser bei der Schleuse Dörverden. Alle Schleusen sind 225 m lang. Der Verkehrsfluss ist wunderbar. Aber wenn man nach Dörverden kommt und in die dritte Kammer fahren muss, dann hat man

das Problem, dass diese nur 140 m lang ist. So etwas ist dann immer sehr ärgerlich. Denn bis dahin war alles sehr schön im Fluss und man kam gut voran, und dann wird man durch eine neue Schleuse ausgebremst. Das passt nicht zusammen. Ich kann nicht erklären, warum die Schleuse mit 140 m bemessen ist. Auch sehr viele meiner Kollegen verstehen nicht, warum die Schleusenammern nur 140 m lang sind. Die Schifffahrt hat das Gefühl, dass sie bewusst ausgebremst statt beschleunigt wird.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Vielen Dank für die klaren Worte. Die Kritik zielt nicht auf eine Partei, die Information ist für uns als Ausschuss wichtig und auch für die Landesregierung; ich habe gesehen, dass dort mitgeschrieben wurde. Ich bitte darum, dass die Beantwortung dieser Frage im Nachgang erfolgt, gegebenenfalls im Zusammenspiel mit den zuständigen Bundesbehörden, sodass auch Herr van der Pütten eine Information bekommt, die dem Stand entspricht, den wir hier erhalten werden.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Ich habe Nachfragen zu der Frage nach dem Standort Wilhelmshaven. Ich habe Sie nicht so verstanden, dass es Ihnen darum geht, dass Wilhelmshaven jetzt ein allgemeiner Umschlagplatz für die Binnenschifffahrt wird. Ich habe Sie so verstanden, dass Sie die Container, die in Wilhelmshaven angelandet werden, gerne auch über Binnenschiffe, quasi als dritte Alternative zu Straße und Schiene, aus dem Hafen in das Hinterland transportieren wollen. Sie haben sich dafür ausgesprochen, dass die Zone 2 ausgeweitet werden müsse. Würde das bedeuten, dass in der Deutschen Bucht die Binnenschiffe in die Hauptschiffahrtlinie hineinfahren müssten? Welche Strecke würden Sie fahren wollen, wenn ein Befahren mit Binnenschiffen möglich wäre? Wo fahren Sie mit Ihrem Binnenschiff denn in den Niederlanden? Fahren Sie zwischen Küste und den Inseln? Das wäre dann temporär, bei Flut, das Wattenmeer, oder fahren Sie tatsächlich nördlich der Inseln?

Stefan van der Pütten: In den Niederlanden wird zwischen den Inseln, also quasi entlang der Küste, gefahren. Beginnend auf der Weser würde der Hauptweg quasi von Bremerhaven mit einer Umrundung der Küste Richtung Wilhelmshaven führen. Bis nach Bremerhaven ist ein Befahren mit Binnenschiffen ohnehin zulässig. Da fahren viele Binnenschiffe. Wir halten es für sehr wichtig, dass eine Anbindung an den JadeWeserPort geschaffen wird, dass das Ganze in Schwung kommt.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Sie meinen ausschließlich Containerumschlag?

Stefan van der Pütten: Genau. Wir bekommen tatsächlich einige Anfragen, ob wir von Wilhelmshaven aus Binnenschifftransport bieten können. Es gibt tatsächlich schon Möglichkeiten, aber zurzeit ist die Umsetzung des Ganzen sehr kompliziert. Deswegen sind wir der Meinung, dass mit der Maßgabe, dass das Wetter es zulässt, zugelassen werden könnte, dass Schiffe mit einer aktuellen Zone-2-Zulassung dorthin fahren.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen zu Nachfragen vor. Herzlichen Dank, alles Gute und gute Fahrt für Sie.

Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Binnenhäfen in Norddeutschland im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 2

Anwesend:

- Jens Hohls

Jens Hohls: Guten Morgen! Vielen Dank für die Gelegenheit, hier Stellung nehmen zu dürfen. Gestatten Sie eine kurze persönliche Vorstellung: Ich bin hauptberuflich Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig und im Ehrenamt Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen und spreche zu Ihnen auch als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der norddeutschen Binnenhäfen, die tatsächlich die niedersächsischen Binnenhäfen umfassen.

Die Arbeitsgemeinschaft Öffentlicher Binnenhäfen in Norddeutschland hat zu dem Antrag eine Stellungnahme eingereicht. Sie ist aus der Sicht der Binnenhäfen ziemlich komplett.

Wir begrüßen diesen Antrag sehr, weil er wesentliche Punkte der Nationalen Hafenstrategie aufnimmt, die wir vonseiten des Bundesverbandes mit erarbeitet haben.

