



HESSISCHER LANDTAG

08. 04. 2026

Kleine Anfrage

Sascha Herr (fraktionslos) vom 05.02.2026

Handlungsfähigkeit und Risikovorsorge des Landes Hessen im Bereich der Binnenschifffahrt

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Wasserstraßen Rhein und Main sind für Hessen zentrale Verkehrs- und Wirtschaftsachsen, zugleich aber zunehmend von strukturellen Engpässen, Klimarisiken und komplexen Zuständigkeitsfragen geprägt. Während die Landesregierung im Koalitionsvertrag die Stärkung des Güterverkehrs auf der Wasserstraße sowie die Bedeutung der Binnenhäfen betont, bleibt bislang unklar, welche konkreten Steuerungsleistungen das Land selbst erbringt, welche Risiken intern gesehen werden und wie belastbar die eigene Vorsorge ist. Zur Wahrnehmung des parlamentarischen Kontrollauftrags bitte ich die Landesregierung um die Beantwortung der folgenden Fragen.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz wie folgt:

Frage 1 Welche strategischen Zielsetzungen verfolgt die Landesregierung aktuell im Bereich der Binnenschifffahrt in Hessen?

Die Landesregierung sieht in der Binnenschifffahrt einen Verkehrsträger, der einen energie-sparenden, umwelt- und klimaschonenden Transport ermöglicht. Daher setzt sich die Landesregierung für funktions- und leistungsfähige Wasserstraßen ein, so zum Beispiel mit dem Vorhaben „Abladeoptimierung Mittelrhein“. Hier sollen im Fahrwasser des Rheins zwischen Mainz/Wiesbaden und der Loreley Tiefenengstellen in drei Bauabschnitten beseitigt werden. Dies sichert eine höhere Transportkapazität auf dem Rhein, auch bei Niedrigwasser. Allerdings beschränken sich die Zuständigkeiten der Landesregierung auf wenige Aufsichtsfunktionen gegenüber den Häfen. Die Verwaltung und Erhaltung der Wasserstraßen liegen in der Zuständigkeit des Bundes.

Frage 2 In welchem Ressort oder welchen Ressorts der Landesregierung sind diese Zielsetzungen organisatorisch federführend verankert?

Zuständig ist das für Verkehr zuständige Ressort.

Frage 3 Welche landeseigenen Bewertungsgrundlagen nutzt die Landesregierung zur Einschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung der hessischen Binnenhäfen? Bitte aufschlüsseln nach Häfen und Güterarten.

Die Landesregierung stützt sich auf Veröffentlichungen des Hessischen Statistischen Landesamts, Schriftenreihe „Binnenschifffahrt in Hessen“ (Kennziffer H II 1). Dort werden die Umschlagzahlen der hessischen Häfen differenziert nach Gütern, Eingang und Ausgang monatsweise veröffentlicht.

Frage 4 Welche konkreten Maßnahmen wurden seit Beginn der 21. Wahlperiode durch das Land Hessen zur Stärkung oder Sicherung der hessischen Binnenhäfen umgesetzt?

Die Häfen in Hessen befinden sich sämtlich in kommunaler oder privater Hand, sodass das Land Hessen keine direkten Maßnahmen ergreifen kann, um die Häfen zu stärken. Planerisch sichert

das Land Hessen die Häfen durch entsprechende Vorgaben im Landesentwicklungsplan. Sie dienen insbesondere dem planerischen Schutz der Häfen vor Umnutzung.

Frage 5 Welche prioritären Bedarfe hessischer Wasserstraßen oder Binnenhäfen hat die Landesregierung seit Beginn der 21. Wahlperiode gegenüber dem Bund offiziell angemeldet? Bitte aufschlüsseln nach Datum und Gegenstand.

Das Land Hessen setzt sich seit Jahren für die Umsetzung der Abladeoptimierung Mittelrhein ein, zum Beispiel im Rahmen der „Länderkonferenz Rhein“ am 5. September 2024 in Düsseldorf. Eine schriftliche Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Teilabschnitt 3 des Vorhabens ist derzeit in Vorbereitung.

