Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8744**

21. Wahlperiode 21.10.2026

Kleine Anfrage

der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Steffen Janich, 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

Finanzierungsbedarf, Sanierungsstau und Umsetzung von Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen

Die Bundeswasserstraßen bilden einen wesentlichen Bestandteil der deutschen Verkehrsinfrastruktur. Sie dienen der Versorgung von Industrie- und Produktionsstandorten mit Rohstoffen und Vorprodukten, dem Personen- und Mitarbeiterverkehr, dem Transport von Massengütern, Containern und Schwergut sowie der Anbindung der Binnen- und Seehäfen. Ihre Funktionsfähigkeit ist damit nach Auffassung der Fragesteller nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch industrie-, standort- und wirtschaftspolitisch von erheblicher Bedeutung.

In einer Schriftlichen Frage bat der Abgeordnete René Bochmann um Auskunft zum tatsächlichen jährlichen Finanzbedarf für den Erhalt, Ersatz sowie Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen in den Jahren von 2027 bis 2030, zu Maßnahmen, die wegen unzureichender Haushaltsmittel nicht, nur teilweise oder erst später umgesetzt werden können, zu der Gesamtzahl der notwendigen Maßnahmen sowie zu den elf Maßnahmen mit den höchsten Investitionssummen (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 170 auf Bundestagsdrucksache 21/7980).

In der Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr Christian Hirte vom 11. September 2026 (ebd.) wird ausgeführt, dass mit dem Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2027 und der mittelfristigen Finanzplanung von 2028 bis 2030 investive Titel aus dem Einzelplan 12 in das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) verlagert und dort gebündelt würden. Die Haushaltsmittel für die Erhaltung der Bundeswasserstraßen könnten dadurch 2027 um 232 Mio. Euro pro Jahr erhöht werden. Zugleich wird darauf verwiesen, dass die Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes (VVIB), Teil C – Baumaßnahmen an Bundeswasserstraßen“ aufgrund dieser Verlagerung angepasst werde. Vorhaben, die nicht aufgenommen seien, würden entsprechend der Priorisierung und der verfügbaren Haushaltsmittel später umgesetzt (www.bundeshaushalt.de/static/daten/2026/soll/draft/epl12_anlage.pdf).

Nach Auffassung der Fragesteller bleiben damit wesentliche Teile der Schriftlichen Frage offen. Insbesondere werden der tatsächliche Finanzbedarf für jedes Jahr von 2027 bis 2030, eine gegebenenfalls bestehende Finanzierungslücke, die Zahl und Benennung zurückgestellter Vorhaben sowie die elf investitionsstärksten Einzelmaßnahmen nicht konkret dargestellt.

Die Wissenschaftlichen Dienste (WD) des Deutschen Bundestages haben sich in der Ausarbeitung WD 5-– 100/25 „Längenangaben zu Bundeswasserstraßen sowie Erneuerungsbedarf an Schleusen- und Wehranlagen“ mit der Erneuerungsnotwendigkeit der Wasserstraßeninfrastruktur befasst. Die Ausarbeitung ist eine weitere Grundlage für die Frage, in welchem Umfang kurz- und mittelfristig Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen erforderlich sind (www.bundestag.de/resource/blob/1157044/WD-5-100-25.pdf).

Auch Verbände und Akteure des Systems Wasserstraße fordern eine langfristig auskömmliche und überjährige Finanzierung. Die Initiative System Wasserstraße hat im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eine Finanzierung von mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich für den Betrieb, Unterhalt, Ersatz und Ausbau der Bundeswasserstraßen sowie die Sonderprogramme für Schleusen und Wehre und für Brücken in der Baulast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung gefordert. Sie hat ferner die Aufnahme solcher Sonderprogramme in das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität angeregt (www.lobbyregister.bundestag.de/inhalte-der-interessenvertretung/regelungsvorhabensuche/RV0017525).

Vor diesem Hintergrund besteht nach Auffassung der Fragesteller ein erhebliches öffentliches Interesse daran, den tatsächlichen Investitionsbedarf, den baulichen Zustand, die Finanzierung, die Priorisierung und die zeitliche Umsetzung notwendiger Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen transparent darzustellen. Dies gilt insbesondere auch für die Elbe und die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe (www.gesamtkonzept-elbe.de/).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch beziffert die Bundesregierung nach aktuellem Stand für die Jahre 2027, 2028, 2029 und 2030 jeweils den tatsächlichen Finanzbedarf für den Erhalt, Ersatz sowie Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen, welche Haushaltsmittel stehen diesem Bedarf jeweils aus dem Einzelplan 12, dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität und gegebenenfalls weiteren Finanzierungstiteln gegenüber, und welche Finanzierungslücke beziehungsweise Finanzierungsreserve ergibt sich daraus jeweils (bitte tabellarisch nach Jahr und Maßnahmenart aufschlüsseln)?
2. Von welchem jährlichen Mittelbedarf geht die Bundesregierung für eine auskömmliche Finanzierung von Betrieb, Unterhaltung, Erhalt, Ersatz sowie Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen aus, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus der von der Initiative System Wasserstraße erhobenen Forderung nach einer langfristig gesicherten Finanzierungslinie von mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich?
3. Wie viele Erhaltungs-, Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen hält die Bundesregierung derzeit insgesamt für erforderlich, und wie verteilen sich diese auf
   a) Vorüberlegung,
   b) Vorplanung,
   c) Entwurfs- oder Genehmigungsplanung,
   d) Planfeststellungs- oder sonstige Genehmigungsverfahren,
   e) Ausschreibung,
   f) Bau,
   g) Abschluss sowie

h) Rückstellung aufgrund fehlender oder noch nicht gesicherter Finanzierung

(bitte Anzahl und Investitionsvolumen je Kategorie angeben)?

4. Welche konkreten Maßnahmen an Bundeswasserstraßen können aufgrund nicht oder nicht rechtzeitig verfügbarer Haushaltsmittel im Jahr 2027 nicht begonnen, nicht im ursprünglich vorgesehenen Umfang fortgeführt oder nicht zum ursprünglich vorgesehenen Zeitpunkt fertiggestellt werden (bitte vollständig mit Wasserstraße, Projektbezeichnung, zuständigem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt [WSA], Investitionsvolumen, ursprünglichem und aktuellem Termin sowie Ursache der Verschiebung auflisten)?

5. Welche konkreten Vorhaben sind mit der Antwort des Bundesministeriums für Verkehr auf die Schriftliche Frage 170 des Abgeordneten René Bochmann auf Bundestagsdrucksache 21/7980 gemeint, wonach Vorhaben, die nicht in das SVIK aufgenommen werden, entsprechend der Priorisierung und der verfügbaren Haushaltsmittel zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden (bitte sämtliche betroffenen Vorhaben mit Investitionsvolumen und voraussichtlichem Verschiebungszeitraum auflisten)?

6. Nach welchen fachlichen, verkehrlichen, baulichen, volkswirtschaftlichen und haushälterischen Kriterien priorisiert die Bundesregierung die Investitionsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen, und welche verbindlichen Prioritäts- oder Dringlichkeitsstufen werden dabei angewandt?

7. Welche sind nach aktuellem Stand die elf Einzelmaßnahmen an Bundeswasserstraßen mit den höchsten voraussichtlichen Gesamtinvestitionskosten (bitte für jede Maßnahme in einer Tabelle Wasserstraße, Projektbezeichnung, zuständiges WSA, ursprüngliche und aktuelle Gesamtkostenschätzung, Kostensteigerung in Euro und Prozent, bis Ende 2025 verausgabte Mittel, Ansatz 2026, Ansatz 2027, Finanzplanung von 2028 bis 2030, verbleibenden Finanzierungsbedarf, ursprünglich vorgesehenen Fertigstellungstermin, aktuellen Fertigstellungstermin und gegebenenfalls eingetretene Verzögerung angeben)?

8. Welche aktuellen Zahlen liegen der Bundesregierung zum kurz- und mittelfristigen Erneuerungs- beziehungsweise Handlungsbedarf der Verkehrswasserbauwerke vor, insbesondere bei Wehranlagen, Schleusenanlagen, Schiffshebewerken, Straßen- und Eisenbahnbrücken, Kanalbrücken, Dükern, Dämmen und sonstigen Bauwerken, und inwieweit entsprechen diese den in der Ausarbeitung WD 5 - 100/25 der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages dargestellten Angaben?

9. Welche der in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 genannten kurz- und mittelfristig sanierungs- oder ersatzbedürftigen Anlagen sind bis einschließlich 2030 vollständig finanziell abgesichert, und welche nicht (bitte für jedes Bauwerk Wasserstraße, zuständiges WSA, Bauwerkszustand beziehungsweise Dringlichkeit, voraussichtliche Gesamtkosten, gesicherte Finanzierung, noch offenen Finanzierungsbedarf, vorgesehenen Baubeginn und geplanten Abschluss angeben)?

10. Wie viele Schleusen, Wehre, Brücken und sonstige für die Verfügbarkeit einer Bundeswasserstraße wesentliche Bauwerke haben ihre vorgesehene technische Nutzungsdauer überschritten, und bei welchen dieser Bauwerke besteht nach Einschätzung der Bundesregierung ein erhöhtes Risiko eines ungeplanten Ausfalls oder einer längerfristigen Sperrung (bitte die betroffenen Bauwerke und Wasserstraßen benennen)?

11. Für welche Bundeswasserstraßen beziehungsweise Bauwerke erwartet die Bundesregierung bei einem längerfristigen Ausfall besonders erhebliche Auswirkungen auf die Industrie, Häfen, Logistik oder Lieferketten, und welche Vorkehrungen bestehen für solche Ausfallszenarien?

12. Welche Investitionsmaßnahmen an Elbe, Saale und den unmittelbar angeschlossenen Bundeswasserstraßen sind für die Jahre von 2027 bis 2030 vorgesehen (bitte für jede Maßnahme Projektbezeichnung, Investitionsvolumen, Planungs- beziehungsweise Genehmigungsstand, vorgesehenen Baubeginn, geplanten Abschluss und Finanzierungstitel angeben)?

13. Welche Haushaltsmittel sind für die Umsetzung des Gesamtkonzeptes Elbe in den Jahren von 2027 bis 2030 jeweils vorgesehen, und welchen darüber hinausgehenden Finanzbedarf sieht die Bundesregierung für die vollständige Umsetzung der darin vorgesehenen Maßnahmen?

14. Wie viele Maßnahmen des Gesamtkonzeptes Elbe sind nach aktuellem Stand

    a) in Vorüberlegung,

    b) in Planung,

    c) im Genehmigungsverfahren,

    d) in baulicher Umsetzung und

    e) vollständig abgeschlossen

    (bitte zusätzlich die jeweiligen Maßnahmen namentlich zuordnen)?

15. Welchen aktuellen Planungs-, Genehmigungs-, Bau- und Finanzierungsstand haben die Maßnahmen an der Elbe-Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker, welche nächsten Verfahrens- und Bauschritte sind vorgesehen, und wann rechnet die Bundesregierung mit deren vollständiger Umsetzung?

16. Welchen aktuellen Planungs-, Genehmigungs-, Bau- und Finanzierungsstand haben die Maßnahmen im Bereich der Erosionsstrecke der Elbe einschließlich des Pilotprojektes Klöden, welche nächsten Verfahrens- und Bauschritte sind vorgesehen, und wann rechnet die Bundesregierung mit deren vollständiger Umsetzung?

17. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der von Verbänden und Akteuren des Systems Wasserstraße vorgetragenen Kritik an einer strukturellen Unterfinanzierung beziehungsweise fehlenden überjährigen Planungssicherheit der Bundeswasserstraßen sowie der Forderung nach besonderen Investitionsprogrammen für Schleusen, Wehre und Brücken?

18. Welche zusätzlichen personellen, organisatorischen und vergaberechtlichen Maßnahmen plant die Bundesregierung bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, damit bereitgestellte Investitionsmittel für Erhaltungs-, Ersatz-, Aus- und Neubauvorhaben zeitgerecht geplant, genehmigt, ausgeschrieben und verbaut werden können?

19. Beabsichtigt die Bundesregierung für die Bundeswasserstraßen, eine überjährige und langfristig verlässliche Finanzierungsarchitektur, etwa durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, einen Fonds, einen Infrastrukturentwicklungsplan oder ein vergleichbares Instrument, einzuführen, wenn ja, mit welchem Finanzvolumen, und ab welchem Haushaltsjahr?

20. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den gesamten zusätzlichen Finanzbedarf, der erforderlich wäre, um den derzeit bestehenden Sanierungs- und Ersatzinvestitionsrückstand an den Bundeswasserstraßen bis zum Jahr 2035 abzubauen (bitte nach Bauwerksarten und Wasserstraßenbereichen aufschlüsseln)?

21. Welche konkreten Auswirkungen auf die Transportkapazitäten, Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt, Hafenstandorte, industriellen Lieferketten und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland erwartet die Bundesregierung, wenn technisch und verkehrlich notwendige Wasserstraßenprojekte aufgrund begrenzter Haushaltsmittel zeitlich verschoben werden müssen?

Berlin, den 28. September 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