Niedersachsen ist tatsächlich Kernland in der Binnenschifffahrt. Die Binnenschifffahrt ist durch Flüsse und Kanäle wie den Mittellandkanal und den Elbe-Seitenkanal gerade im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen ein ganz entscheidender, in seiner Funktion sehr wichtiger Verkehrsträger. Hierüber ist heute Morgen schon ausführlich gesprochen worden. Aus diesem Grunde ist die Binnenschifffahrt quasi unverzichtbar. Wir haben es zuletzt leider wieder in einem achtwöchigen Zeitraum erleben müssen, dass witterungsbedingt auf die Binnenschifffahrt verzichtet werden musste. Das hat nicht nur der Binnenschifffahrt, sondern auch der Verladerschaft deutlich wehgetan.

Was wir in dem Antrag vermissen, das sind die Binnenhäfen. Wenn wir über Häfen sprechen, erhalten wir aus Berlin oft die Antwort, dass Häfen Ländersache seien. Das ist in Bezug auf Niedersachsen natürlich maßgeblich bei den landeseigenen Seehäfen der Fall. In Bezug auf die Binnenhäfen wird oftmals auf die kommunale Eigentümerschaft hingewiesen. So gesehen ist es für uns sehr wichtig, dass die öffentlichen, kommunalen Binnenhäfen in solchen Entschließungsanträgen genannt werden. Die Binnenschifffahrt und die Infrastruktur sind wichtig. Wir brauchen sie existentiell. Aber es muss auch einen Zugang zum Wasserstraßensystem geben. Dafür gibt es die Häfen. Wir stellen oftmals fest, dass die Kommunen mit der Funktion oder Bedeutung ihres eigenen Binnenhafens überfragt und überfordert sind und auf die nächsthöhere Ebene verweisen.

Wir bitten insofern darum, den Entschließungstext um die Binnenhäfen zu erweitern, damit auch sie von Bund-Länder-Programmen profitieren können.

Vorhin wurde das Personal angesprochen. Ein Hinweis zum Personal fehlt in unserer Stellungnahme. Es ist aber auch aus unserer Sicht sehr wichtig, den Personalbestand in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu halten, also nicht nur neues Personal aufzubauen, sondern auch bestehendes zu erhalten. Die Branche kann nicht immer nachvollziehen, dass trotz knappen

Personals im Rahmen von irgendwelchen Bürokratieabbauprogrammen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Personal abgebaut wird - in einer Behörde, deren Personalbestand ohnehin schon knapp bemessen ist.

An dieser Stelle verweise ich auf das Schiffshebewerk in Scharnebeck, wo es fortlaufend betriebsbedingte Sperrungen gibt, weil es schlicht und ergreifend keine Schichtleiter mehr gibt, die die Schleuse bedienen können. Aus diesem Grund wird dort regelmäßig die Betriebszeit unterbrochen. Vor dem Hintergrund solcher erzwungener Betriebszeitunterbrechungen ist es nicht nachzuvollziehen, dass quasi per Gesetz weiterhin Personal abgebaut werden muss.

Der Ausbau der Infrastruktur ist auch sehr wichtig. Es gibt Maßnahmen, die im Fluss sind: Der Ausbau des Stichkanals Salzgitter ist in Teilbereichen im Gange. Während der Baumaßnahme wurde festgestellt, dass das Programm noch einmal daraufhin überdacht werden muss, ob die gesamte Baumaßnahme ausgeführt wird oder nur Teile davon. Das sind Sachen, die auch in der Umsetzung sehr schwierig sind. Das gilt auch für die Anlieger, die für potenzielle Verladerschaften Investitionsentscheidungen treffen müssen. Einschränkungen während einer laufenden Maßnahme führen zu zeitlichen Verzögerungen und sind die Ursache für schwierige Situationen.

Die Schleuse Uelzen II im Elbe-Seitenkanal wurde zur vollsten Zufriedenheit ausgebaut. Es wurde aber nicht konsequent weiter ausgebaut; denn das Schiffshebewerk in Scharnebeck steht immer noch ziemlich allein auf weiter Flur. Ein Neubau bzw. Ersatzbauwerk ist in Planung. Es wird aber nur geplant und das nun schon seit geraumer Zeit. An dieser Stelle sind wir wieder in Deutschland angekommen. Ich gehe davon aus, dass noch eine ganze Zeit lang weiter geplant werden wird, bis dort der erste Spatenstich erfolgt.

Wir merken es in der Praxis immer wieder. Das Hebewerk in seiner Form ist sehr störanfällig und nicht nur wegen Personalmangels, sondern auch im laufenden Betrieb wegen Unterhaltungsreparaturen ständig gesperrt. Solche Sperrungen führen dazu, dass das Binnenschiff nicht mehr als verlässlicher Verkehrsträger angesehen wird. Dieser Aspekt ist der Verladerschaft sehr wichtig: Warum entscheide ich mich, das Binnenschiff zu nutzen? Es muss günstig sein, der Transportweg muss sich rechnen, das Produkt nimmt seinen Weg. Aber der Verkehrsträger muss auch zuverlässig sein.

