

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle,  
Alexis L. Giersch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion AfD  
– Drucksache 21/3381 –**

**Mögliche Verkehrsverlagerung weg von der Bundeswasserstraße und  
Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt****Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Bundeswasserstraßen bilden eine zentrale Transportachse für den energieeffizienten Güterverkehr. Dennoch deuten nach Ansicht der Fragesteller aktuelle Entwicklungen darauf hin, dass deren Bedeutung (politisch) zurückgedrängt wird. Aktuelle Quellen belegen, dass der Haushaltsentwurf 2025 Kürzungen der Wasserstraßenunterhaltung vorsieht ([www.schifffahrtundtechnik.de/nachrichten/verkehrspolitik/bundesaushalt-2025-bdb-kritisiert-kuerzung-en-bei-ausbildung-und-flottenmodernisierung-3681786](http://www.schifffahrtundtechnik.de/nachrichten/verkehrspolitik/bundesaushalt-2025-bdb-kritisiert-kuerzung-en-bei-ausbildung-und-flottenmodernisierung-3681786); bei gleichzeitigem Aufwuchs für „Erhaltung“ sowie „Ersatz, Aus- und Neubau“).

Die Verkehrsausschuss-Anhörung im Mai 2024 bestätigte einen fortbestehenden Investitionsstau ([www.bundestag.de/webarchiv/Ausschuesse/ausschuesse/20/a15\\_verkehr/anhoerungen/995226-995226](http://www.bundestag.de/webarchiv/Ausschuesse/ausschuesse/20/a15_verkehr/anhoerungen/995226-995226)).

Der GDWS-Verkehrsbericht (GDWS = Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) 2024 weist stagnierende bzw. rückläufige Transportmengen auf ([www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsberichte/Verkehrsbericht\\_2024.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsberichte/Verkehrsbericht_2024.pdf?__blob=publicationFile&v=2)), obwohl der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) einen leichten Zuwachs der Transportmengen verzeichnet ([www.binnenschiff.de/wp-content/uploads/2025/10/Daten-Fakten\\_2024-2025.pdf](http://www.binnenschiff.de/wp-content/uploads/2025/10/Daten-Fakten_2024-2025.pdf)).

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) verweist nach Wahrnehmung der Fragesteller auf zunehmende Nutzungskonflikte und fehlende systemische Leistungsabsicherung ([https://izw.baw.de/publikationen/geschaeftsberichte/0/BAW-Geschaeftsbericht\\_2024.pdf](https://izw.baw.de/publikationen/geschaeftsberichte/0/BAW-Geschaeftsbericht_2024.pdf))

Vor diesem Hintergrund stellt sich aus Sicht der Fragesteller die Frage, ob die Bundesregierung eine strukturelle Verkehrsverlagerung weg von der Wasserstraße hin zu Schiene und Straße betreibt ([https://binnenschifffahrt-online.de/2025/10/featured/37748/bund-sieht-nur-geringes-verlagerungspotenzial-auf-wasserstrassen/?utm\\_source=CleverReach&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=30.10.25+Kampagnen-Name&utm\\_content=Mailing\\_16613914](https://binnenschifffahrt-online.de/2025/10/featured/37748/bund-sieht-nur-geringes-verlagerungspotenzial-auf-wasserstrassen/?utm_source=CleverReach&utm_medium=email&utm_campaign=30.10.25+Kampagnen-Name&utm_content=Mailing_16613914)).

Auch die Bundeswasserstraße Elbe verliert für die Binnenschifffahrt zunehmend an Bedeutung aufgrund fehlender Fahrwassertiefen ([www.spiegel.de/pa](http://www.spiegel.de/pa)

norama/elbe-wasserstaende-gefaehrden-schifffahrt-und-werften-das-grosse-zitern-a-17a1cc91-33c9-4988-ac47-465a4ccfc0db).

Parallel gibt es aber eine Studie des Umweltbundesamtes, die empfiehlt, Wasser aus der Elbe in die Spree zu leiten, was nach Meinung der Fragesteller der Elbe noch weniger Schiffbarkeit bringt und die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe (GKE) infrage stellt ([www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/20230601\\_factsheet\\_braunkohleausstieg.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/20230601_factsheet_braunkohleausstieg.pdf) und [www.gesamtkonzept-elbe.de/Webs/Projektseite/GkElbe2020/DE/Home/home\\_node.html](http://www.gesamtkonzept-elbe.de/Webs/Projektseite/GkElbe2020/DE/Home/home_node.html)).

1. Welche strategische Rolle misst die Bundesregierung im Bundesverkehrswegeplan dem Verkehrsträger Wasserstraße im Vergleich zu Schiene und Straße bei?

Die Förderung klima- und umweltfreundlicher Verkehrsträger, wie der Wasserstraße, ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik. Die Verbesserung der Qualität der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und der Hinterlandanbindung der für Deutschland wichtigen Rheinmündungshäfen stehen ebenfalls im Fokus der Investitionspolitik im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030.

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Analyse des Verkehrsausschusses vom Mai 2024, wonach ein struktureller Investitionsstau bei Schleusen und Anlagen besteht, und wo setzt sie nunmehr Prioritäten?

Sanierung und Modernisierung der in die Jahre gekommenen Verkehrswege – auch der Wasserstraßen – sind bereits im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode als verkehrspolitischer Schwerpunkt verankert. Dort heißt es dementsprechend, dass für die Ertüchtigung der Infrastruktur aus Wasserstraßen, Schleusen, See- und Binnenhäfen eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung mit Planungssicherheit sichergestellt werden soll.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Transportmengenentwicklungen (laut GDWS-Verkehrsbericht 2024), obwohl der BDB einen leichten Zuwachs verzeichnet?

Grundlage für die strategische Planung der Bundeswasserstraßen ist ausschließlich das auf dem BVWP 2030 basierende Bundeswasserstraßenbaugesetz (WaStrAbG) bzw. der diesem anhängende Bedarfsplan Wasserstraße. Gemäß § 4 WaStrABG prüft die Bundesregierung nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist (Bedarfsplanüberprüfung, BPÜ). Die Ergebnisse der Ende 2024 abgeschlossenen BPÜ zeigen, dass derzeit Gesetzesänderungen nicht erforderlich sind.

4. Inwiefern wurden die geplanten Kürzungen im Haushaltsentwurf 2025 bei der Wasserstraßenunterhaltung im Hinblick auf die Systemrelevanz der Binnenschifffahrt begründet?

Im Bundeshaushalt 2026 sind für die Wasserstraßen 1,823 Mrd. Euro veranschlagt. Die Bundesregierung hält daran fest, alle notwendigen und baureifen Maßnahmen umzusetzen.

5. Droht der Wasserstraße ohne planerische Leistungsabsicherungen ein Funktionsverlust?
8. Wenn Frage 6 verneint wird, welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um die Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen nachhaltig zu sichern?

Die Fragen 5 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Oberste Priorität bei den Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur haben Sicherheit und Ersatzinvestitionen – Schleusen und Wehre an den Wasserstraßen müssen funktionieren.

6. Gibt es innerhalb der Bundesregierung Überlegungen, den Güterverkehr systematisch von der Wasserstraße auf die Schiene zu verlagern?
7. Wenn Frage 6 bejaht wird, welche Zeitachsen, Branchenbereiche und Logistikkorridore betrifft dies konkret?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

9. Gibt es seitens der Bundesregierung Bestrebungen, dass GKE schneller als geplant umzusetzen?

Die Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe erfolgt, wie dies von Bund und Ländern beschlossen wurde.

10. Steht die Bundesregierung bezüglich der Umsetzung des GKE mit der tschechischen Regierung in Verbindung, und welche Maßnahmen werden in Zusammenarbeit geplant?

Das Gesamtkonzept Elbe ist sowohl Grundlage für die Maßnahmenumsetzung als auch des deutsch-tschechischen Regierungsabkommens.

11. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, den Wasserhaushalt in der Spree sicherzustellen, und wenn ja, welche wären das?

Nein, denn die Angelegenheiten der Wasserwirtschaft liegen in der Zuständigkeit der Länder.

# *Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*