03/2026 | 35. Jahrgang, Oktober 2026

BDB REPORT

Informationen des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

IN DIESEM HEFT:

Historisches Niedrigwasser
BDB im Gespräch mit dem BMV

Neuer Bundesverkehrsminister
BDB gratuliert Steffen Bilger

Neues Förderprogramm
Chancen für den Aufbau von Wasserstoffinfrastrukturen

Studie zu neuen Märkten
Binnenschifffahrt auch 2040 gefragt

Arbeit der ISW
Bündnis wird in der Politik wahrgenommen

und vieles mehr…

© BMV

Niedrigwassergespräch im Bundesverkehrsministerium in Bonn:
Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (m.) mit BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen (r.) und HGK-CEO Steffen Bauer

Neuer Bundesverkehrsminister lädt zum Niedrigwasser-Gipfel

→ BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Bereits das extreme Niedrigwasser in 2018 hat gezeigt, dass durch Beeinträchtigungen des Gütertransports spürbare gesamtwirtschaftliche Auswirkungen entstehen. Niedrigwasser am Rhein ist besonders kritisch, da der Rhein die mit Abstand wichtigste Binnenwasserstraße Europas ist. Auch für Deutschland ist seine Bedeutung zentral: 86 % des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt finden im Rheingebiet einschließlich seiner Nebenflüsse statt. Zwar macht die Binnenschifffahrt nur einen geringen Anteil an der gesamten Beförderungsmenge in Deutschland aus. Mit mehr als 80 % entfällt ein Großteil davon jedoch auf Massengüter wie flüssige Mineralölerzeugnisse, Eisenerze, Steine und Erden, Kohle oder chemische Erzeugnisse. Da diese Güter häufig am Anfang von Produktionsketten stehen, beeinträchtigen Störungen ihres Transports auch die Produktion auf nachgelagerten Stufen.

Das bekommt der Industriestandort Deutschland aktuell erneut mit voller Wucht zu spüren: Treibstoffpreise an den Tankstellen erreichen bisher nicht gekannte Höhen. Chemieunternehmen müssen mehrfach „force majeure“ verkünden, da sie die Produktion drosseln müssen und ihren Lieferverpflichtungen nicht mehr nachkommen können. Von der riesigen Zahl an mittelständischen Unternehmen, die in den Bereichen Bau- oder Agrarrohstoffe tätig sind und händeringend Schiffsraum suchen, soll hier gar nicht erst die Rede sein. Und während über die Einschränkungen für die Industrie am Rhein nun auch zur besten Sendezeit im Fernsehen berichtet wird, fallen die dramatischen Niedrigwasserstände an der Donau, wo im Sommer praktisch gar keine Schifffahrt mehr stattfinden konnte, durchs Raster. Gleiches gilt leider auch für die Fahrgastschifffahrt, die ein Saisongeschäft betreibt und ausgerechnet in der Hochsaison ihr Tourismusangebot nur noch sehr eingeschränkt präsentieren kann.

Wir sind froh, dass Bundesverkehrsminister Steffen Bilger gleich nach Amtsübernahme zum Spitzengespräch eingeladen und Kurzfristmaßnahmen eingeleitet hat. Doch nun muss es weiter gehen, denn Straße und Schiene bieten keine tauglichen Ersatzverkehre für die enormen Gütermengen, die die Schifffahrt täglich transportiert. Die seit 34 Jahren beschlossenen Fahrrinnenoptimierungen an Nieder- und Mittelrhein müssen schnellstmöglich realisiert und die Förderung niedrigwasseroptimierter Schiffe durch den Bund muss fortgesetzt und intensiviert werden. Ganz wichtig ist darüber hinaus die Untersuchung, wie zukünftig in umweltverträglicher Weise dafür gesorgt werden kann, das Wasser auch in Dürrezeiten länger im Fluss zu halten – sei es durch Schwammlandschaften, Wasserspeicher, Wehre oder Schleusen. Behörden wie GDWS, BAW und BfG verfügen über Fachwissen, das es hierfür zu nutzen gilt.

Jens Schwanen

→ IMPRESSUM

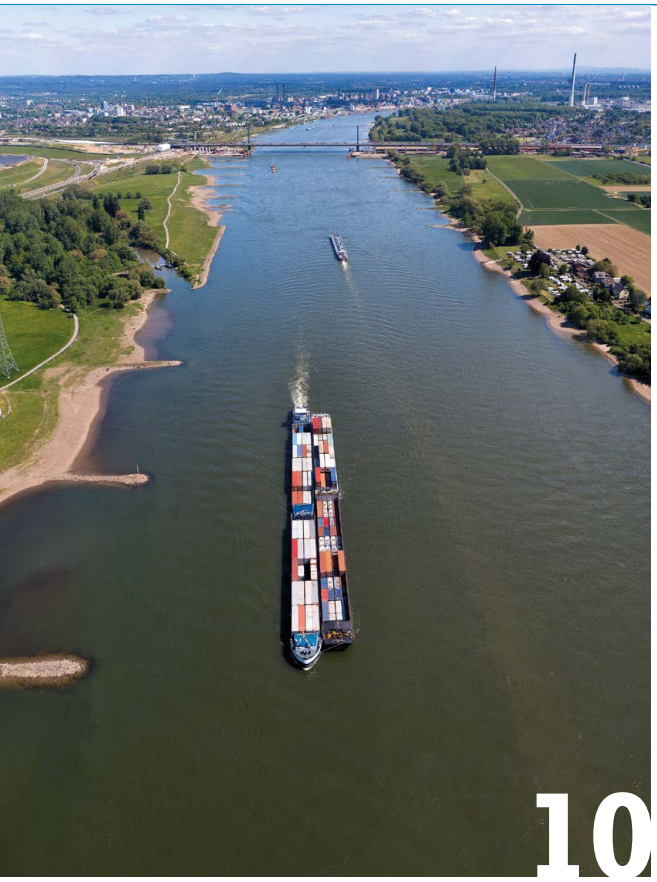
Herausgeber:
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB)
Redaktion und verantwortlich für den Inhalt: Geschäftsführer Jens Schwanen

Anschrift:
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Tel.: 02 03 / 8 00 06 50
InfoBDB@Binnenschiff.de · www.binnenschiff.de

Layout und Satz:
Dipl.-Des. Christian Knauer @ BUSCH-STUDIO
www.busch-studio.de

Druck:
Baecker + Häbel Satz und Druck GmbH, Willich.

Der Bezug des **Reports** ist kostenlos. Nachdruck ist gegen Belegexemplar erlaubt.



Inhalt

04 Historisches Niedrigwasser
BDB im Gespräch mit dem BMV

08 Neuer Bundesverkehrsminister
BDB gratuliert Steffen Bilger

10 Neues Förderprogramm
Chancen für den Aufbau von Wasserstoffinfrastrukturen

12 Studie zu neuen Märkten
Binnenschifffahrt auch 2040 gefragt

14 Arbeit der ISW
Bündnis wird in der Politik wahrgenommen

16 Kurz gemeldet

BDB im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Steffen Bilger

Binnenschifffahrt im Dürresommer 2026

Nach dem „Jahrhundertniedrigwasser“ im Jahr 2018 werden 2026 erneut historische Tiefstände an den so wichtigen Rhein-Pegeln in Kaub und Duisburg-Ruhrort oder am Donau-Pegel Pfelling gemessen.

Wer meinte, dass 2018 der Pegel Kaub mit 25 Zentimetern extrem niedrig gewesen sei, wird nun Ende September 2026 mit einem Pegelstand von minus sechs Zentimetern eines Besseren belehrt. Der Mittelrhein ist für die weit überwiegende Zahl der großen Rheinschiffe bei den geringen Fahrrinnentiefen entweder nicht mehr passierbar oder die Fahrt ist wegen der jetzt nur noch minimal möglichen Zuladung nicht mehr wirtschaftlich. Das kann man in diesen Tagen sehr gut in Online-Diensten wie „Vesselfinder.com“ sehen, die Schiffsverfolgung im Echtzeit-Tracking ermöglichen: Am Mittelrhein fährt kaum noch ein Schiff. Ähnlich sieht es an der Donau aus, und die niedrigwasserbedingten Schäden sind nicht nur für die Güterschifffahrt, sondern auch für die Fahrgastschifffahrt, die im Tourismus ein Saisongeschäft betreibt, immens.

Genau wie vor acht Jahren setzt die Güterschifffahrt alle Hebel in Bewegung, selbst unter schwierigsten nautischen Verhältnissen und mit enormem logistischem Aufwand die Lieferketten möglichst nicht reißen zu lassen. Das gelingt oftmals, auch durch den Einsatz sämtlicher verfügbarer Schiffe. Allerdings lassen sich physikalische Gesetzmäßigkeiten nicht aushebeln. Schiffe liegen je nach Typ und Bauart bereits leer recht tief im Wasser, etwa Tankschiffe in Doppelhüllenbauweise, und jede Tonne Zuladung lässt das Schiff tiefer eintauchen. Das ist aus dem Physik-Unterricht als das Archimedische Prinzip bekannt. Und deshalb ist es nicht erstaunlich, dass Schiffe seit Monaten nur noch einen kleinen Bruchteil der sonst üblichen Ladung an Bord haben. Das ist für die Binnenschifffahrtsbranche herausfordernd, denn die Navigation in seichten und schmalen Fahrrinnen ist anspruchsvoll und erfordert viel Erfahrung und Können. Die Verwaltung sperrt bei Niedrigwasser keine Flüsse, sondern überlässt es dem Binnenschiffer, Abladetiefen zu kalkulieren und ohne Festfahrungen selbst schwierige Passagen wie etwa am Mittelrhein zu meistern.

Hohe Einbußen durch Niedrigwasser

Bereits das Niedrigwasser des Jahres 2018 hat gezeigt, dass durch Beeinträchtigungen des Gütertransports spürbare gesamtwirtschaftliche Aus-

↑ Auch am Niederrhein, wie hier bei Düsseldorf, war die Ladungskapazität der Binnenschifffahrt bei den niedrigen Wasserständen deutlich reduziert

wirkungen drohen. Darauf weist der „Wirtschaftsdienst“ in einem Beitrag im September 2026 hin: Niedrigwasserphasen im Rhein sind besonders kritisch, da der Rhein die mit Abstand wichtigste Binnenwasserstraße Europas ist. Auch für Deutschland ist seine Bedeutung zentral: 86 % des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt finden im Rheingebiet einschließlich seiner Nebenflüsse statt. Zwar macht die Binnenschifffahrt nur rund 4 % der gesamten Beförderungsmenge in Deutschland aus. Mit mehr als 80 % entfällt ein Großteil davon jedoch auf Massengüter wie flüssige Mineralölerzeugnisse, Eisenerze, Steine und Erden, Kohle oder chemische Erzeugnisse. Da diese Güter häufig am Anfang von Produktionsketten stehen, können Störungen ihres Transports auch die Produktion auf nachgelagerten Stufen beeinträchtigen.

Dass Niedrigwasser nicht nur die Schifffahrt trifft, sondern sich entlang vieler Wertschöpfungsketten auswirkt, hat auch Prognos Anfang August für das „Handelsblatt“ analysiert: Am stärksten betroffen seien im Jahr 2026 die Chemieindustrie mit einem möglichen Produktionswertverlust von rund 425 Millionen Euro sowie die Mineralöl- und Raffinerieindustrie mit rund 206 Millionen Euro. Regional betrachtet habe die Region Mannheim-Ludwigshafen mit Abstand die größten Einbußen. Dort drohe (Stand Anfang August 2026) ein Produktionswertverlust von rund 494 Millionen Euro sowie ein Wertschöpfungsverlust von rund 107 Millionen Euro. Von den zahlreichen mittelständischen Betrieben, die in den Bereichen der Bau- oder Agrarrohstoffe seit Juni händeringend Schiffsraum suchen, ist dabei noch gar nicht die Rede.

↑ (v.l.n.r.) Steffen Bauer (HGK), Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen standen der Presse nach dem Niedrigwasser-Gipfel Rede und Antwort | © BMV

Dieser beachtliche Stellenwert der Schifffahrt für den Industriestandort Deutschland ist ein Lehrstück für jene, die meinen, sie könnten die Güterschifffahrt durch mehr Verkehre auf der Schiene ersetzen. Schiene und Straße sind mit den enormen Rohstoffmengen, die die Großindustrie 24/7 in Deutschland benötigt, restlos überfordert. Das fängt bei fehlenden Slots im Gleisnetz, verstopften Fernstraßen und abgelasteten Brücken an und endet bei fehlenden Waggons, Lokomotiven, Lkw, Zugführern und Fahrern. Es gibt viele Gründe, warum insbesondere die Großschifffahrt auf dem Rhein, die mit einem einzigen Koppelverband spielend zigtausend Tonnen Ladung transportieren kann, ein systemrelevanter Logistikpartner ist.

Verkehrspolitische Konsequenzen

Gut und richtig ist, dass der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger Anfang August die Vertreter von Schifffahrt, Schiene und Straße und die Industrie zum Spitzengespräch eingeladen hat. BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen sprach dort für die Binnenschifffahrt mit dem Minister und seinem Leitungsteam, und er bestritt im Anschluss an dieses Gespräch vor Dutzenden Journalisten die gemeinsame Pressekonferenz mit Minister Bilger im Bundesverkehrsministerium in Bonn. Minister Bilger und sein Haus haben den Ernst der Lage und die dramatischen volkswirtschaftlichen Auswirkungen erkannt. Kurzfristig greifende Maßnahmen wie etwa die Aufhebung des Sonn- und Feiertagsfahrverbotes für den Lkw waren einen Versuch wert und haben in Einzelfällen für Entlastung gesorgt. Was die Schifffahrt jedoch braucht, und was der BDB auch bereits Anfang August Bundesverkehrsminister Bilger mitgeteilt hat, sind folgende drei Punkte:

1. **Schnellstmögliche Umsetzung der Ausbaumaßnahmen am Rhein**
   Diese sind bereits seit 1992 (!) als vordringlicher Bedarf beschlossen und stehen in den Bundesverkehrswegeplänen. Der am Mittelrhein zu erzielende Zugewinn an 20 Zentimetern Fahrrinnentiefe hätte die Situation 2018, 2022 und auch 2026 deutlich entspannt, da Schiffe länger und mit mehr Fracht hätten in Fahrt gehalten werden können. 20 Zentimeter entsprechend rund 250 Tonnen zusätzlicher Ladung an Bord. Bei rund 50.000 Schiffsbewegungen pro Jahr am Mittelrhein wird die Hebelwirkung dieser Ausbaumaßnahme deutlich, für die ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 30 nachgewiesen ist.

2. **Langfristiges Flussgebietsmanagement**
   Der Bund muss unverzüglich die Prüfung aufnehmen, wie sich bei den klimatischen Herausforderungen an nicht staugeregelten Flüssen wie dem Rhein und der Donau das Wasser unter Beachtung wirtschaftlicher und ökologischer Interessen länger im Fluss halten lässt. Ob Schwammlandschaften, Wasserspeicher, Rückhaltebecken oder Wehre, Staustufen und Schleusen die richtigen Lösungswege sind, sollte als regelrechter Prüfauftrag von Bundesoberbehörden wie GDWS, BAW und BfG unvoreingenommen und ideologiefrei untersucht werden. Dürreperioden wie 2018 und 2026 werden sich wegen klimatischer Veränderungen wiederholen und führen dazu, dass nicht nur die Wirtschaft leidet, sondern auch Flüsse wie Rhein und Donau als Habitate massiv gestresst sind. Flussgebietsmanagement ist also eine auf Jahrzehnte angelegte gesamtgesellschaftliche Angelegenheit. Das erfordert ein neues Denken, denn allein die Optimierung der Fahrrinnen wird das Problem nicht lösen.

3. **Konsequente Fortsetzung des Flottenmodernisierungsprogramms**
   Flottenmodernisierung heißt nicht nur Digitalisierung und Umrüstung auf klimaneutrale Antriebe, sondern auch Umbau von Schiffen für einen niedrigwasseroptimierten Einsatz. Die vorgesehene Kürzung der Haushaltsmittel für dieses Flottenmodernisierungsprogramm muss korrigiert werden. Das Ministerium arbeitet zurzeit bereits an einer neuen Förderrichtlinie. Hinzu muss jedoch ein Flottenneubauprogramm kommen: Es gibt aktuell nur ein Dutzend neue niedrigwasseroptimierte Schiffe in Deutschland, die gebunden an einen Kunden fahren. Damit lässt sich der Industriestandort bei monatelangen Dürreperioden nicht aufrechterhalten. Für ein solches Neubauprogramm ist das Bundeswirtschaftsministerium zuständig.