Das Binnenschiff ist grundsätzlich sehr zuverlässig und kommt auch mit vergleichsweise wenig Personal an Bord aus. Aber es gibt immer wieder Infrastruktur, die ausfällt. Wenn so etwas passiert, tut es dem Binnenschiffer schon weh.

Unsere Stellungnahme liegt ihnen vor. Zur Beantwortung von Nachfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank, Herr Hohls, für Ihre umfassende Stellungnahme, die Sie frühzeitig eingereicht haben und die deshalb für uns sehr hilfreich war, und für Ihre mündlichen Ausführungen.

Sie haben erwähnt, dass Sie sich ehrenamtlich engagieren. Insofern ist es nicht selbstverständlich, dass Sie sich neben Ihrem Hauptamt auch auf Verbandsebene engagieren. Dieser Einsatz lohnt es, einmal erwähnt und gewürdigt zu werden. Wir wissen es sehr zu schätzen, dass Sie sich hier so einbringen und so viel Vorarbeit geleistet haben. Das ist für uns eine große Hilfe.

Sie haben zwei Dinge angesprochen. Sie sprachen das Thema Ausfallwahrscheinlichkeiten an und dass Redundanzen mitbedacht werden, damit es dann, wenn der Fall X eintritt, Alternativen gibt. Solche Fälle erleben wir leider viel zu oft. In dem vorigen Redebeitrag ist das Beschädigen durch Anfahren von Brücken erwähnt worden.

Wir haben in unserem Entschließungsantrag das Thema „Auswirkungen von Infrastrukturausfällen“ berücksichtigt. Ich meine, dass angesichts der geopolitischen Lage gerade dieser Aspekt mit Blick auf das Thema „kritische Infrastruktur“ stärker bearbeitet werden muss. Diesem Punkt muss meines Erachtens in den weiteren Beratungen eine stärkere Bedeutung beigemessen werden.

Jetzt möchte ich noch einmal auf den Aspekt der Binnenhäfen eingehen. Sie haben gesagt, dass das Thema nicht aufgegriffen werde. Wir haben diesen Aspekt in der Nr. 7 unseres Forderungskataloges genannt, weil auch wir der Meinung sind, dass es dafür Strategien bedarf. Die Flächen an den Seehäfen und die Erweiterungsflächen sind endlich. Es ist sehr kostspielig, Infrastruktur zu schaffen. Das gilt aber nicht nur für Seehäfen, sondern auch für die Binnenhäfen.

Wir haben verschiedenste Punkte aufgegriffen. Es gibt landesweit kommunale Binnenhäfen. Aufgrund der Haushaltslage ist es unseren Kommunen nicht möglich, perfekte Infrastruktur vorzuhalten. Wir sehen landesweit einen großen Investitionsstau. An vielen Standorten erfolgte auch schon die Abkehr von Überlegungen zur Nutzung der Häfen für Hafenumschlag und man besann sich stattdessen auf das beliebte Wohnen am Wasser. Ich frage mich, ob das der richtige Weg ist, bestehende Hafeninfrastruktur zu nutzen. Sie bitten darum, dass wir diesen Aspekt aufnehmen. Ihre Botschaft ist angekommen. Welche notwendigen Hilfestellungen muss das Land leisten, um Kommunen bei der Stärkung von Binnenhäfen zu unterstützen?

Jens Hohls: Zunächst einmal geht es, wie bei so vielen Sachen, um Finanzierung. Viele Binnenhäfen sind schlicht und ergreifend auch in die Jahre kommen. Die Infrastruktur, wie zum Beispiel Spundwände, haben einen gewissen Unterhaltungs- bzw. Erneuerungsbedarf. Die Kommunen sind aufgrund der landauf, landab klammen Kassen mit solchen Maßnahmen ganz klar überfordert. Vor dem Hintergrund wäre eine Bund-Länder-Förderung für Infrastrukturbaumaßnahmen sehr hilfreich.

Sie haben in Ihrem Entschließungsantrag auch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz, SGFFG, genannt, auf dessen Mittel für Unterhaltungsmaßnahmen bei nicht bundeseigenen Eisenbahnen zugegriffen werden darf. Bei Neu- und Ausbau wurden die Hafenbahnen nicht berücksichtigt. Das ist ein Zustand, der schleunigst berichtigt werden muss. Das heißt, es sind auf Bundesebene gesetzliche Maßnahmen erforderlich, die auf Landesebene für Unterstützung sorgen.

Wir erleben in Niedersachsen sehr häufig, dass in Bezug auf Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sehr gerne auf das Land NRW als das Mutterland der Binnenschifffahrt geschaut wird, um diesem Vorbild nachzueifern. Meines Erachtens ist Niedersachsen ein eigenständiges Kernland für Binnenschifffahrt und sollte deshalb auf diesem Gebiet eigene Wege gehen.

Abg. Karin Logemann (SPD): Vielen Dank an Herrn Hohls für die Informationen. Auch wir bedanken uns herzlich für Ihr ehrenamtliches Engagement. Ohne Menschen wie Sie funktioniert es nicht, wie wir immer wieder erleben. Sie sprechen ja auch für den Bundesverband. Deswegen

kann ich nur sagen: Wir können zwar politische Anstöße geben, aber natürlich sind die Verbände sehr gefordert. Wir wären in einer starken Position, wenn wir gemeinsam losmarschieren würden. Sie haben eben das Stichwort gegeben, indem Sie gesagt haben, das Land brauche Unterstützung. Wer ein bisschen realistisch ist, der weiß, um welche gigantischen Summen es sich hier handelt und dass das Land die Finanzierung nicht allein schaffen wird. Deswegen haben Sie ja auch eine Bund-Länder-Finanzierung gefordert. Ich finde diese Überlegung höchst interessant. Sind Sie zu dieser Thematik auch in Gesprächen mit dem Bund?

Jens Hohls: Ja, permanent. Der Bundesverband hat eine Geschäftsstelle in Berlin, also direkt vor Ort, wo sich auch hauptamtliches Personal mit der Materie beschäftigt. Dieses Personal steht im ständigen Austausch mit der Bundesregierung. Wir werden in Berlin allerdings oftmals mit dem Hinweis darauf, dass Häfen Ländersache seien, abgewiegelt. Dann sind viele Diskussionen schon im Vorfeld erledigt.

Niedersachsen ist als Küstenland nun einmal in der Situation, eigene Seehäfen zu haben. Die kommunalen Binnenhäfen fallen bei den Überlegungen zu Investitionen in Häfen oftmals hinten runter.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Ich wünsche auch Ihnen weiterhin alles Gute und danke für Ihren Input und für Ihre Zeit.

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 4

Anwesend:

- *Sebastian Poser*

Sebastian Poser: Ich gehöre ehrenamtlich dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt an und bin hauptberuflich Geschäftsführer der Dettmer-Reederei, ansässig in Bremen und Hamburg. Wir fahren mit unseren Binnenschiffen also auch auf den niedersächsischen Verkehrswegen.

Wir konnten, bedingt durch einen Krankheitsfall in unserer Geschäftsstelle, unsere Bewertung leider nicht fristgemäß einreichen. Wir werden sie nachreichen; denn im Wesentlichen ist alles, was darinsteht, schon gesagt worden.

Wir begrüßen den Antrag sehr. Wir halten die darin erhobenen Forderungen für sehr sinnvoll. Die Probleme sind hinlänglich bekannt und besprochen worden. Ich verweise auf die Themen Personal, Infrastruktur und Unterfinanzierung.

Aus Sicht des Bundesverbandes ist es auch nicht zu erklären, warum die Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland nicht im Sondervermögen berücksichtigt wird. Das ist ein Thema, das wir überhaupt nicht nachvollziehen können. Seitens des Bundes wird darin vorrangig auf Schiene und Straße gesetzt.

Wir lobbyieren in dieser Frage in Berlin, weil wir der Ansicht sind, dass es eigentlich ganz klar ist, dass die Landesebene vom Bund für eine öffentliche Infrastruktur, die übergreifend funktionieren muss, Mittel erhalten muss. Wir machen nichts weniger, als dass wir mit unserem Verkehrsträger Industrie und Bevölkerung versorgen. Es ist uns allen noch gar nicht bewusst, wie sehr leistungsfähig unser Verkehrsträger ist und wie viele Kapazitätsreserven er hat. Wie reibungslos wir funktionieren, erkennt man immer dann, wenn es nicht funktioniert, denn dann gerät sehr viel ins Stocken.

Rufen wir uns das Jahr 2018 in Erinnerung! Niedrigwasser auf dem Rhein. Sie wissen sicherlich noch, was dadurch mit der Industrie passiert ist. Das, was wir beispielsweise aus Wolfsburg und Braunschweig abfahren, die Versorgung der Kraftwerke und der Industrie, Getreideumschlag im Umfang von 14 Millionen t, können wir nicht mal eben auf die Schiene und die Straße verlagern. Deswegen ist die Binnenschifffahrt wichtig und gilt es, die Infrastruktur, die wir haben, mindestens zu erhalten. Das wäre für uns etwas, was wir sehr begrüßen würden; denn das Netz, das unsere Vorväter gebaut haben, ist eigentlich recht gut. Die Erhaltung dieses Netzes ist für uns essenziell wichtig.

Zukunftsträchtige Themen, zum Beispiel das Errichten von Landstromanlagen, müssen in der heutigen Zeit sicherlich vorangetrieben werden. Wir bekommen dann, wenn wir mit unseren Schiffen am Kanal Liegestellen belegen und die Generatoren Strom erzeugen, mit der Bevölkerung immer wieder Probleme wegen Lautstärke und Schadstoffemissionen, obwohl wir schon mit Kraftstoffen wie GTL oder HVO fahren, die fast emissionslos sind.

Die Niederlande, die vorhin erwähnt wurden, sind uns in dieser Hinsicht um Welten voraus. Ich weiß nicht, warum. Dort findet die Binnenschifffahrt statt und hat in der Bevölkerung ein Gehör, das deutlich ausgeprägter ist als bei uns. Ich habe den Eindruck, dass dort viel pragmatischer gehandelt wird. Denn bis bei uns eine Bedarfsanalyse erstellt worden ist, die Auskunft darüber gibt, warum wo Landstromanlagen wie gebaut werden müssen, vergehen Jahre. Bis dahin haben die Niederländer den Bau von Landstromanlagen schon abgeschlossen. In den Niederlanden wird bei den Reedereien abgefragt, was sie für Landstromanschlüsse benötigen. Wenn die Antwort lautet, dass Anschlüsse von 64 Ampere das Minimum sind, die benötigt werden, dann wird diesem Wunsch ohne weitere Vorgaben entsprochen. Dadurch sind dann auf einen Schlag die Anforderungen für 90 % der Schiffe erfüllt.

Wir brauchen für alles viel zu viel Zeit; das gilt auch für Reparaturen. Ich nenne exemplarisch das Schiffshebewerk Scharnebeck, unser Nadelöhr im Norden, das den Hamburger Hafen mit dem niedersächsischen Wegenetz und dem Rhein verbindet. Dort kommt es zu Ausfällen - auch aus profanen Gründen, weil beispielsweise die Schleusenwärterin ihre Kinder von der Schule abholen muss. Wenn dann irgendwann mal herauskommt, dass das der Grund für einen Schleusenausfall ist, muss man sich als betroffener Unternehmer erst einmal hinsetzen und sagt sich, dass so etwas bei Infrastruktur, die 24/7 funktionieren muss, doch eigentlich gar nicht passieren darf.

Wir haben im Containerverkehr im Exportbereich an den Seehäfen Ladeschlüsse; Jens Hohls kann Ihnen das näher erklären. Das große Seeschiff kann mit der Abfahrt aus dem Seehafen nicht warten, weil das Binnenschiff nicht rechtzeitig angekommen ist, etwa weil es in Scharnebeck warten musste. Solche Dinge passieren, aber sie dürfen einfach nicht passieren. Wir brauchen eine leistungsfähige Infrastruktur.

Im Prinzip ist von den Vorrednern alles gesagt worden. Von daher können wir die restliche Zeit gerne noch ein bisschen mit einem Frage-und-Antwort-Spiel nutzen.

Abg. **Claus Seebeck** (CDU): Sie haben gesagt, dass Landstromanschlüsse gebraucht würden. Wie stellt sich die Situation bei der Flotte dar? Wie lang ist die Lebensdauer eines Binnenschiffes? Wie weit ist die „Antriebswende“ in der Binnenschifffahrt gediehen?

Sebastian Poser: Ein Binnenschiff hält 100 Jahre. Das ist ein Stück Stahl. Es ist die Frage, wie dick der Stahl ist, mit dem das Schiff gebaut ist. Entscheidend ist die Technik, die auf dem Schiff verbaut ist. Der deutschen Binnenschifffahrtsflotte gehören heute noch Schiffe an, deren Maschinen 50 bis 60 Jahre alt sind. Das sind alte Motoren, die nicht kaputtgehen. Diese Maschinen werden auch noch in 20 Jahren arbeiten können, wenn das gewollt ist.

Ich finde die Vokabeln „neuer Antrieb“ bzw. „Antriebsalternativen“ sehr schwierig, weil es keine wirklich überzeugende Alternative gibt. Es gibt ganz viel, was in der Peripherie herumschwirrt. Alle sprechen von Wasserstoff, Ethanol, Methanol - whatever. Keines dieser alternativen Antriebsstoffe hat sich bisher durchgesetzt. Wenn man ein Binnenschiff umrüstet, braucht man auch eine Bunkerinfrastruktur. Diese Bunkerinfrastruktur darf nicht nur im Land Niedersachsen, sondern muss darüber hinaus bestehen, am besten europaweit.

Wir als Verband bzw. die Reedereien sagen deshalb: Lasst uns doch über Übergangslösungen nachdenken! Das sind synthetische Kraftstoffe, unter anderem Gas-to-Liquid, also GTL. Es sieht so aus wie Wasser, ist geruchslos und rußlos und reduziert die Emissionen um bis zu 80 %. Des Weiteren kommt jetzt HVO auf den Markt; das ist ein pflanzliches Produkt als Brennstoffersatz des herkömmlichen Diesels. Mit der Umstellung auf diese Antriebsstoffe hat man schon extrem viel geschafft.

Angesichts der Menge, die die Binnenschifffahrt insgesamt emittiert, und der vergleichsweise hohen Emissionsmengen, die mit solchen kleinen Maßnahmen mit der gleichen Infrastruktur eingespart werden können, sollte die Binnenschifffahrt eigentlich einen mehr als ausreichenden Beitrag geleistet haben und sollte von der viele Millionen kostenden Umrüstung von Binnenschiffen abgesehen werden - Millionen, die aktuell gar nicht mehr verdient werden können. Ich denke an Partikuliere, die jetzt für 2,5 Millionen Euro einen Methanolantrieb einbauen sollen - in ein Schiff, das gerade noch 700 000 Euro wert ist. Das macht doch niemand! Die Schiffer sind 60 Jahre alt und älter. Das ist doch absurd! Deshalb muss auf Alternativen gesetzt werden, und diese Alternativen müssen auch zugelassen werden.

Das gilt auch für das Wording. Wir sprechen im Schifffahrtswesen nicht von der autonomen Schifffahrt, sondern von der besatzungsreduzierten Schifffahrt. Das ist viel sinnvoller. Bei „autonom“ denken alle: Wieso fährt denn das Schiff automatisch? Das Wort „autonom“ in Verbindung mit Schifffahrt ist auch völliger Blödsinn. Auf dem Schiff muss sehr viel gearbeitet werden: Maintenance usw. usf. Deswegen ist im Wording „besatzungsreduziert“ deutlich besser als „autonom“. Für besatzungsreduzierte Schifffahrt brauchen wir Teststrecken. Es gibt in Deutschland schon Teststrecken in NRW, in Niedersachsen gibt es sie noch nicht. Es müsste herausgestellt werden, wo solche Teststrecken verlaufen könnten. Das Thema Digitalisierung bestünde dann eben aus „Autonome Fahrt/besatzungsreduzierte Fahrt“. So etwas ist möglich. Da gibt es Anbieter auf dem Markt, zum Beispiel praktiziert Seafar so etwas. In Holland ist auch das Thema „Autonome Fahrt/besatzungsreduzierte Fahrt“ schon sehr weit fortgeschritten.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Vielen Dank, Herr Poser. Wenn so viele Sachverständige schon angehört worden sind, denkt man immer, dass es keine neuen Informationen mehr geben kann. Aber da irrt man sich immer. Deswegen ist die Anwesenheit von Ihnen allen sehr wichtig. Herzlichen Dank für Ihr Erscheinen. Ihre Informationen helfen uns immer weiter. Das gilt auch für das Thema „Teststrecke“.

Auch auf die Gefahr hin, dass ich jetzt abschweife, möchte ich einen Hinweis geben. In der Nähe meines Heimatortes ist die niedersächsische Zweigstelle des Maritimen Clusters Norddeutschland, wo zum Thema HVO geforscht wird. Ich bin in dieses Projekt sehr involviert. Abgesehen davon, dass HVO leider einfach noch zu teuer ist, wüsste ich gerne, wie Sie dieses Thema einschätzen.

Sebastian Poser: Ja, HVO ist ein bisschen teurer, GTL ist auch ein bisschen teurer. Aber irgendwann werden wir es auch mit CO₂-Zertifikaten zu tun haben, und irgendwann werden uns auch mehr Barrieren in den Weg gelegt. Wir bunkern mit der ganzen Flotte schon seit sechs Jahren GTL. Daran beteiligen sich auch Kunden, wenn das vernünftig besprochen wird.

In Bezug auf HVO gibt es zwei Probleme. Erstens ist es ein bisschen teurer und zweitens ist die Verfügbarkeit in der benötigten Größenordnung noch nicht gegeben. Aber auch daran hat sich in den vergangenen zwei Jahren schon viel geändert. Insofern kann es in Teilen schon heute gebunkert werden. Es kann in Teilen in verschiedenen Standorten in Deutschland auch schon gebunkert werden. Die weitere Entwicklung dieser Antriebsstoffe ist nur eine Frage der Zeit. Schon jetzt hat man zumindest zwei Alternativen. Unsere Kunden - darunter sind unter anderem auch die „bösen“ Mineralölkonzerne - tun schon sehr viel in dem Bereich synthetische Kraftstoffe. Wer weiß, welche weiteren Alternativen für den herkömmlichen Verbrennungsmotor, der dann aber absolut emissionsärmer ist, es in fünf oder zehn Jahren auf dem Markt geben wird?! Wenn dann noch mit Abgasreinigungsanlagen etc. gearbeitet wird und so viel rausgefilitert werden kann, dann wird eine extreme Investition erspart - eine Investition, die die Frachtraten explodieren lassen würden. Das wäre mit Blick auf den Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern für die Schifffahrt katastrophal.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU): Vielen Dank, Herr Poser, dass Sie heute hier teilnehmen. Sie haben darauf hingewiesen, dass auch Sie ehrenamtlich tätig seien: Vielen Dank für Ihr ehrenamtliches Engagement im Bundesverband. Wir wissen Ihr Engagement wirklich zu schätzen.

Sie haben gesagt, vieles sei schon angesprochen worden. Ich finde Ihren Hinweis auf die alternativen Kraftstoffe interessant. In dem Zusammenhang haben Sie auch die Niederlande erwähnt. Wir haben schon dem vorherigen Redebeitrag entnommen, dass bei unseren Freunden in den Niederlanden mehr möglich ist. Wird dort, was die Nutzung dieser alternativen Kraftstoffe angeht, heute schon eine Infrastruktur vorgehalten?

Vor dem Hintergrund, dass in den Niederlanden Dinge schneller umgesetzt werden können und die Schifffahrt einen höheren Stellenwert hat: Haben Sie Erkenntnisse darüber, wie Ihre Berufskollegen in den Niederlanden organisiert sind? Sind dort alle Schiffer in demselben Verband organisiert? Ist dort die Binnenschifffahrt anders als bei uns in Deutschland oder in Niedersachsen organisiert? Wird es in den Niederlanden mehr als bei uns als nationale Aufgabe angesehen, diese Dinge voranzubringen?

Sie haben das Sondervermögen angesprochen. Die Botschaft ist angekommen. Meines Erachtens ist in dieser Anhörung deutlich geworden, dass es mehr Mittel bedarf, um das Thema wirksam anzugehen - unabhängig davon, wo diese Mittel aufgebracht werden.

Außerdem finde ich Ihre Ausführungen zum Thema autonomes Fahren - das ich so bezeichne, weil es das offizielle Wording ist - sehr interessant. Sie haben betont, dass die Niederlande auch auf diesem Gebiet weiter sind als wir. Wir haben in unserem Entschließungsantrag darauf hingewiesen, dass es in anderen Bundesländern Pilotprojekte gibt. Ich entnehme Ihren Ausführungen, dass Sie der Ansicht sind, dass das personalreduzierte Fahren mittelfristig Serienreife erlangen kann. Bitte erläutern Sie Ihre Ansicht.

Sebastian Poser: Am Ende wird der Markt das Thema „autonomes bzw. personalreduziertes Fahren“ regeln. Die GDWS wird die Rahmenbedingungen setzen, und dann regelt der Markt, ob die Nutzer das Invest tätigen. Jede Reederei muss dann selbst entscheiden, ob sie das Invest tätigt oder nicht. Weil es sich um ein komplexes Thema handelt und pro Schiff eine große Investition bedeutet - Sensorik, Kameratechnik, die eingebaut werden muss, landseitiger Steuerstand -, wird es mindestens zehn Jahre dauern, bis der autonome bzw. personalreduzierte Betrieb von Binnenschiffen einigermaßen Fahrt aufnimmt. Auf dem Haniel-Gelände in Duisburg gibt es ein Shore based Control Center, wo Kapitäne vor einem großen Monitor sitzen und mit einem Joystick Binnenschiffe steuern. Mit solcher Technik kann ein Kapitän parallel drei Schiffe steuern. Wer mit seinem Schiff den Kanal befährt, macht stundenlang nichts, außer im Abstand von ein paar Minuten vorauszuschauen, ob sich Gegenverkehr nähert.

In den Niederlanden ist der Modal Split ganz anders. Die Niederländer sind im Binnenschiff-fahrtsbereich deutlich abhängiger als wir. Ich weiß gar nicht, wie hoch der Modal Split dort ist, aber klar ist: Er ist gigantisch. Werfen Sie in den Niederlanden doch mal einen Blick auf die Wasserstraßeninfrastruktur! Dort sehen Sie alle zwei Kilometer einen Kanal und einen Fluss, auf dem Binnenschiffe fahren. In den Niederlanden ist alles auf Binnenschiffahrt ausgelegt. Deswegen sind die Niederländer auch viel schneller. Wir brauchen bei uns auch mehr Pragmatismus, den wir uns abgucken können, und weniger bürokratische Hürden. Wir haben vorhin unter vier Augen das Thema Eisgang diskutiert. Angestellte im öffentlichen Dienst, also bei der WSV usw., sollten sich mal wieder etwas trauen! Die Schleusen werden in Deutschland bei Eis viel zu früh geschlossen. Wir hätten noch länger als eine Woche weiterfahren können. Kollegen, die bei uns vor 40 Jahren gearbeitet haben, erzählen uns, dass sie früher das Jahr über durchgefahren seien. Aber heute steht man vor der gleichen Situation und fragt sich, warum die Schleusen heute geschlossen werden. Als Grund werden unter anderem angeführt die Gefahr der Schädigung der Bauwerke und weil es insgesamt zu gefährlich ist. Es ist ja auch ganz einfach, zu entscheiden, alles zu schließen, denn dann kann auch nichts passieren. Wenn das der Anlass für eine so weitreichende Entscheidung ist, dann kann doch wenigstens die Verantwortlichkeit auf die Reedereien übertragen werden, sodass sie auf ihre eigene Verantwortung und das Risiko, ihre Schiffe zu beschädigen, fahren können. So ein bisschen ist da der Wurm drin: Der Zwang zu Leistungsfähigkeit und der Mut, einfach mal zu machen und sich etwas zu trauen, haben sich zwischen der Realwirtschaft und der Verwaltung ziemlich weit entfremdet. Wir müssen mehr Verantwortung und mehr Mut schaffen.

