

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Ansprechpartner:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

7. August 2026

Niedrigwasser-Gipfel im Bundesverkehrsministerium

Appell des BDB an den Bund:

Förderung niedrigwasseroptimierter Schiffe fortsetzen, Fahrrinnen zügig ausbauen

Aufgrund der historisch niedrigen Pegelstände an nicht staugeregelten Flüssen wie Rhein und Donau und drohenden Versorgungsengpässen für die deutsche Wirtschaft lud der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger gestern zu einem Spitzengespräch mit Vertretern der Schifffahrts- und Wirtschaftsverbände nach Bonn ein. Diskutiert wurden dort kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, damit Schifffahrt und Wirtschaft besser durch Niedrigwasserperioden kommen.

Als Kurzfrist-Maßnahme muss der Bund die Förderung von niedrigwasseroptimierten Binnenschiffen fortsetzen. Ein entsprechendes Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums gibt es zwar, es wird aber im Haushaltsentwurf des Bundes ab 2027 drastisch gekürzt, so dass dieser Fördertatbestand entfallen wird. „Das Jahrhundertniedrigwasser, das wir zurzeit erleben, zeigt sehr eindringlich, dass diese Schiffe benötigt werden. Wir sind deshalb zuversichtlich, dass die Förderung auch im Jahr 2027 fortgesetzt wird und die Fördermittel wieder auf das vorherige Niveau angehoben werden“, sagte Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), nach dem Gipfel-Treffen in der gemeinsamen Pressekonferenz mit Bundesverkehrsminister Steffen Bilger.

Mit maximal möglichem Tempo müssen die vorgesehenen Fahrrinnenvertiefungen an Mittel- und Niederrhein vorangetrieben werden, um die bestehenden Engpässe zu entschärfen. „Eine Fertigstellung am Mittelrhein erst im Jahr 2033, wie sie jetzt avisiert ist, ist entschieden zu spät. Wir müssen aufgrund klimatischer Veränderungen mit deutlich häufigeren und längeren Niedrigwasserereignissen rechnen, als dies in der Vergangenheit der Fall gewesen ist“, erklärte Schwanen. Er erinnerte daran, dass die Abladeoptimierung am Mittelrhein schon im Bundesverkehrswegeplan von 1992 als „vordringlicher Bedarf“ identifiziert worden war.

„Allerdings sind hierfür deutlich mehr Investitionsmittel nötig, als der Bund in den vergangenen 30 Jahren in seine Haushalte eingestellt hat“, betonte Schwanen. „Derzeit kommen volkswirtschaftlich hoch rentable Ausbauprojekte nur im Schneckentempo voran oder werden gar nicht erst begonnen, weil das Geld nicht reicht.“ Chancen zur Finanzierung bieten sich nun mit der Öffnung des Sondervermögens „Infrastruktur“. Eine langjährige Absicherung der Finanzierung würde nicht nur der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), sondern auch der Bauindustrie Perspektive und Planungssicherheit geben. Erforderlich ist dabei zudem, dass der Bund seine geplanten Personaleinsparungen von rund acht Prozent bis 2029 in der WSV aufgibt. „Die angeordnete Stellenkürzung trifft eine Verwaltung, die in den vergangenen Jahren bereits rund 5.000 Stellen abgebaut hat und unter einem massiven Fachkräftemangel im Bereich der Planungsingenieure und Juristen leidet. Der ‚Bau-Turbo‘ im Wasserstraßenbereich

wird nicht starten, wenn kein Personal da ist, dass die komplexen Projekte plant und die Gelder verbaut“, erklärte Schwanen den Medienvertretern.

Fahrrinnenvertiefungen am Rhein sind für sich allein kein Allheilmittel gegen Niedrigwasser aufgrund monatelanger Dürreperioden. „Es muss untersucht werden, wie mit weiteren Maßnahmen dafür gesorgt werden kann, dass im Rhein nicht im wahrsten Sinne des Wortes das Wasser wegläuft. Das können Wasserrückhaltesysteme oder noch weitergehende Regulierungsmaßnahmen sein“, so Schwanen. Dies sei mit Blick auf massenhaftes Fischsterben, vertrocknete Auen und beständig steigende Wassertemperaturen auch in ökologischer Hinsicht geboten. „Es wäre gut, wenn die Bundesoberbehörden einen entsprechenden Prüfauftrag erhielten, solche Maßnahmen näher auszuarbeiten. Im ‚Aktionsplan Niedrigwasser Rhein‘ aus dem Jahr 2019 ist dies bereits vorgesehen, jedoch bisher noch nicht abgearbeitet“, so Schwanen weiter.

Bildunterschrift:

(v.l.n.r.) Steffen Bauer, CEO der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK-Gruppe), Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen in der Pressekonferenz im Anschluss an den Niedrigwasser-Gipfel am 6. August im Bundesverkehrsministerium (BMV) in Bonn.

Copyright Foto: BMV

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliäre, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenähe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.