↑ Zahlreiche reichweitestarke Nachrichtensendungen – wie ZDF „Heute“ – thematisierten das Niedrigwasser

Gefragter Ansprechpartner für die Medien

Der BDB war in den vergangenen Monaten rund um die Niedrigwasser-Thematik ein sehr gefragter Ansprechpartner für die Medien. Vor allem in den Tagen nach dem Niedrigwasser-Gespräch im Bundesverkehrsministerium meldeten sich nationale, regionale, aber auch internationale Medien (Print, Hörfunk, Fernsehen, Streaming-Formate) bei der Geschäftsstelle, um eine Einschätzung zur aktuellen Lage zu erhalten. Allein am 10. August gingen über 40 Anfragen ein. Das Team in der Geschäftsstelle und in Berlin hat diese Menge an Anfragen neben den laufenden Aufgaben überwiegend selbst beantwortet. Insgesamt wurden fünf Fernsehauftritte übernommen. In anderen Fällen wurden die Journalisten an geeignete Ansprechpartner aus der Schifffahrt, der Verwaltung oder anderen Branchenverbänden verwiesen.

BDB gratuliert Steffen Bilger zur Ernennung als Bundesverkehrsminister

Stärkung der Schifffahrt durch Infrastrukturausbau und Gewerbeförderung bleibt auf der Agenda

Der Bundespräsident hat am 29. Juli Steffen Bilger zum neuen Bundesverkehrsminister ernannt. Er folgt auf Patrick Schnieder, der das Amt seit Beginn der Legislaturperiode innehatte.

Der BDB beglückwünscht Steffen Bilger zu dieser neuen Aufgabe. Er dankt zugleich dem scheidenden Minister Schnieder für die bisherige Arbeit zur Stärkung der Binnenschifffahrt.

Steffen Bilger ist in der Binnenschifffahrtsbranche gut bekannt. Der gebürtige Schongauer ist seit 2009 Mitglied des Bundestages und war von 2018 bis 2021 Parlamentarischer Staatssekretär beim damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer. Er war in dieser Zeit zugleich Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik.

→ Der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (CDU)

„Wir freuen uns auf die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit dem neuen Minister. Aus früheren Begegnungen wissen wir, dass Steffen Bilger die Leistungen und die Potenziale der Binnenschifffahrt kennt und sich für die Stärkung dieses Verkehrsträgers einsetzt, nicht nur auf dem Neckar in Baden-Württemberg“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „Wir bauen darauf, dass der Minister den vor 14 Monaten eingeschlagenen Weg fortsetzt, die Anlagen an Flüssen und Kanälen aus dem Investitionsstau herauszuholen, und dass er die Schifffahrtsbranche in ihrem Modernisierungsprozess weiter unterstützt: Klimaneutralität, Niedrigwasserresilienz und Digitalisierung zur Einbindung in logistische Ketten sind hier die Stichwörter. Zugleich muss dem wachsenden Fachkräfteman-

↑ Amtsvorgänger Patrick Schnieder – hier als Redner beim Parlamentarischen Abend des BDB im vergangenen Herbst in Berlin – hat während seiner Amtszeit viel für das Schifffahrtsgewerbe bewegt

gel durch konsequente Nachwuchsförderung begegnet werden."

Ausdrücklich dankt der BDB dem scheidenden Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder für die geleistete Arbeit zur Fortentwicklung des Systems Wasserstraße. „Die Binnenschifffahrts-Bilanz von Patrick Schnieder und dem von ihm geleiteten Bundesverkehrsministerium ist beachtlich. Er hat für unsere Branche und deren Kunden in Wirtschaft und Industrie mehr in Bewegung gebracht als mancher Minister in einer kompletten Legislaturperiode", bewertet Jens Schwanen das bisherige Wirken.

In nur 14 Monaten wurde unter Schnieders Regie der Ausbau der Bundeswasserstraßen per Gesetz zum „überragenden öffentlichen Interesse" erklärt und damit das Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt. Das Sondervermögen Infrastruktur wird ab 2027 für die Finanzierung der Wasserstraßen geöffnet. Gewerbepolitisch gehen die Fortführung der Förderung der Aus- und Weiterbildung und der Flotten- und Motorenerneuerung auf das Konto des Ministers; zusätzlich wurde kürzlich unter seiner Anleitung ein aus dem Klima- und Transformationsfonds finanziertes Förderprogramm zur Schaffung „grüner Schifffahrtskorridore" ins Leben gerufen. Dem Engagement des Ministers ist es zu verdanken, dass die durch die Treibhausgasminderungsquote drohenden Kostensteigerungen beim Treibstoff in der Binnenschifffahrt abgewendet wurden. Kurz vor Ende seiner Amtszeit hat Schnieder schließlich noch eine Studie zur Ermittlung neuer Märkte für die Güterbinnenschifffahrt bis zum Jahr 2040 vorgelegt, die wichtige Impulse für die zukünftige Regierungsarbeit gibt, etwa für die Fortschreibung des „Masterplans Binnenschifffahrt" des Bundesverkehrsministeriums.

Chancen für den Aufbau von
Wasserstoffinfrastrukturen im System Wasserstraße

BDB und DWV begrüßen neues Förderprogramm für grüne Schifffahrtskorridore

Am 16. Juli wurde im Bundesanzeiger ein neues Förderprogramm für die Binnenschifffahrt, das aus den für Schifffahrt und Häfen reservierten Mitteln im Klima- und Transformationsfonds finanziert wird, bekannt gemacht: die Förderrichtlinie über Zuwendungen für eine grüne Binnenschifffahrt.

Der BDB und der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) begrüßten in einer gemeinsamen Mitteilung die Veröffentlichung des Programms, das den Aufbau von grünen Binnenschifffahrtskorridoren (über die „Förderlinie 1“) unterstützt.

