

Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

E-Mail: [verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)

12. März 2026

## Stellungnahme der Initiative System Wasserstraße (ISW)

zur öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages  
zum Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (InfZuG)

### A. Einleitung

Die Initiative System Wasserstraße (ISW) nimmt die Gelegenheit wahr, zum Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes (InfZuG) Stellung zu beziehen.

Die Bundeswasserstraßen bilden eine zentrale Säule des deutschen Güterverkehrssystems. Sie gewährleisten die Versorgung der Industrie mit Rohstoffen, sichern Energietransporte, entlasten andere Verkehrsträger und leisten einen wichtigen Beitrag zur Resilienz des Verkehrsnetzes. Darüber hinaus kommt ihnen eine zunehmende Bedeutung für die militärische Mobilität sowie für die Stabilität internationaler Lieferketten zu.

Wasserstraßen sind zugleich Teil komplexer multimodaler Logistiksysteme. Ihre Leistungsfähigkeit hängt nicht allein von der wasserbaulichen Infrastruktur ab, sondern ebenso von Queungsbauwerken, Hafenanlagen sowie leistungsfähigen Hinterlandanbindungen.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der ISW erforderlich, dass das Infrastruktur-Zukunftsgesetz das **System Wasserstraße in seiner Gesamtheit** berücksichtigt. Die nachfolgenden Ausführungen benennen aus Sicht der ISW wesentliche Punkte, bei denen im Gesetzgebungsverfahren Anpassungsbedarf besteht.

Dabei wird auch auf die Stellungnahme des Bundesrates (BR-Drucksache 780/25) sowie auf die Gegenäußerung der Bundesregierung Bezug genommen.

## **B. Zu einzelnen Regelungsbereichen**

### **1. Bedarfsplanvorhaben als überragendes öffentliches Interesse**

Die ISW fordert, dass sämtliche Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan der Bundeswasserstraßen als überragendes öffentliches Interesse anerkannt und der öffentlichen Sicherheit dienend eingestuft werden. Dies umfasst nicht nur Engpassbeseitigungen, sondern auch Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen.

Der Bundesrat unterstützt diese Forderung und schlägt ebenfalls vor, den Zusatz „– Engpassbeseitigung“ zu streichen, um die Bedeutung aller Vorhaben des vordringlichen Bedarfs zu würdigen. Die Bundesregierung hat bereits angekündigt, die generelle Einstufung zu prüfen, möchte aber „differenzierte Einzelfallprüfungen“ beibehalten. Das ist nach Auffassung der ISW zu vage und bietet keine Verlässlichkeit und Planbarkeit.

Empfohlene Formulierung für Artikel 7 Nr. 1 (§ 1 Abs. 3 WaStrAbG):

„Die Umsetzung von Vorhaben, die im Bedarfsplan laufend und fest disponiert sind oder für die der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“

### **2. Genehmigungsverzicht bei (Schleusen-)Ersatzbauten**

Die ISW fordert, Ersatzmaßnahmen an Wasserstraßeninfrastruktur, insbesondere an Schleusen, von Genehmigungsverfahren zu befreien, selbst bei geringfügiger Kapazitätsanpassung. Hierfür verweist die ISW auf den einstimmig von über 70 Umwelt-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Industrieverbänden beschlossenen Beschlusspunkt 21 im Infrastrukturdialog des Bundesverkehrsministeriums:

*„Bei Ersatzbaumaßnahmen, wie dem Ersatz einer bereits vorhandenen Schleuse, sollte auf Genehmigungsverfahren verzichtet werden, auch im Falle einer geringfügigen Kapazitätsausweitung. Hiermit würden Wasserstraßenbauwerke dem Ersatz von Brücken im Straßenbereich gleichgestellt. Bedingung hierfür ist, dass Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung des Gewässers oder angrenzender Gewässer in die Umsetzung der genehmigungsfreien Ersatzbaumaßnahme integriert werden, auch wenn diese selbst nicht genehmigungsfrei sind.“*

Zudem sollen Maßnahmen nach dem Stand der Technik nicht als Ausbau gelten.

Der Bundesrat unterstützt diese Forderung (Nr. 54 Drucksache 780/25) und fordert explizit, dass Änderungen im Rahmen des Ersatzes nach Stand der Technik nicht zu einem Ausbautatbestand führen. Die Bundesregierung hat bereits angekündigt, die Regelung zu prüfen und unterstützt die Klarstellung, dass Ersatzmaßnahmen nach Stand der Technik nicht als Ausbau gelten.

Empfohlene Formulierung in § 14 Abs. 1 WaStrG:

„Ersatzbaumaßnahmen an Wasserstraßenanlagen, einschließlich Schleusen, gelten als genehmigungsfrei, auch wenn eine geringfügige Kapazitätserweiterung Teil der Ersatzbaumaßnahme ist. Technische Anpassungen nach aktuellem Stand der Technik werden nicht als Ausbau gewertet. Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung sind in die Umsetzung zu integrieren.“

### **3. Querungsbauwerke**

Der Gesetzentwurf erfasst bislang ausschließlich die Wasserstraßen selbst. Querungsbauwerke wie Brücken, Tunnel oder Rohrleitungen bleiben unberücksichtigt, obwohl sie entscheidend für die Befahrbarkeit sind. Die ISW fordert daher, Querungsbauwerke ausdrücklich als integralen Bestandteil der Wasserstraße gesetzlich zu verankern und ihre Instandhaltung als Maßnahme im überragenden öffentlichen Interesse zu behandeln.

Empfohlene Formulierung in Artikel 6 Nummer 3 § 8 Absatz 1 Satz 6 Nummer 2 (WaStrG):

Nach der Angabe „Bundeswasserstraßennetzes“ ist die Angabe „oder querender Verkehrsnetze“ einzufügen.

### **4. Stichtagsregelung für Genehmigungsverfahren an Bundeswasserstraßen einführen**

Der vorliegende Referentenentwurf enthält keine umfassende und verbindliche Stichtagsregelung für Planungs- und Genehmigungsverfahren an Bundeswasserstraßen. Damit bleibt der Entwurf hinter den Zielsetzungen des Koalitionsvertrags zurück, der eine solche verbindliche Regelung ausdrücklich zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Planungsprozess vorsieht. Entsprechend sollte auch für Verfahren an Bundeswasserstraßen klargestellt werden, dass für die Genehmigungsentscheidung grundsätzlich die zum Zeitpunkt der Feststellung der Vollständigkeit der Antragsunterlagen geltende Rechts- und Sachlage maßgeblich ist. Die notwendige Vereinbarkeit mit europäischem Recht – etwa im Bereich des Arten- und Naturschutzes – kann dadurch gewährleistet werden, dass eine solche Stichtagsregelung nur gilt, soweit höherrangiges Recht dem nicht entgegensteht.

### **5. Anpassung der Flächengrenze für UVP-Pflicht bei KV-Anlagen**

Zudem schlagen wir vor, die bestehende Flächengrenze von 5.000 m<sup>2</sup> für die Bemessung der UVP-Pflicht und damit für die Einordnung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs in das planfeststellungspflichtige Verfahren auf 15.000 m<sup>2</sup> anzuheben. Vor dem Hintergrund der zunehmenden funktionalen Bedeutung moderner KV-Infrastrukturen, einschließlich ihrer Relevanz für Versorgungssicherheit und militärische Mobilität, erscheint eine Anpassung dieser Schwellenwerte sachgerecht. Eine höhere Grenze würde zu einer effizienteren Ausgestaltung der Genehmigungsverfahren beitragen und damit den bedarfsgerechten Ausbau sowie die langfristige Leistungsfähigkeit des kombinierten Verkehrs stärken.

Die ISW empfiehlt dem Verkehrsausschuss, die oben genannten Ergänzungen umzusetzen. Die vorgeschlagenen Anpassungen erhöhen die Planungs- und Genehmigungssicherheit, beschleunigen die Umsetzung von Projekten und stärken die Resilienz des Verkehrsnetzes sowie die Versorgungssicherheit.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**Initiative System Wasserstraße (ISW)**

Als zentraler Kontakt steht Ihnen die Geschäftsstelle der ISW

- Magnus Bünning, Geschäftsführer der Initiative System Wasserstraße  
[magnus.buenning@binnenhafen.de](mailto:magnus.buenning@binnenhafen.de) | 0151 72841238
- Matthias Roeser, Geschäftsführer der Initiative System Wasserstraße  
[bdb-roeser@binnenschiff.de](mailto:bdb-roeser@binnenschiff.de) | 0174 2121490

gerne zur Verfügung.

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), Dr. Heike van Hoorn (Deutsches Verkehrsforum), Marco Kutscher (Bundesverband der Deutschen Industrie) Marcel Lohbeck (Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen) und Jens Schwanen (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt).

Die ISW ist unter der Nummer R006136 im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen.