

Presseinformation

Berlin, 16. September 2025

Haushalt 2026: Verfall der Wasserstraße droht sich fortzusetzen

Der Stopp des Verfalls der deutschen Wasserstraßen ist auch mit dem Bundeshaushalt für 2026 nicht in Sicht. Statt der eigentlich benötigten 2,5 Milliarden Euro sind nur 1,85 Mrd. Euro eingeplant, und damit sogar 142 Millionen Euro weniger als 2025. Die Initiative System Wasserstraße (ISW) mahnt daher aus Anlass der Bundestags-Debatte über den Verkehrsetat am heutigen Dienstagabend die verantwortlichen Politiker, hier dringend eine Korrektur vorzunehmen.

„Schon 2015 hat das Bundesverkehrsministerium allein den jährlichen Ersatzinvestitionsbedarf auf 900 Millionen Euro beziffert“, erläutert der Sprecherkreis einhellig. „Wegen der Baupreissteigerungen dürfte dieser Betrag inzwischen auf deutlich mehr als eine Milliarde Euro angestiegen sein. Tatsächlich sind für Ersatz-, Aus- und Neubau zusammen im Haushaltsentwurf aber nur 863 Millionen Euro eingeplant, 32 Millionen Euro weniger als im Vorjahr.“

Mit diesem Geld müssen nicht nur Schleusen saniert werden, sondern auch die für den Hochwasserschutz unentbehrlichen Wehre an vielen Flüssen. Hinzu kommen bereits im Bau befindliche milliardenschwere Neubauprojekte wie die 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel. Die bundeseigene Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat daher schon Anfang 2025 den Gesamtbedarf für den Wasserstraßenetat auf 2,5 Milliarden Euro beziffert.

Der Sprecherkreis weist darauf hin, dass erhebliche Teile der Industrie auf funktionierende Wasserwege angewiesen sind, speziell chemische Industrie, die Agrarrohstoffbranche und die Baustoffindustrie. Darüber hinaus hat die Wasserstraße als einziger Verkehrsträger in Deutschland noch freie Kapazitäten und ist ausgesprochen klimafreundlich.

Der Sprecherkreis mahnt im Sinne der Gleichberechtigung zudem an, für alle drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße gleiche erleichterte Planungs- und Genehmigungsvoraussetzung zu schaffen, wie es der Koalitionsvertrag verspricht. Zum einen sollten Ersatzneubauten auch bei geringfügiger Kapazitätserweiterung vom Zwang zur Planfeststellung befreit werden. Zum anderen sollte ausgewählten Wasserstraßenprojekten attestiert werden, dass sie „im überragenden öffentlichen Interesse“ liegen. Ziel ist, dass Genehmigungsbehörden und Gerichte bei Abwägungen zwischen schneller Realisierung des Projekts und anderen geschützten Rechtsgütern (zum Beispiel Anwohner- oder Umweltinteressen) leichter zugunsten des Projekts entscheiden können. Dafür muss das Bundeswasserstraßen-Ausbaugesetz (WaStrAbG) geändert werden.

Die **Initiative System Wasserstraße** ist ein Zusammenschluss von 22 Verbänden des Schifffahrtsgewerbes, der Häfen, der Transport- und Logistikbranche, der verladenden Wirtschaft und der Planungs- und Bauwirtschaft. Gemeinsam thematisiert die Initiative System Wasserstraße Missstände beim Zustand der Wasserstraßen und formuliert Forderungen und Lösungen, mit denen das System Wasserstraße verbessert werden soll.

Die **Initiative System Wasserstraße** tritt für eine Stärkung der Wasserstraßeninfrastruktur einschließlich der Verknüpfung mit angrenzenden Verkehrsträgern in personeller, finanzieller, technischer und rechtlicher Hinsicht ein.

Der **Sprecherkreis** vertritt die ISW nach außen. Er setzt sich zusammen aus Thomas Gross (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie), Heike von Hoorn (Deutsches Verkehrsforum), Marcel Lohbeck (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen) und Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt).

Ansprechpartner für die Medien:

Matthias Roeser
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Referent in Berlin
Tel.: +49 203 800 06 53
Mobil: +49 174 21 21 490
E-Mail: bdb-roeser@binnenschiff.de

Magnus Bünning
Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB)
Koordinator Politik
Tel.: +49 30 3988 4362
Mobil: +49 151 7284 1238
E-Mail: magnus.buenning@binnenhafen.de

Die Initiative System Wasserstraße wird unterstützt durch



