

## **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**

### **Zukunft der Elbe als Wasserstraße, Staustufen, Schleusen, Schiffbarkeit und mögliche Wettbewerbsnachteile gegenüber Tschechien**

Die Elbe ist eine der wichtigsten Bundeswasserstraßen und zugleich eine der letzten weitgehend frei fließenden Flüsse Europas. Während Deutschland seit Jahrzehnten auf einen sogenannten sanften Ausbau setzt, verfolgt Tschechien eine deutlich wirtschaftsorientiertere Strategie und plant bzw. realisiert Staustufen, wie die Staustufe Děčín ([https://de.wikipedia.org/wiki/Staustufe\\_D%C4%9B%C4%8D%C3%ADn](https://de.wikipedia.org/wiki/Staustufe_D%C4%9B%C4%8D%C3%ADn)), mit Schleusen, zur Sicherstellung einer ganzjährigen Schiffbarkeit ([www.rvc.gov.cz/stavby/plavebni-stupen-decin](http://www.rvc.gov.cz/stavby/plavebni-stupen-decin)).

Denn die „Elbe führt immer seltener ausreichend Wasser – selbst im Frühjahr, wenn früher Schneeschmelze und Regen für hohe Wasserstände sorgten“, räumt selbst der Staustufenplänen gegenüber kritisch eingestellte BUND ein ([www.bund-sachsen.de/service/presse/detail/news/tschechische-staustufenplaene-kein-nutzen-fuer-die-schifffahrt/](http://www.bund-sachsen.de/service/presse/detail/news/tschechische-staustufenplaene-kein-nutzen-fuer-die-schifffahrt/)).

Unbefahrbarkeit von deutschen Bundeswasserstraßen führt nach Auffassung der Fragesteller zu erheblichen Ausfällen und damit Wettbewerbsnachteilen für deutsche Häfen, Unternehmen und die Binnenschifffahrt. Gleichzeitig wird der Verkehr zunehmend auf Straße und Schiene verlagert, mit entsprechenden Belastungen für Infrastruktur, Umwelt und Steuerzahler.

Vor diesem Hintergrund stellt sich den Fragestellern die Frage, ob die derzeitige Politik der Bundesregierung den Anforderungen einer modernen, leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur noch gerecht wird ([www.mz.de/mitteldeutschland/sachsen-anhalt/elbe-in-not-warum-der-groesste-fluss-sachsen-anhalts-immer-tiefer-sinkt-und-was-dagegen-getan-wird-4228340](http://www.mz.de/mitteldeutschland/sachsen-anhalt/elbe-in-not-warum-der-groesste-fluss-sachsen-anhalts-immer-tiefer-sinkt-und-was-dagegen-getan-wird-4228340), [www.zeit.de/2021/18/elbe-niedrigwasser-fluss-naturschutz-klimawandel-vertiefung/seite-2](http://www.zeit.de/2021/18/elbe-niedrigwasser-fluss-naturschutz-klimawandel-vertiefung/seite-2)).

Obwohl die derzeitige Entwicklung nicht ausschließt, dass die Elbe ihre Funktion als verlässliche Wasserstraße zunehmend verliert, schließt die Bundesregierung im Festhalten an ein Eckpunktepapier vom 5. März 2013 den Bau von Staustufen in der deutschen Binnenelbe aus, wie die Antwort der Bundesregierung auf die Frage des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 20/10791, Antwort der Bundesregierung auf Frage 78, zeigt. Gleichzeitig investiert Tschechien gezielt in den Ausbau ihrer Infrastruktur, um wirtschaftliche Vorteile zu sichern. Es stellt sich den Fragestellern daher die grundsätzliche Frage, ob Deutschland weiterhin an einer restriktiven Politik festhalten kann, ohne langfristig Wettbewerbsnachteile in Kauf zu nehmen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Schiffbarkeit der Elbe im Jahresdurchschnitt (Tage mit ausreichender Fahrrinntiefe), und wie hat sich diese in den letzten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?
2. Welche konkreten wirtschaftlichen Schäden entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch Niedrigwasserperioden auf der Elbe für Häfen, Industrie und Logistikunternehmen?
3. In welchem Umfang sieht die Bundesregierung ggf. Wettbewerbsnachteile für deutsche Standorte gegenüber Tschechien, das aktiv in den Ausbau der Elbe investiert?
4. Aus welchen konkreten Gründen lehnt die Bundesregierung den Bau von Staustufen mit Schleusen an der Elbe derzeit ab (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Hält die Bundesregierung die Voraussetzungen, Annahmen und klimatischen Bedingungen vom März 2013 derzeit noch aktuell (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller, und wenn ja weshalb, und falls nicht, was schlussfolgert sie daraus)?
6. Welche rechtlichen Vorgaben, insbesondere aus EU-Recht, stehen einem Ausbau der Elbe mit Staustufen ggf. entgegen, und welche Spielräume bestehen nach Auffassung der Bundesregierung?
7. Welche Kosten sind in den letzten zehn Jahren für Unterhaltungsmaßnahmen auf der Elbe (z. B. Baggerungen, Buhnenbau, Sedimentmanagement) angefallen, und wie bewertet die Bundesregierung deren Wirksamkeit?
8. Welche Auswirkungen hätte der Bau von Staustufen nach Kenntnis der Bundesregierung auf:
  - a) die Schiffbarkeit?
  - b) die Energieerzeugung (Wasserkraft)?
  - c) den Hochwasserschutz?
9. Wie bewertet die Bundesregierung den möglichen Zielkonflikt zwischen Naturschutz (insbesondere Auenlandschaften) und wirtschaftlicher Nutzung der Elbe?
10. Plant die Bundesregierung, ihre bisherige Strategie zu überdenken und, analog zu Tschechien, stärker auf infrastrukturelle Maßnahmen zur Sicherung der Schiffbarkeit zu setzen, und wenn ja, inwieweit (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Berlin, den 26. Mai 2026

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