

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, Thomas Erhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Manfred Schiller und der Fraktion der AfD**

### **Zur aktuellen Lage und Resilienz deutscher Bundeswasserstraßen**

Gemäß der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ([www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01\\_bundeswasserstrassen/bundeswasserstrassen-node.html](http://www.gdws.wsv.bund.de/DE/wasserstrassen/01_bundeswasserstrassen/bundeswasserstrassen-node.html)) umfasst das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland circa 7 300 Kilometer Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen.

Wie die Presse bereits in verschiedensten Veröffentlichungen aufgegriffen hat, ist derzeit die Schiffbarkeit auf mehreren deutschen Binnenwasserstraßen aufgrund eingestürzter Brücken, beschädigter Schleusen oder anderer Ursachen eingeschränkt, ohne dass Naturkatastrophen oder Terrorakte dafür Ursache wären:

So stürzte vor mittlerweile zweieinhalb Monaten die Dresdner Carolabrücke teilweise ein und behindert seither die Binnenschifffahrt vor Ort. Die derart beeinträchtigte Bundeswasserstraße Elbe schneidet Tschechien damit von der Binnenschifffahrt ab, was Binnenschifffahrt Online – Das Magazin für Technik und Logistik mit Bezug auf die Carolabrücke eine „internationale Katastrophe“ nennt ([binnenschifffahrt-online.de/2024/12/featured/34440/carolabruoecke/](http://binnenschifffahrt-online.de/2024/12/featured/34440/carolabruoecke/)).

Auch die Mosel bleibt voraussichtlich monatelang nicht regulär schiffbar und schneidet nach einer Havarie eines Schiffes an einer Schleuse somit Binnenhäfen in Frankreich und Luxemburg vom Anlaufen ab ([binnenschifffahrt-online.de/2024/12/featured/34516/mosel-7/](http://binnenschifffahrt-online.de/2024/12/featured/34516/mosel-7/)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche personellen und technischen Kapazitäten werden für eine schnellstmögliche Wiederherstellung der Schiffbarkeit nach Havarien benötigt, vorgehalten und werden diese seitens der Bundesregierung als ausreichend erachtet?
2. Welche Ministerien und Behörden wirken bei der Wiederherstellung der Schiffbarkeit von Bundeswasserstraßen mit?
3. Zu welchen entsprechend leistungsfähigen Unternehmen (vgl. Frage 2) unterhält die Bundesregierung vertragliche Beziehungen?
4. Könnten Pionier-Einheiten der Bundeswehr und oder das THW einen Beitrag zur Schiffbarmachung unserer Binnenwasserstraßen leisten, wenn ja, inwiefern und welcher Voraussetzungen bedarf es dazu?

5. Welcher Finanzbedarf ergibt sich nach Kenntnis der Bundesregierung aus dem Umfang der Beräumungsmaßnahmen der Bundeswasserstraße Elbe an der Carolabrücke?
6. Hält die Bundesregierung angesichts der Erfahrungen mit Havarien an Schleusen am Verzicht auf eine gesetzliche Verpflichtung zur Haftpflichtversicherung für Binnenschiffe auf deutschen Bundeswasserstraßen fest und falls ja weshalb ([www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1008102](http://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1008102))?
7. Erwartet die Bundesregierung angesichts der Sperrung der Elbebrücke in Bad Schandau ([www.lasuv.sachsen.de/b-172-bad-schandau-sperrung-8097.html](http://www.lasuv.sachsen.de/b-172-bad-schandau-sperrung-8097.html)) und der eingestürzten Carolabrücke in Dresden ggf. ein Aufwachsen oder Absinken der Gefahren, die von Brücken über Bundeswasserstraßen für die Schiffbarkeit und unsere Bundeswasserstraßen ausgehen?
8. Hat sich die Bundesregierung zu dem Projekt „Oder-Elbe-Donau-Wasserstraße“ eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, welche (vgl. [www.diepresse.com/6250162/absage-an-den-donau-oder-elbe-kanal](http://www.diepresse.com/6250162/absage-an-den-donau-oder-elbe-kanal))?
9. Hält die Bundesregierung an ihrer im Entwurf eines Gesetzes zu dem Vierten Protokoll vom 18. September 2023 zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel festgehaltenen Absicht zur Zahlung von Ausgleichszahlungen in Millionenhöhe als Ausgleich zugunsten der Gesellschaft Voies Navigables de France fest, und falls ja, weshalb, vgl. Bundestagsdrucksache 20/13089?
10. Priorisiert die Bundesregierung angesichts der teilweisen Nichtschiffbarkeit von Elbe und Mosel (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) gegebenenfalls eine Aufgabe, etwa deren Schiffbarmachung oder die Zahlung von Ausgleichszahlungen zugunsten der Gesellschaft Voies Navigables de France, und wenn ja, welche und weshalb?
11. Hält die Bundesregierung an dem durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Mosel-Saar-Lahn genannten Ziel fest, durch die jüngsten Hilfsmaßnahmen bis Jahresende allen ca. 70 Schiffen und ihren Besatzungen, die oberhalb des havarierten Schleusentores auf der Bundeswasserstraße Mosel ohne eigenes Verschulden festliegen bzw. festlagen durch die jüngsten Hilfsmaßnahmen eine Schleusung zu ermöglichen, und wenn nein, weshalb nicht, bzw. – falls eine Beantwortung dieser Kleinen Anfrage erst nach Jahresende erfolgt – ist das oben genannte Ziel erreicht worden, und wenn nein, weshalb nicht (vgl. [www.n-tv.de/panorama/70-Schiffe-nach-Schleusenunfall-auf-Mosel-gefangen-article25426336.html](http://www.n-tv.de/panorama/70-Schiffe-nach-Schleusenunfall-auf-Mosel-gefangen-article25426336.html) und [www.swrfernsehen.de/landesschau-rp/beschaedigte-moselschleuse-s-o-geht-es-einem-schiffer-und-dem-wasseramtschef-100.html](http://www.swrfernsehen.de/landesschau-rp/beschaedigte-moselschleuse-s-o-geht-es-einem-schiffer-und-dem-wasseramtschef-100.html))?

Berlin, den 16. Dezember 2024

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**