Vors. Abg. **Nico Bloem** (SPD): Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Auch Ihnen ganz herzlichen Dank, Herr Poser.

Abschließend bedanke ich mich bei allen Teilnehmern dieser Anhörung. Es wurde in allen Wortbeiträgen deutlich, dass uns Ihre Informationen in vielerlei Hinsicht die Augen geöffnet haben. Wir sind sehr stolz auf unsere Binnenschifffahrt und unsere starken Funktionäre vor Ort. Bitte machen Sie weiter so! Sie sind uns auch in Zukunft herzlich willkommen!

Tagesordnungspunkt 2:

Finanzielle Spielräume für Verteidigung nutzen - militärisch relevante Hafeninfrastuktur 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

zuletzt beraten: 31. Sitzung am 10.02.2026

Verfahrensfragen

Der Unterausschuss hat in der 31. Sitzung beschlossen, die Beratungen zur Abgabe der Stellungnahme an den federführenden Ausschuss in der heutigen Sitzung fortzusetzen, weil einige Fragen, die die Mitglieder des Unterausschusses gestellt hatten, von der Landesregierung nicht ohne einen vorherigen informellen Austausch mit zuständigen Stellen hatten beantwortet werden können. Die Fragenliste der Fraktion der CDU wurde über die Landtagsverwaltung mit E-Mail vom 18. Februar 2026 an die Landesregierung übermittelt.

Die Landesregierung hat im Vorfeld der heutigen Sitzung darum gebeten, dass die ergänzende mündliche Unterrichtung in einem vertraulichen Sitzungsteil erfolgt. - Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, dem Wunsch der Landesregierung zu entsprechen, und nimmt die Unterrichtung in einem vertraulichen Sitzungsteil entgegen. - Darüber wird eine gesonderte Niederschrift geführt.

Fortsetzung der Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 28 Abs. 4 GO LT

Abg. **Karin Logemann** (SPD) erklärt, aus der Sicht der SPD-Fraktion sei es wichtig, dass die niedersächsischen Landeshäfen dual, also sowohl für den Umschlag ziviler als auch militärischer Güter, genutzt werden könnten und dass redundante Umschlagkapazitäten vorgehalten würden, auf die in einem Worst Case zurückgegriffen werden könne.

Abg. **Hartmut Moorkamp** (CDU) führt namens der CDU-Fraktion aus, einerseits hätten die niedersächsischen Häfen in den vergangenen Jahren wahrnehmbare und aner kennenswerte Änderungen erfahren, andererseits hätten die Unterrichtungen durch die Landesregierung nach Ansicht der CDU-Fraktion aber auch ergeben, dass in dem speziellen Bereich der militärischen Nutzung von Hafeninfrastuktur gerade in den niedersächsischen Seehäfen noch etliche Hausaufgaben zu erledigen seien. Die Notwendigkeit einer weiteren Stärkung der niedersächsischen Seehäfen sowie einer finanziellen Unterstützung seitens des Bundes, wie sie der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) fordere, sei auch durch die Nachfragen der Mitglieder seiner Fraktion in der Aussprache zur mündlichen Unterrichtung im vertraulichen Sitzungsteil deutlich geworden.

Der Entschließungsantrag „Finanzielle Spielräume für Verteidigung nutzen - militärisch relevante Hafeninfrastuktur in Niedersachsen stärken“ seiner Fraktion solle ein erster Schritt auf dem Wege sein, Mittel aus den Sondervermögen des Bundes zur Stärkung der militärisch relevanten Hafeninfrastuktur der niedersächsischen Seehäfen einzuwerben. Voraussetzung für entsprechende Aktivitäten des Landes gegenüber der Bundesregierung seien eine breite parlamentarische Mehrheit sowie eine schlüssige Strategie und ein plausibles Maßnahmenkonzept. Das Land Niedersachsen habe als Eigentümer der Seehäfen eine Mitverantwortung für deren Ertüchtigung zum Umschlag von militärischen Gütern, der es nachkommen müsse.

Beschluss

Der **Unterausschuss** beschließt einvernehmlich, dem Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung einen Auszug aus der Niederschrift über den öffentlichen Sitzungsteil zu übermitteln, aus dem sich das Meinungsbild zu dem Entschließungsantrag ergibt, und dessen Mitgliedern Einsicht in die Niederschrift über den vertraulichen Sitzungsteil zu gewähren.

Tagesordnungspunkt 3:

Mündliche Unterrichtung der Landesregierung zu den „Aktuellen Entwicklungen bei dem Bau der neuen Brücke über die Hunte in Elsfleth“ in der 31. Sitzung am 10. Februar 2026

Beschluss über die Vertraulichkeit von Unterlagen

Der **Unterausschuss** beschließt gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT einvernehmlich die Vertraulichkeit der mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen vom 20. Februar 2026 vorgelegten und als vertraulich zu behandelnden schriftlichen Unterrichtung.