„Die Binnenschifffahrt befindet sich derzeit in einem Transformationsprozess. Die Unternehmen suchen nach Lösungen, um ihre Flotten künftig noch umweltfreundlicher betreiben zu können. Wasserstoffbasierte Antriebe können hier eine vielversprechende Lösung sein. Schon heute sind neu gebaute Schiffe oftmals ‚H2-ready‘, können später also mit überschaubarem Aufwand auf Brennstoffzellen umgerüstet werden. Diese Technologie hat aber nur dann eine Chance, sich durchzusetzen, wenn die nötige Infrastruktur an Land konsequent mitgedacht wird. Das neue Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums kann hier Chancen eröffnen“, erklärte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

„Mit dem Förderprogramm setzt die Bundesregierung ein wichtiges Signal für den Markthochlauf von Wasserstoff in der Binnenschifffahrt. Entscheidend ist, dass der Aufbau der Infrastruktur an den Wasserstraßen von Anfang an mitgedacht wird. Wasserstofftankstellen, Speicher und Erzeugungsanlagen entlang der Logistikkorridore schaffen nicht nur die Grundlage für den emissionsfreien Schiffsverkehr, sondern können zugleich als Ankerpunkte für die regionale Wasserstoffwirtschaft dienen. So entstehen Synergien zwischen Häfen, Industrie, Logistik und Energieversorgung. Jetzt kommt es darauf an, die Projekte zügig umzusetzen und die Förderinstrumente perspektivisch auch für kleinere Unternehmen und weitere Anwendungsfälle zugänglich zu machen“, sagte Friederike Lassen, Vorständin des Deutschen Wasserstoff-Verbands (DWV).

Gefördert werden sowohl schiffseitige als auch landseitige Maßnahmen, die zu einem Aufbau von Korridoren

führen, in denen emissionsfreie und emissionsarme Binnenschiffe regelmäßig Gütertransporte durchführen. Neben rein elektrischen Antrieben erfüllen insbesondere auch mit grünem Wasserstoff angetriebene Schiffe die Kriterien eines emissionsfreien Schiffs. Die neue Förderrichtlinie nimmt hierbei auch die Uferseite in den Fokus: Bezuschusst werden z.B. der Bau, die Modernisierung oder die Erweiterung von Ladeinfrastrukturen oder Tankinfrastrukturen, die Errichtung von Erzeugungsanlagen oder Investitionen in stationäre oder mobile Einheiten zur Speicherung von erneuerbarem Strom oder Wasserstoff.

Gleichwohl hätte sich der BDB eine offenere Ausgestaltung der Förderkulisse, die das seit Jahren gut nachgefragte Flottenmodernisierungsprogramm ergänzt, gewünscht: „Da nur gemeinsame Korridorprojekte gefördert werden können und keine Einzelmaßnahmen am Schiff, dürfte das Programm eher für große Reedereien interessant sein, die im Verbund mit weiteren Partnern, z.B. Hafenbetreibern und weiteren Logistikpartnern, Schifffahrtskorridore aufbauen möchten. Für kleine Unternehmen und Partikuliere sind die Zugangshürden sehr hoch. Schade ist auch, dass Personenschifffahrtsunternehmen keine Anträge im Rahmen von Verkehrsverlagerungsprojekten auf die Wasserstraßen stellen können.

Zwar könnten Fährbetriebe und Personenschifffahrtsunternehmen grundsätzlich über die „Förderlinie 2“ Anträge stellen, wenn ein Gemeinschaftsvorhaben umgesetzt werden soll, das ÖPNV auf die Wasserstraße mit emissionsfreien Binnenschiffen verlagert. Die Antragsberechtigung dürfte allerdings an der fehlenden Zuordnung zum öffentlichen Personennahverkehr scheitern.

Das Förderprogramm auf einen Blick

- Zuständig für die Abwicklung ist die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)
- Unter www.bav.bund.de können die Richtlinie und die Antragsunterlagen sowie aktuelle Förderaufrufe heruntergeladen werden
- Noch bis zum 19. Oktober sind Förderaufrufe zu beiden Förderlinien geöffnet
- Das BMV hat in Zusammenarbeit mit der NOW GmbH zwei Online-Seminare zu dem Förderprogramm durchgeführt: Diese können auf dem Youtube-Kanal der NOW in voller Länge angesehen werden. Dieser ist im Blog des BDB unter www.binnenschiff.de verlinkt.

↑ Über die neue Förderrichtlinie ist u.a. der Aufbau von grünen Schifffahrtskorridoren förderfähig | © BAW

Neue Studie des BMV

Binnenschifffahrt auch 2040 nicht out

Die Binnenschifffahrt wird auf deutschen Flüssen und Kanälen auch in der Zukunft eine wichtige Rolle spielen.

Das zeigt die Studie „Ermittlung neuer Märkte für die deutsche Güterbinnenschifffahrt bis zum Jahr 2040“, die vom Bundesverkehrsministerium beim Beratungsinstitut Prognos in Auftrag gegeben und Ende Juli veröffentlicht wurde.

Kreislaufwirtschaft, Wasserstoff und Wasserstoffderivate, Windkraftanlagen an Land, Biomasse, Fahrzeug- und Batterierecycling sowie CO_2-Transporte seien zentrale Zukunftsmärkte für die Binnenschifffahrt, heißt es in der Studie.

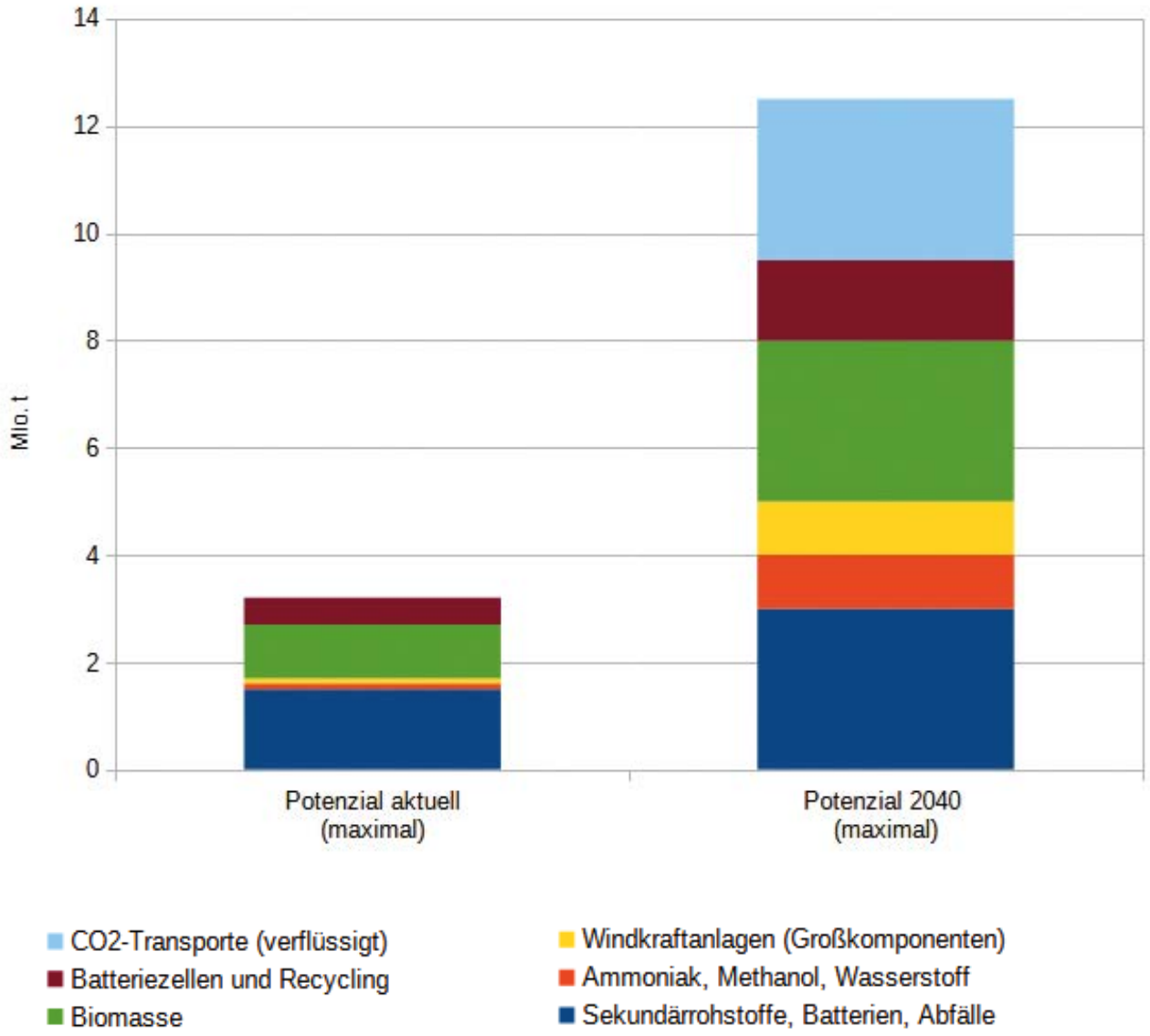
Kreislaufwirtschaft, Recycling und Wasserstoffderivate

Die Analysen zeigen, dass insbesondere in der Kreislaufwirtschaft erhebliche Stoffströme existieren. Dieser Markt bietet ein relevantes mengenmäßiges Potenzial. Biomasse stellt bereits heute einen etablierten Markt für die Binnenschifffahrt dar. Mit der zunehmenden stofflichen und energetischen Nutzung biogener Rohstoffe wird ein zusätzliches Transportpotenzial erwartet. Für Fahrzeug- und Batterierecycling wird langfristig ein stark wachsender Markt prognostiziert. Im Bereich der Windenergie zeigt sich für Onshore-Anlagen ein wachsender Transportbedarf, insbesondere bei Großkomponenten wie Rotorblättern und Turmsegmenten. Für Wasserstoff und seine Derivate werden vor allem in der Hochlaufphase der Wasserstoffwirtschaft Transportbedarfe für Wasserstoffderivate (Ammoniak und Methanol) entstehen, bei denen das Binnenschiff eine ergänzende Rolle übernehmen kann. In Richtung Seehäfen werden Transporte von Kohlendioxid (CO_2) erwartet. Dieses wird künftig in bestimmten chemischen Prozessen – zum Beispiel der Zementherstellung – abgeschieden und verflüssigt. Offen lässt die Studie, ob spezielle Tankschiffe gebaut werden müssen oder ob ein Transport mit CO_2-Flüssigcontainern wirtschaftlicher ist.

Die weitere Analyse zu zusätzlichen Gütermengen in bereits bestehenden Märkten für die Binnenschifffahrt zeigt außerdem, dass insbesondere auf langen Relationen und in stark frequentierten Wasserstraßenkorridoren weitere relevante Verlagerungspotenziale bestehen.

„Wir stimmen dem Bundesverkehrsministerium in seiner Einschätzung uneingeschränkt zu“, betont BDB-

Mögliche neue Märkte und Wachstumsmärkte der Binnenschifffahrt bis 2040



Vorstandsmitglied Andreas Grzib (DTG, Duisburg): „Die Studie macht deutlich, dass die Binnenschifffahrt weit mehr ist als ein traditioneller Verkehrsträger. Sie ist ein zentraler Baustein für eine klimaneutrale und resiliente Wirtschaft."

Guter Anlass zur Fortschreibung des „Masterplans Binnenschifffahrt"

Allerdings ist die Beteiligung der Schifffahrt an diesen Transportmärkten keine selbstverständliche Entwicklung, betonen die Autoren der Studie: Es bedarf einer gemeinsamen Anstrengung aller an der Transportkette Beteiligten und des Staates, der die Regularien bestimmt, um die besonders klimafreundliche Schifffahrt an den zukünftigen Transportmärkten zu beteiligen. „Die Studie gibt guten Anlass, beim Bundesverkehrsministerium erneut für die Fortschreibung des ‚Masterplans Binnenschifffahrt' zu werben. Dabei sitzen unter der Regie des Ministeriums alle relevanten Player am Tisch", erläutert BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Arbeit der ISW

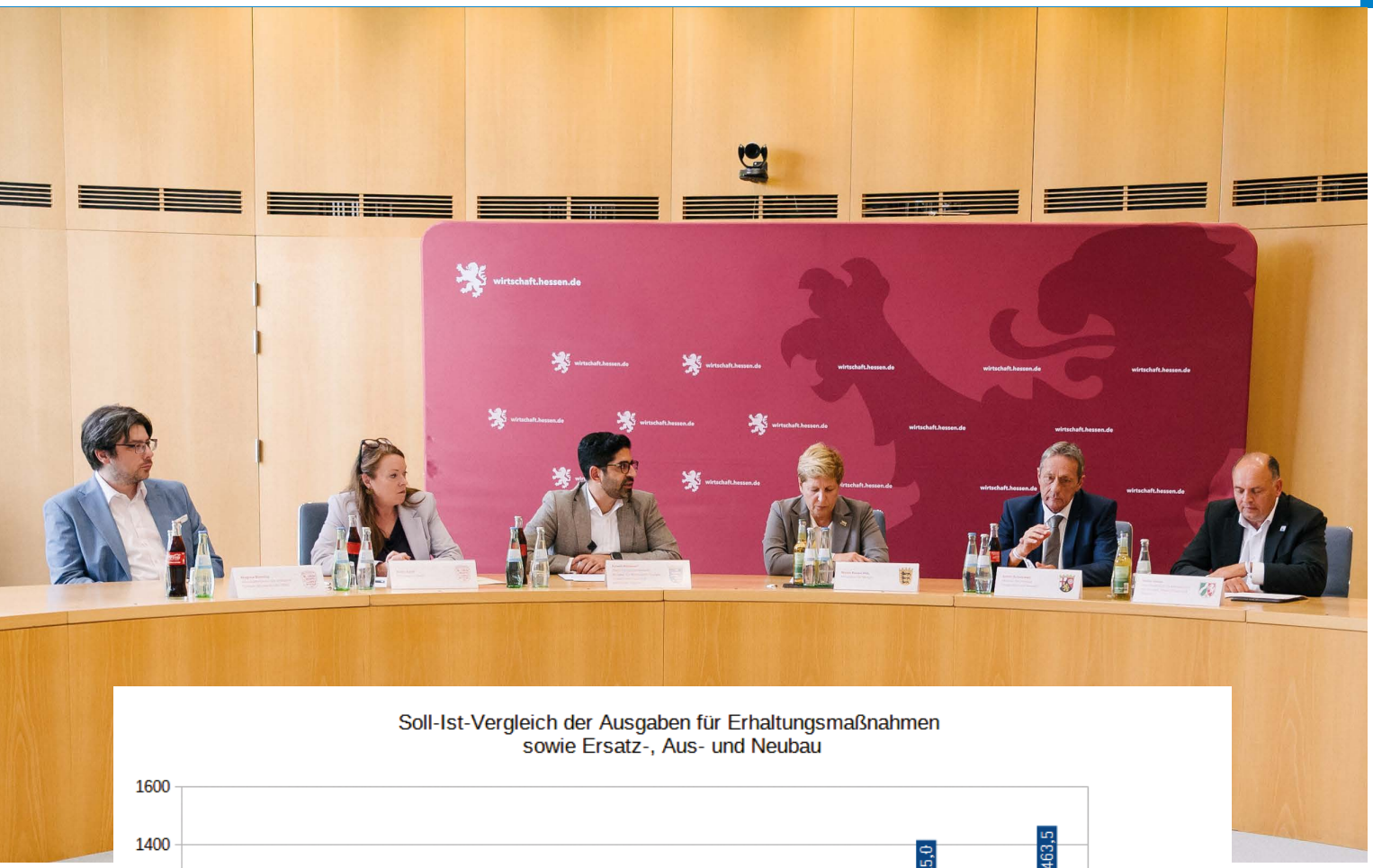
Bündnis findet höchste Anerkennung

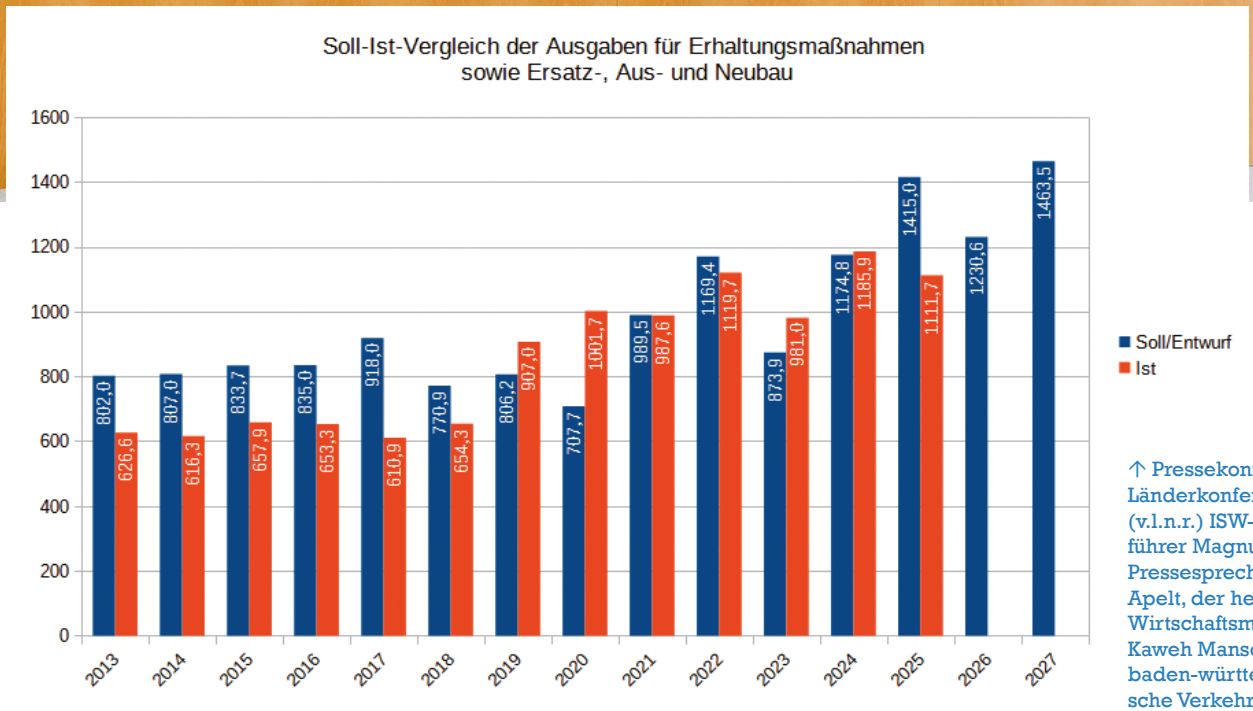
Die Initiative System Wasserstraße (ISW), deren Gründungsmitglied der BDB ist, wird jetzt auch von der Politik als Gesprächspartner auf Augenhöhe wahrgenommen:

Auf der achten „Länderkonferenz Rhein“ Anfang September in Wiesbaden unterzeichneten die beiden ISW-Geschäftsführer Magnus Bünning (BÖB/VBW) und Matthias Roeser (BDB) gemeinsam mit den Ministern der Rheinanlieger-Länder Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz ein Positionspapier, in dem vor allem der Bund aufgefordert wird, seiner Verantwortung für Erhalt und Ausbau des Systems Wasserstraße gerecht zu werden.

„Ob Versorgung der Industrie oder Tankstellenpreise: Der Sommer 2026 hat gezeigt, welche Bedeutung der Rhein für Menschen und Wirtschaft in Deutschland hat“, sagte Bünning im Namen der ISW. „Es gilt jetzt, keine Zeit zu verlieren, denn ‚nach dem Niedrigwasser ist vor dem Niedrigwasser‘. Das gemeinsame Positionspapier sendet daher das Signal an den Bund, vor dem Hintergrund wieder steigender Wasserstände nicht einfach zur Tagesordnung überzugehen. Vorrangig muss jetzt in Klimaresilienz und Klimaanpassung der

→ ISW-Geschäftsführer Magnus Bünning (r.) im Gespräch mit dem hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori.





↑ Pressekonferenz zur Länderkonferenz Rhein: (v.l.n.r.) ISW-Geschäftsführer Magnus Bünning, Pressesprecherin Katja Apelt, der hessische Wirtschaftsminister Kaweh Mansoori, die baden-württembergische Verkehrsministerin Nicole Razavi, der rheinland-pfälzische Innen- und Verkehrsminister Achim Schwickert und NRW-Verkehrsstaatssekretär Victor Haase

