Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8643**

21. Wahlperiode 15.10.2026

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Alexis L. Giersch, 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

Havarien und Schiffsunfälle auf deutschen Bundeswasserstraßen – Schäden, Schadensregulierung und Kostenübername

Die Sicherheit und zuverlässige Befahrbarkeit der deutschen Bundeswasserstraßen ist für die Binnenschifffahrt und die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur von erheblicher Bedeutung. In den vergangenen Wochen wurde über mehrere Havarien, Kollisionen, technische Ausfälle, Brände und Grundberührungen bzw. Festfahrungen von Binnen- und Fahrgastschiffen berichtet, beispielsweise am 22. September 2026 an der Schleuse Neckargemünd am Neckar (www.presseportal.de/blaulicht/pm/110981/6357463).

Ein Gütermotorschiff kollidierte zunächst mit der Mittelmauer beider Schleusenkammern und anschließend mit der landseitigen Kammerwand. Nach dem damaligen Ermittlungsstand führte ein technischer Defekt am Bugstrahlruder zu dem Unfall. Die Schadenshöhe an der Schleuse war zunächst noch nicht beziffert; die Schleuse blieb funktionsfähig.

Einen weiteren Vorfall gab es am 20. September 2026 an der Schleuse Heilbronn am Neckar (www.presseportal.de/blaulicht/pm/110981/6356092): Ein Gütermotorschiff stieß während eines Schleusenvorgangs unter anderem mit dem Schleusentor und dem Stoßschutz zusammen. Nach Einschätzung eines Gutachters belief sich der Schaden an der Schleusenanlage auf rund 1 000 000 Euro und der Schaden am Gütermotorschiff auf rund 50 000 Euro.

Am 15. September 2026, Hunte bei Elsfleth (www.presseportal.de/blaulicht/pm/119277/6352789): Ein niederländisches Binnenschiff kollidierte mit der Eisenbahnbrücke in Elsfleth. Das Steuerhaus wurde erheblich beschädigt und Teile davon wurden abgerissen. Die beiden Besatzungsmitglieder blieben unverletzt; für das Schiff wurde ein Weiterfahrverbot ausgesprochen. Die Bahnstrecke wurde vorübergehend gesperrt.

Der 12. September 2026, Elbe bei Radegast/Bleckede, Elb-km 555 (www.presseportal.de/blaulicht/pm/59488/6350996): Der historische Raddampfer „Kaiser Wilhelm“ geriet innerhalb der Fahrrinne auf eine Sandbank. Zwei Fahrgäste wurden leicht verletzt. An dem Ereignis war kein anderes Schiff beteiligt.

Oder auch der 8. September 2026, ein Vorfall auf dem Mittellandkanal bei Vahldorf (https://polizei.sachsen-anhalt.de/bs/pressemitteilungen/polizei?cHash=382895b293597a3c404f0e2265d7131b&tx_tsarssinclude_pi1%5Baction%5D=single&tx_tsarssinclude_pi1%5Bcontroller%5D=Base&tx_tsarssinclude_pi1%5Buid%5D=682455): Auf einem deutschen Gütermotorschiff kam es zu einem Brand im Maschinenraum. Zwei Besatzungsmitglieder und ein Feuer-

wehrmann wurden leicht verletzt. Der Sachschaden wurde zunächst auf etwa 50 000 Euro geschätzt. Bis zur technischen Überprüfung wurde ein Weiterfahrverbot ausgesprochen.

Es gibt noch weitere Vorfälle, erwähnt werden soll auch der Unfall vom 5. September 2026 auf der Untere Havel-Wasserstraße bei Klein Kreuz (https://polizei.brandenburg.de/pressemeldung/schiffsunfall-mit-zwei-verletzten-person/571961): Ein führerscheinfreies Mietboot kenterte; zwei Personen wurden leicht verletzt. Nach den Ermittlungen der Wasserschutzpolizei kam eine Anfahrung durch ein Gütermotorschiff als Unfallursache in Betracht. Gegen den Schiffsführer des als möglichen Unfallbeteiligten ermittelten Gütermotorschiffes wurde ein Ermittlungsverfahren eingeleitet.

Einen Tag vorher kam es zu einem Zwischenfall auf der Mosel bei Traben-Trarbach, Mosel-km 110,750 (www.presseportal.de/blaulicht/pm/117719/6346037): Ein Fahrgastkabinenschiff kollidierte mit der alten Wolfer Brücke. Das Steuerhaus wurde erheblich beschädigt; der Schiffsführer wurde schwer verletzt. Am Brückenbauwerk wurden vor Ort keine Beeinträchtigungen festgestellt.

Bereits in der Schriftlichen Frage 122 des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 20/10665 wurde die Bundesregierung nach Havarien und Kollisionen auf Bundeswasserstraßen sowie den Kosten notwendiger Schadensregulierungen gefragt. Die Bundesregierung teilte mit, dass die Schiffsunfalldatenbank HAVARIS 2023 in den Wirkbetrieb gegangen sei. Für 2023 seien 234 Kollisionen oder Anfahrungen sowie 65 Grundberührungen gemeldet worden. Kosten für notwendige Schadensregulierungen würden in HAVARIS nicht erfasst (Bundestagsdrucksache 20/10665).

In der Schriftlichen Frage 180 des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 21/5249 zur Havarie eines Binnenschiffes an einer Brücke im Hafen von Neuss teilte die Bundesregierung im April 2026 mit, dass schätzungsweise 95 Prozent der Binnenschiffe haftpflichtversichert seien. Der damalige Unfall habe sich außerhalb einer Bundeswasserstraße ereignet und die betroffene Brücke habe nicht im Eigentum des Bundes gestanden (Bundestagsdrucksache 21/5249).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Havarien, Kollisionen, Anfahrungen, Grundberührungen, Festfahrungen, Brände oder sonstigen Schiffsunfälle unter Beteiligung von Binnen- und Fahrgastschiffen wurden auf deutschen Bundeswasserstraßen seit dem 1. September 2026 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage registriert (bitte tabellarisch nach Datum, Bundeswasserstraße, Ort bzw. Wasserstraßenkilometer, Schiffstyp, Ereignisart, soweit bekannt, Unfallursache sowie Erfassung in HAVARIS aufschlüsseln)?
2. Welche Sachschäden entstanden bei den in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 aufgeführten Ereignissen jeweils an Anlagen oder sonstigem Eigentum des Bundes, an den beteiligten Schiffen und – soweit der Bundesregierung bekannt – am Eigentum Dritter, und wie hoch ist die jeweils festgestellte oder bislang geschätzte Schadenssumme?
3. In welchen der in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 erfassten Fälle sind dem Bund eigene Aufwendungen für die Sicherung, Bergung, Reinigung, Reparatur, Ersatzmaßnahmen oder sonstigen unfallbedingten Maßnahmen entstanden, und wie hoch sind diese Aufwendungen jeweils?

4. Für welche Schäden oder Aufwendungen des Bundes aus den in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 genannten Ereignissen wurden Schadensersatz- oder Regressansprüche gegenüber Schiffseignern, Ausrüstern, Schiffsführern, Versicherern oder sonstigen Verantwortlichen geltend gemacht, in welcher Höhe wurden Forderungen angemeldet, und welche Beträge wurden bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage bereits erstattet?

5. Bei welchen der in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 genannten Ereignisse ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Deckung durch eine Haftpflichtversicherung oder eine sonstige für die Schadensregulierung einschlägige Versicherung nachgewiesen, ungeklärt oder nicht vorhanden?

6. Bei welchen der in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 genannten Ereignisse ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand damit zu rechnen, dass unfallbedingte Kosten des Bundes nicht oder nicht vollständig von Verursachern bzw. deren Versicherern erstattet werden, und aus welchen Gründen?

7. Welche Sperrungen oder sonstigen Einschränkungen der Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen wurden durch die in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 genannten Ereignisse verursacht (bitte nach Ereignis, Beginn, Dauer und Art der Einschränkung aufschlüsseln)?

8. Wie viele Kollisionen bzw. Anfahrungen, Grundberührungen sowie sonstige in HAVARIS nach Ereignisarten getrennt erfasste Schiffsunfälle wurden in den Jahren 2023, 2024, 2025 und im Jahr 2026 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage jeweils registriert (bitte nach Jahr und Ereignisart aufschlüsseln)?

9. Welche Gesamthöhe hatten die dem Bund infolge von Schiffsunfällen auf Bundeswasserstraßen in den Jahren 2023, 2024, 2025 und 2026 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage entstandenen bzw. bekannten Sachschäden und eigenen unfallbedingten Aufwendungen, und in welcher Höhe wurden diese jeweils durch Verursacher oder Versicherungen erstattet?

10. Aus welchen Gründen werden Kosten notwendiger Schadensregulierungen nach der Antwort der Bundesregierung zur Schriftlichen Frage 122 auf Bundestagsdrucksache 20/10665 nicht in HAVARIS erfasst, und welche Stelle des Bundes führt gegebenenfalls außerhalb von HAVARIS eine systematische Erfassung von Schadenshöhe, Aufwendungen, Regressforderungen und Erstattungen?

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Erfassung von Schiffsunfällen künftig so weiterzuentwickeln, dass neben Ereignisart und Unfallursachen auch Schäden an Bundesinfrastruktur, Sperrzeiten, dem Bund entstandene Aufwendungen, Regressforderungen und tatsächlich erfolgte Erstattungen auswertbar miteinander verknüpft werden können, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den seit Anfang September 2026 bekannt gewordenen Ereignissen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) für die finanzielle Absicherung von Schäden an Bundeswasserstraßeninfrastruktur durch Binnenschiffe, insbesondere vor dem Hintergrund ihrer Angabe auf Bundestagsdrucksache 21/5249, wonach schätzungsweise 95 Prozent der Binnenschiffe haftpflichtversichert sind?

Berlin, den 7. Oktober 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333