

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Alexis L. Giersch, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 21/5429 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Aktuelle Zahlen aus der „Hafenrundschau Lübeck“ zeigen einen dramatischen Rückgang der Binnenschifffahrt im Hinterland des Hamburger Hafens ([luebecer-hafenrundschau.de/blog/binnenschiffe-verlieren-im-hinterlandverkehr/](http://luebecer-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.

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)?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat zur Überprüfung der Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße eine aktuelle Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2040 erstellt und darin die zu erwartenden Veränderungen im Personen- und Güterverkehr zur letzten Verkehrsprognose 2030 und zum Analysejahr 2019 dargelegt.

Im Übrigen wird auf die Verkehrsprognose 2040 verwiesen [www.bmv.de/ShareDDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html](http://www.bmv.de/ShareDDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html).

6. Welche konkreten Auswirkungen hatte die achtmonatige Sperrung der Donnerschleuse nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Güterverkehr (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Der Bundesregierung liegen keine spezifischen Erkenntnisse zu den konkreten Auswirkungen der achtmonatigen Sperrung der Donnerschleuse auf den Güterverkehr vor.

7. Warum dauerte die Sperrung der Donnerschleuse so lange, und welche Maßnahmen wurden ggf. zur Beschleunigung ergriffen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Während der Bauwerksprüfung im Oktober/November 2024 wurden standsicherheitsrelevante Schäden festgestellt und im ersten Quartal 2025 behoben. Bei der anschließenden testweisen Wiederinbetriebnahme zeigte sich, dass erhebliche Grundwasserdrücke auf das Bauwerk einwirken, die die Betriebssicherheit beeinträchtigten. Die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen wurden umgesetzt.

8. Welche Investitionen sind aktuell für den Elbe-Lübeck-Kanal sowie die Schleuseninfrastruktur ggf. geplant?

Die Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nimmt am „Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)“ Maßnahmen vor, die den Betrieb gewährleisten und die verkehrliche Nutzung verbessern. Dazu gehören der Ersatz der Schleuse Witzeze einschließlich Schleusenbrücke, der Ersatz der Kanalbrücken in modernen Abmessungen sowie Optimierungen des elbseitigen Anschlusses. Der Neubau der Straßenbrücke Basedow Lanze befindet sich in der Ausschreibung.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Schleusen und Wasserstraßen im norddeutschen Raum insgesamt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zustand der Schleusen, Wehre und Brücken an den Bundeswasserstraßen“ auf Bundestagsdrucksache 21/5465 verwiesen.

10. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung ggf., um die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber Straße und Schiene zu sichern?

Die deutsche Binnenschifffahrt wird im Rahmen des neuen Haushaltstitels „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ im Klimaschutz- und Transformationsfonds (KTF) mit bis zu 400 Mio. Euro gefördert. Das dazu gehörende Förderprogramm zum Aufbau Grüner Binnenschifffahrtskorridore und zur Verkehrsverlagerung von öffentlichem Personennahverkehr und urbanen Wirtschaftsverkehren auf die Wasserstraße wird derzeit finalisiert. Ziel der Förderung ist die Schaffung von Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt, die eine Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen ermöglicht und die Wettbewerbsfähigkeit erhöht.

11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Binnenschifffahrt am Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens aktuell, und wie hat sich dieser entwickelt?

Auswertungen zum Modal-Split zum Hamburger Hafen liegen der Bundesregierung nicht vor.

12. Welche Maßnahmen sind ggf. geplant, um den Rückgang der Transportmengen zu stoppen bzw. umzukehren (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Bundesregierung lässt die Studie „Ermittlung neuer Märkte für die deutsche Güterbinnenschifffahrt bis zum Jahr 2040“ erarbeiten. Ziel der Studie ist es, wachstumsträchtige Marktsegmente für die Binnenschifffahrt in Deutschland zu analysieren und eine Entscheidungs- und Planungsgrundlage für Investitionen zur Verfügung stellen. Darüber hinaus fördert die Bundesregierung im Rahmen des Förderprogramms zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen seit 2024 die bauliche Anpassung von Güterschiffen zur Erschließung neuer Märkte.

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?

Das Ziel der Bundesregierung ist eine leistungsfähige, verlässliche und zukunftsorientierte Wasserstraßeninfrastruktur, die fest in die nationalen und europäischen Logistikketten eingebunden ist. Voraussetzung ist der bedarfsgerechte Erhalt der Bundeswasserstraßen.

14. Welche konkreten Projekte zur Modernisierung und zum Ausbau der Bundeswasserstraßen sind im Bereich Elbe, Elbe-Seitenkanal und Elbe-Lübeck-Kanal ggf. geplant?

An der Elbe werden die Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzeptes Elbe umgesetzt. Zum Elbe-Lübeck-Kanal wird auf die Antwort zur Frage 8 verwiesen. Am Elbe-Seitenkanal (ESK) ist das BVWP-Projekt Nr. W12 „Vorgezogener Ersatzneubau einer Schleuse in Lüneburg-Scharnebeck“ geplant. Zudem wird das Schiffshebewerk Lüneburg instandgesetzt, um die sichere und zuverlässige Befahrbarkeit des ESK bis zur Inbetriebnahme der neuen Schleuse sicherzustellen.

15. Wann ist mit einer nachhaltigen Stabilisierung der Verkehrsleistungen auf diesen Wasserstraßen zu rechnen?

Die Verkehrsprognose 2040 geht für die Binnenschifffahrt von einer Verkehrsmenge von rd. 174 Mio. Gütertonnen bzw. einer Verkehrsleistung von rd. 48 Mrd. Tonnenkilometern aus.