Frage 6 Welche Risiken für Wirtschaft und Logistik in Hessen werden landesseitig im Zusammenhang mit wiederkehrenden Niedrigwasserereignissen auf Rhein und Main angenommen?

Von Niedrigwassersituationen ist in erster Linie der Rhein als freifließendes Gewässer betroffen. Der Wasserstand im Main kann durch die Staustufen als unkritisch angesehen werden. Niedrigwasser ist nicht nur ein Risiko für die Binnenschifffahrt, die mit reduzierter Beladung der Schiffe reagiert, was zu höheren Transportkosten führt, sondern auch für ansässige Unternehmen, die Wasser aus dem Rhein zum Beispiel zur Kühlung in der Industrieproduktion entnehmen. Die direkte Abhängigkeit der produzierenden Industrie vom Rhein ist in Hessen verglichen mit anderen Standorten (zum Beispiel Ludwigshafen, Ingelheim, Leverkusen) jedoch vergleichsweise gering. In Hessen ist eher die Transportwirtschaft betroffen.

Frage 7 Welche ressortübergreifenden Abstimmungen innerhalb der Landesregierung zu den Folgen eingeschränkter Binnenschifffahrt haben seit Beginn der 21. Wahlperiode stattgefunden? Bitte aufschlüsseln nach beteiligten Ressorts und Themenfeldern.

Folgewirkungen eingeschränkter Binnenschifffahrt werden im Rahmen des KRITIS-Lagebildes ressortübergreifend erfasst. Spezifische Abstimmungsformate hierzu haben seit Beginn der 21. Wahlperiode nicht stattgefunden, da sich bislang keine Lage ergeben hat, die dies erforderlich gemacht hätte.

Frage 8 Welche Szenarien zur Verlagerung von Güterverkehren auf Straße und Schiene bei Einschränkungen der Binnenschifffahrt werden von der Landesregierung zugrunde gelegt? Bitte getrennt nach kurz-, mittel- und langfristigen Zeiträumen darstellen.

Frage 9 Über welche landeseigenen Vorsorge- oder Notfallkonzepte für schifffahrtsbedingte Lieferengpässe verfügt das Land Hessen derzeit?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Landesregierung hat keine eigenen Szenarien für Einschränkungen der Binnenschifffahrt entwickelt. Die Erfahrungen der Niedrigwassersituationen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Unternehmen selbst in der Lage sind, schnell zu reagieren und am Markt entsprechende Kapazitäten einzukaufen. Unabhängig davon handelt es sich bei den Bundeswasserstraßen um bundeseigene Infrastruktur, deren Ausbau- und Betriebsziele der Bund mit seinen Verwaltungen und Gesellschaften bestimmt. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Mögliche Einschränkungen der Binnenschifffahrt, etwa infolge von Niedrigwasser, werden im Rahmen des Allgefahren-Ansatzes der Landesregierung erfasst. Dieser umfasst fünf Referenzszenarien (Verteidigung, Klimafolgen, IT- und Cyberbedrohungen, Stromausfall sowie Gesundheit), in denen auch Wechselwirkungen und Kaskadeneffekte berücksichtigt werden. Einschränkungen durch Extremwetter sind dem Szenario Klimafolgen zugeordnet, während Unpassierbarkeiten infolge von Sabotage oder Kampfmittelwirkungen im Szenario Verteidigung berücksichtigt werden.

Die direkte Abhängigkeit der hessischen Unternehmen sowie der Bürgerinnen und Bürger von Lieferungen mit dem Binnenschiff ist vergleichsweise gering. Über die bundesweit geregelte Bevorratung hinaus wird daher keine Notwendigkeit eigener Szenarien, Vorsorge- und Notfallkonzepte gesehen.

Frage 10 Welche messbaren Kriterien verwendet die Landesregierung zur Bewertung der Wirksamkeit ihres bisherigen Handelns im Bereich der Binnenschifffahrt in Hessen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Wiesbaden, 30. März 2026

Kaweh Mansoori