

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Alexis L. Giersch, Wolfgang Wiehle, Lars Haise, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Stefan Henze, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Hans-Jürgen Goßner, Volker Scheurell, Otto Strauß, Andreas Mayer, Carsten Becker und der Fraktion der AfD

Rückgang der Binnenschifffahrt im Hinterland des Hamburger Hafens und Einbruch am Elbe-Lübeck-Kanal

Aktuelle Zahlen aus der „Hafenrundschau Lübeck“ zeigen einen dramatischen Rückgang der Binnenschifffahrt im Hinterland des Hamburger Hafens (luebeck-er-hafenrundschau.de/blog/binnenschiffe-verlieren-im-hinterlandverkehr/).

So wurden im Jahr 2025 an der Schleuse Geesthacht nur noch 7 994 Binnenschiffe mit rund 5 239 Millionen Tonnen Ladung gezählt (ebd.). Zehn Jahre zuvor waren es noch über 18 500 Schiffe mit mehr als 10 Millionen Tonnen (ebd.). Besonders gravierend ist der Einbruch am Elbe-Lübeck-Kanal: Im Jahr 2025 passierten lediglich 234 Binnenschiffe die Schleuse Lauenburg (ebd.). Ursächlich wird in der Veröffentlichung unter anderem eine achtmonatige Sperrung der Donnerschleuse genannt. Zudem wird auf strukturelle Veränderungen hingewiesen, etwa den politisch gewollten Kohleausstieg sowie Verlagerungen im Güterverkehr. Gleichzeitig bestehen weiterhin infrastrukturelle Defizite und Einschränkungen im Wasserstraßennetz.

Die vorliegenden Zahlen zeigen nach Auffassung der Fragesteller einen besorgniserregenden Rückgang der Binnenschifffahrt in einem zentralen Wirtschaftsraum Deutschlands. Die Wasserstraße ist ein energieeffizienter und umweltfreundlicher Verkehrsträger. Ihr Bedeutungsverlust steht jedoch im Widerspruch zu verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung den drastischen Rückgang der Binnenschifffahrt seit 2015 im Hinterland des Hamburger Hafens?
2. Welche Ursachen sieht die Bundesregierung konkret für den Rückgang der Schiffs- und Ladungszahlen an der Schleuse Geesthacht?
3. Haben nach Einschätzung der Bundesregierung energiepolitische Maßnahmen (z. B. Kohleausstieg) Anteil am Rückgang der Transportmengen, und wenn ja, welchen?
4. Welche weiteren strukturellen Gründe (z. B. Verlagerung auf Straße bzw. Schiene, wirtschaftliche Veränderungen) sind nach Kenntnis der Bundesregierung ggf. maßgeblich (vgl. Frage 3)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung den massiven Einbruch am Elbe-Lübeck-Kanal, insbesondere im Vergleich zu früheren Jahren (z. B. 2008, vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

6. Welche konkreten Auswirkungen hatte die achtmonatige Sperrung der Donnerschleuse nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Güterverkehr (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
7. Warum dauerte die Sperrung der Donnerschleuse so lange, und welche Maßnahmen wurden ggf. zur Beschleunigung ergriffen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Welche Investitionen sind aktuell für den Elbe-Lübeck-Kanal sowie die Schleuseninfrastruktur ggf. geplant?
9. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Schleusen und Wasserstraßen im norddeutschen Raum insgesamt?
10. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung ggf., um die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber Straße und Schiene zu sichern?
11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Binnenschifffahrt am Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens aktuell, und wie hat sich dieser entwickelt?
12. Welche Maßnahmen sind ggf. geplant, um den Rückgang der Transportmengen zu stoppen bzw. umzukehren (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
13. Hat sich die Bundesregierung eine eigene Auffassung zu der Aussage gebildet, dass infrastrukturelle Engpässe und Sperrungen zu dauerhaften Verkehrsverlagerungen führen, und wenn ja, wie lautet diese?
14. Welche konkreten Projekte zur Modernisierung und zum Ausbau der Bundeswasserstraßen sind im Bereich Elbe, Elbe-Seitenkanal und Elbe-Lübeck-Kanal ggf. geplant?
15. Wann ist mit einer nachhaltigen Stabilisierung der Verkehrsleistungen auf diesen Wasserstraßen zu rechnen?

Berlin, den 14. April 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion