

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tarek Al-Wazir, Swantje Henrike Michaelsen, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/1713 –**

Aktuelle Situation der Binnenschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Binnenschifffahrt bietet grundsätzlich eine umwelt- und klimafreundliche sowie effiziente Möglichkeit, auch große Mengen an wichtigen Gütern zu transportieren. Sie kann dazu beitragen, Straßen und Schienen zu entlasten, weiteren Straßenbau und Flächenfraß überflüssig zu machen und somit einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Zudem verbinden Binnenschiffe historisch wichtige Wirtschaftszentren entlang von Kanälen und Wasserwegen in Deutschland und ganz Europa. Flüsse wie die Elbe, der Rhein, die Weser oder die Donau sind dabei immer auch wertvolle und einmalige Naturwelten. Sie stiften Lebensräume für Tiere und Pflanzen, bieten uns Menschen mit ihren natürlichen Überschwemmungsflächen nicht nur Hochwasserschutz, sondern prägen auch Landschaftsräume, Kultur und regionale Identität. Manche Flüsse, wie die Elbe, leiden jedoch selbst unter den Folgen einer jahrzehntelang zu wenig nachhaltigen Übernutzung, der Einträge aus Chemie und Landwirtschaft und der Erderhitzung. Folgen sind dann auch häufigere Hochwasserereignisse im unguten Wechselspiel mit häufigerem Niedrigwasser, welches selbst wiederum die Binnenschifffahrt wirtschaftlich zum Erliegen bringen kann, wie im Sommer 2025 auf der Elbe.

Geeignete Wasserstraßen hingegen stärken den Handel und die Versorgungssicherheit. Wie auch bei Schienen und Straßen ist die gebaute Infrastruktur durch zu geringe Investitionen in der Vergangenheit oft veraltet und stark sanierungsbedürftig. Insbesondere Schleusen, Schiffshebewerke und Brücken über Wasserstraßen sind viele Jahrzehnte oder sogar ein ganzes Jahrhundert alt. Dennoch findet die Wasserstraßeninfrastruktur in dem von der schwarz-roten Bundesregierung auf den Weg gebrachten „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ bisher keine Berücksichtigung und die im Bundeshaushalt vorgesehenen Investitionen sollen laut Entwurf der schwarz-roten Bundesregierung auf ihrem im Vergleich zu Straßen und Schienen niedrigen Niveau verharren.

1. Wie begründet die Bundesregierung, dass im Rahmen des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität die Wasserstraßeninfrastruktur nicht berücksichtigt werden soll, obwohl im Haushaltsentwurf für 2025 und 2026 kein signifikanter Anstieg der Mittel geplant ist?

Die Wasserstraße konnte bisher noch nicht im SVIK berücksichtigt werden. Für die Bundeswasserstraßen sind rund 1,5 Mrd. Euro im Einzelplan 12 veranschlagt.

2. Wie hoch ist der Investitionsstau im Bereich Wasserstraßeninfrastruktur?

Der Investitionsbedarf für die Wasserstraßeninfrastruktur besteht an den Bundeswasserstraßen vor allem für Erhalt und Ersatz der Anlagen. Ersatzinvestitionen und Erhaltungsmaßnahmen, die bereits jetzt Baureife haben oder bei denen in den Jahren 2026 bis 2029 Baurecht vorliegen wird, werden mit dem zur Verfügung stehenden Finanzrahmen umgesetzt. Der Bedarf wird fortlaufend geprüft und regelmäßig in die Haushaltsaufstellung der Bundesregierung eingebracht.

Priorität bei den Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur haben Sicherheit und Ersatzinvestitionen. Danach folgen wir streng dem Prinzip Erhalt vor Ausbau, wobei die verkehrswirtschaftliche Relevanz von Baumaßnahmen bei der Prioritätensetzung mit einbezogen wird.

3. Wie hoch waren die Mittel, die 2024 aus der Lkw-Maut in den Bereich der Bundeswasserstraßen flossen?

Im Jahr 2024 flossen 158,5 Mio. Euro aus der LKW-Maut in den Bereich der Bundeswasserstraßen.

4. Wie hoch sind die finanziellen Bedarfe für den Bedarfsplan Wasserstraße im Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung des Bundeshaushalts bei Fortsetzung aller in Bau befindlichen Projekte sowie bei angenommenem Baustart aller weiteren Projekte nach Abschluss der Planung, und in welcher Höhe sind die Investitionen in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung in Projekte des Bedarfsplans Wasserstraße vorgesehen (bitte jeweils in Jahresscheiben auflisten; bei Angabe der mittelfristigen Finanzplanung bitte die Mittel summiert über alle Haushaltstitel, die in den Bedarfsplan investiert werden, angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Plant die Bundesregierung, die Mittel für die Wasserstraße im Verkehrsetat in der mittelfristigen Finanzplanung zu erhöhen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung setzt sich für eine auskömmliche Finanzausstattung, um eine mittel- bis langfristig kalkulierbare Planungsgrundlage für die Bundeswasserstraßen zu haben.

6. Plant die Bundesregierung, die Maßnahmen, die die Beschleunigungskommission Mittelrhein in der vergangenen Wahlperiode erarbeitet hat, in dieser Legislaturperiode umzusetzen?
 - a) Wenn ja, wie ist der Zeitplan für die Umsetzung?

- b) Wie viele Mittel will die Bundesregierung dafür in den nächsten vier Jahren zur Verfügung stellen?
- c) Wenn nein, warum nicht?
- d) Wenn eine teilweise Umsetzung der Maßnahmen geplant ist, um welche handelt es sich, welche sollen nicht umgesetzt werden, und warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6d werden gemeinsam beantwortet werden.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat die vielversprechendsten Maßnahmen der Beschleunigungskommission Mittelrhein bereits in der letzten Legislaturperiode umgesetzt.

- 7. Plant die Bundesregierung, die „Abladeoptimierung am Niederrhein“ in dieser Legislaturperiode umzusetzen?
 - a) Wenn ja, wie ist der Zeitplan für die Umsetzung?
 - b) Wie viele Mittel will die Bundesregierung dafür in den nächsten vier Jahren zur Verfügung stellen?
 - c) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6c werden gemeinsam beantwortet werden.

Die Maßnahme „Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg“ wird, unter Zugrundelegung der jeweils abschnittsweise entstehenden Nutzeneffekte, sukzessive umgesetzt. Die Maßnahme ist in 4 Teilabschnitte unterteilt:

- Teilabschnitt 1 „Stürzelberg“ (Beseitigung lokaler Tiefenengstellen),
- Teilabschnitt 2 „Lausward“ (Beseitigung lokaler Tiefenengstellen),
- Teilabschnitt 3 „Steinerne Bänke“ (Maßnahmen zur Sohlstabilisierung),
- Teilabschnitt 4 „Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld“,
- (Maßnahmen zur Sohlstabilisierung).

Hinsichtlich Teilabschnitt 4 findet derzeit bis vsl. Ende 2026 die Bauausführung statt. Die Teilabschnitte 1 bis 3 befinden sich in der Planungsphase. Die Zuweisung der benötigten Haushaltsmittel erfolgt bedarfsgerecht.

- 8. Plant die Bundesregierung, die Sanierung und teilweise Verlängerung der Neckarschleusen in dieser Legislaturperiode zu realisieren?
 - a) Wenn ja, wie ist der Zeitplan für die Sanierung?
 - b) Wie viele Mittel will die Bundesregierung dafür in den nächsten vier Jahren zur Verfügung stellen?
 - c) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet werden.

In dieser Legislaturperiode konzentriert sich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf die Umsetzung dringend erforderlicher Instandsetzungen an Schleusen und Wehren, um langfristig einen verlässlichen Schleusenbetrieb an der Bundeswasserstraße Neckar sicherzustellen.

9. Wie viele Mittel standen 2024 im Rahmen der „Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße“ zur Verfügung, wie viele Mittel sind abgeflossen, und wie viele Mittel sollen dafür mittelfristig bis 2029 zur Verfügung stehen (bitte in Jahresscheiben angeben)?
10. Wie viele Mittel standen 2024 im Rahmen der „Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ zur Verfügung, und wie viele Mittel sollen dafür mittelfristig bis 2029 zur Verfügung stehen (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bundeshaushalt (BHH) 2024 standen beim Titel 1210 68313 „Förderprogramm Motoren und Modernisierung für die Binnenschifffahrt“ 50 Mio. Euro zur Verfügung. Aus diesem Ansatz fließen neben den Mitteln für die „Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße“ (kurz: Förderrichtlinie Verlagerung) auch die Mittel für die „Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ (kurz: Förderrichtlinie Antriebe) ab. Dargestellt sind in der nachfolgenden Übersicht der Mittelabfluss 2024 und die Mittelplanung gemäß der aktuellen Finanzplanung des Bundes bis 2029 für die Förderrichtlinie Verlagerung und die Förderrichtlinie Antriebe (alle Angaben in Millionen Euro).

	2024	2025	Finanzplanzeitraum 2026 bis 2029
Ansätze BHH 2024, BHH 2025, RegE BHH 2026/Finanzplan bis 2029	50	34	61,792
Förderrichtlinie Verlagerung	0	6,7	3,5
Förderrichtlinie Antriebe	17,731	27,3	58,292
Summe Förderrichtlinien	17,731	34	61,792

11. Plant die Bundesregierung, auch in den kommenden vier Jahren emissionsfreie Binnenschiffsneubauten mit bis zu 100 Prozent zuwendungsfähiger Ausgaben zu fördern?

Das „Förderprogramm Motoren und Modernisierung für die Binnenschifffahrt“ einschließlich der Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe wird derzeit evaluiert. Der Endbericht der Evaluierung soll dem BMV bis Ende Januar 2026 vorliegen.

12. Inwiefern plant die Bundesregierung Änderungen an der Förderung bei der Umrüstung von sich im Einsatz befindenden Binnenschiffen a) auf emissionsfreie Binnenschiffe und b) auf saubere Binnenschiffe vorzunehmen?

Der EU-beihilferechtliche Rahmen für die Förderung der Umrüstung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen auf emissionsfreie und saubere Binnenschiffe ist in Artikel 36b der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO) festgelegt. Die geltende Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsar-

mer Antriebe ist nach diesem Rechtsrahmen ausgerichtet und nutzt die maximalen, zulässigen Förderquoten in vollem Umfang aus.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 11 verwiesen.

13. Wie hoch ist der aktuelle Erneuerungsbedarf bei der Wasserstraßeninfrastruktur (bitte detailliert nach Schleusen, Schiffshebewerken, Wehranlagen, Kanalbrücken, Düken, Straßen- und Bahnbrücken über Bundeswasserstraßen, nach Talsperren, Sturmflutsperrwerken, Dämmen an Stauhaltungen und Kanälen, Uferbefestigungen, Strombauwerken und festen Schifffahrtszeichen auflisten), und wie ist der aktuelle Sanierungsstand im Jahr 2025 (bitte ebenfalls detailliert nach Bauwerken auflisten)?
14. Welche Sanierungen sind bis 2029 geplant (bitte detailliert nach Bauwerken und Jahren auflisten)?
15. Welche Sanierungen wurden bereits begonnen?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Baumaßnahmen an Bundeswasserstraßen werden sowohl im 2. Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025 in Kapitel 1203, Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes (VWIB), Teil C als auch im 1. Regierungsentwurf 2026 benannt. Baggerungen an den Bundeswasserstraßen werden als jährlich wiederkehrende Maßnahme im Rahmen der Erhaltung in Kapitel 1203, Titel 780 01 deklariert. Die jährlich wiederkehrenden Ausgaben sind im 2. RegE 2025 mit 255 Mio. Euro und im 1. RegE 2026 mit 179,4 Mio. Euro veranschlagt. Der Investitionsbedarf für die Wasserstraßeninfrastruktur besteht an den Bundeswasserstraßen vor allem für Erhalt und Ersatz von Anlagen (u. a. 560 Schleusen und Wehranlagen, 1 300 Straßen- und Bahnbrücken, Dämme, Düker). Es besteht ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf an ca. 70 Wehranlagen, ca. 130 Schleusenanlagen und 160 Brücken. Die laufenden Maßnahmen werden mit dem zur Verfügung stehenden Finanzrahmen umgesetzt.

Die Aufstellung des Bundeshaushalts 2026 und die Finanzplanung 2027 bis 2029 sind Gegenstand der parlamentarischen Beratungen, die noch nicht abgeschlossen sind.

16. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung zur Reform der Wasser-Schifffahrtsverwaltung (WSV) in dieser Legislaturperiode, und wenn sie diesbezüglich keine Pläne verfolgt, warum nicht?

Zehn Jahre nach der Gründung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) 2013 und des formalen Abschlusses der WSV-Reform im Jahr 2021 wurde das Projekt „Aufgabenkritik und Sollausrüstung der GDWS“ durchgeführt. 2024 wurde die Organisationsuntersuchung (OrgU) GDWS durch die Übergabe des Abschlussberichts „Aufgabenkritik und Soll-Ausrichtung der GDWS“ beendet. Die Ergebnisse sollen in einem Umsetzungsprojekt realisiert werden. Im Bereich der WSV sollen so in Ergänzung der Aufgaben der Bereitstellung einer zuverlässigen Wasserstraßeninfrastruktur sowie der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Bundeswasserstraßen die Zukunftsaufgaben Digitalisierung und Verfahrensbeschleunigung vorangetrieben werden.

17. Welches Verlagerungspotenzial von der Straße auf die Wasserstraße erwartet die Bundesregierung durch freiwerdende Kapazitäten nach dem Kohleausstieg spätestens 2038, gibt es hierzu bereits Branchengespräche mit der Industrie und Logistik, und wenn nein, warum nicht?

Die in der deutschen Binnenschifffahrt transportierte Kohlemenge sinkt bereits mehr als ein Jahrzehnt fast kontinuierlich. Im Jahr 2014 wurden noch 35 Mio. Tonnen mit dem Binnenschiff befördert, im Jahr 2024 waren es nur noch 15 Mio. Tonnen. Die freiwerdenden Kapazitäten in der Binnenschifffahrt liegen demnach bei rund 15 Mio. Tonnen jährlich im Vergleich zu rund 3 400 Mio. Tonnen jährlich, die mit europäischen Lastkraftwagen in Deutschland befördert werden. Das Verlagerungspotential vom Lkw auf das Binnenschiff ist demnach sehr gering und begründet keine Branchengespräche mit der Industrie und Logistik.

18. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand bezüglich des Ausnahmevertrags zwischen Deutschland und Tschechien bezüglich der Ausnahme der Elbe aus dem sogenannten Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V), und welche Schritte plant die Bundesregierung zu unternehmen, damit dieser bereits fertig ausgehandelte Ausnahmevertrag zum Abschluss gebracht wird?

Gemäß Artikel 23 der EU-Verordnung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) wird die Europäische Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen für die Wasserstraßen des TEN-V die Referenzwasserstände zu den Wasserstraßenparametern „Fahrrinnentiefe“ und „Mindesthöhe unter Brücken“ festgelegt werden. Im Zuge der Erstellung dieser Durchführungsrechtsakte wird die Europäische Kommission auch den gemeinsamen CZE DEU Ausnahmeantrag behandeln, der der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission zu den vorgenannten Wasserstraßenparametern vorgelegt wurde.

19. Trifft es zu, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Erfassung und Zählung von Binnenschifffahrtstransporten auf der Elbe bereits im Jahr 2022 eingestellt hat (vgl. www.l-iz.de/politik/region/2025/08/elbe-muss-als-wasserstrasse-zurueckgestuft-werden-630605), und wenn ja, was waren die hierfür maßgeblichen Gründe?
- a) War im Fall einer Einstellung ein Grund langanhaltende und bzw. oder wiederkehrende Niedrigwasserstände der Elbe?
- b) Wie soll, wenn die Einstellung der Zählung zutrifft, nach Auffassung der Bundesregierung noch erfasst und bewertet werden können, ob und in welchem – möglicherweise auch sehr geringen Ausmaß – Binnenschifffahrt auf der Elbe stattfindet?

Die Fragen 19 bis 19b werden gemeinsam beantwortet werden.

Die statistische Erfassung wurde nicht vollständig eingestellt, sondern aufgrund begrenzter Personalressourcen nur noch eingeschränkt durchgeführt. Die dadurch erhobenen Daten sind nicht mehr aussagekräftig und geben kein verlässliches Bild der tatsächlichen Verkehre wieder. Aus diesem Grund wurde auf eine Veröffentlichung verzichtet. Derzeit erfolgt die Umstellung auf ein digitales, kamerabasiertes System. Damit können künftig neben der Güterschifffahrt auch Freizeit- und Personenverkehre- sowie Groß- und Schwertransporte systematisch erfasst und die Datenlage verbessert werden.

20. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung überhaupt noch Binnenschifffahrt auf der Elbe stattfinden?

Die deutsche Binnenelbe ist eine freifließende Bundeswasserstraße mit saisonalen Niedrigwasserphasen. Mit Einführung des Gesamtkonzepts Elbe als strategischem Handlungsrahmen wurde daher ein Unterhaltungsziel von 1,4 m Tiefe unter einem Bezugswasserstand festgelegt, welches bereits über weite Teile des Jahres an den meisten Stellen erreicht wird. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes arbeitet weiterhin daran, die Binnenelbe entlang ihres gesamten Verlaufs dauerhaft nutzbar zu machen – dieser Auftrag wird schrittweise umgesetzt.

Freizeit- und Personenschifffahrt sowie Groß- und Schwertransporte kommen mit vergleichsweise geringen Wasserständen aus und nutzen die Elbe bereits heute. Die verstärkte Verlagerung von Groß- und Schwertransporte auf die Wasserstraße – insbesondere zur Entlastung der Straßeninfrastruktur – ist ein verkehrspolitisches Ziel des Bundesministeriums für Verkehr.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.