Bundeswasserstraßen sowie der Häfen investiert werden. Dafür bedarf es auch einer starken Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, die nicht aufgrund pauschaler Sparvorgaben personell ausblutet."

Schon zuvor hatte die ISW gemeinsam mit der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz in einer medial stark beachteten Pressekonferenz ähnliche Forderungen erhoben. „Die gute Wasserstraßenanbindung wird von den Unternehmen bisher noch als Pluspunkt für den Standort Deutschland gewertet, sagte Heike van Hoorn, ISW-Sprecherin und Geschäftsführerin des Deutschen Verkehrsforums (DVF). Es geht um den Erfolg der Transformation, um Sicherheit und Resilienz. Darum muss der Sanierungsbedarf bei den Wasserstraßen, der Infrastruktur der See- und Binnenhäfen jetzt konsequent abgearbeitet werden."

→ links: Ralf Ponat (l.) bei seiner Amtseinführung durch Thomas Rosenstein, Abteilungsleiter „Management Wasserstraßen“ bei der GDWS | © WSV

→ rechts: (v.l.n.r.) Roman Fürtig (HHM), MdB Florian Oßner und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen

WSA Rhein unter neuer Leitung

Ralf Ponath ist der neue Leiter des WSA Rhein. Er übernimmt damit die Gesamtverantwortung für die rund 370 km lange Rheinstrecke zwischen Mainz und der deutsch-niederländischen Grenze und folgt auf Birgitta Beul, die im Mai nach über 37 Dienstjahren in den Ruhestand verabschiedet wurde. Ponath ist in der Branche bestens bekannt: nach einem Studium zum Bauingenieur ist er seit fast 30 Jahren in der WSV tätig. In mehreren beruflichen Stationen verantwortete er u.a. den Neubau der Schleuse Uelzen II, hatte leitende Funktionen bei der ehemaligen WSD Südwest und leitete zuletzt das Dezernat „Freifließende Wasserstraßen“ bei der GDWS. „Ich freue mich sehr auf die neuen Aufgaben und die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen. Wir werden auch weiterhin ein verlässlicher Partner für die Schifffahrt und die Häfen sein und für bestmögliche Bedingungen sorgen“, betonte Ponath bei seiner Amtseinführung. Das WSA Rhein ist mit der Umsetzung von zwei für die Binnenschifffahrt besonders bedeutenden Infrastrukturprojekten betraut: der Abladeoptimierung am Mittelrhein und der Abladeverbesserung am Niederrhein. Der BDB gratuliert Ralf Ponath herzlich zu der neuen Aufgabe und freut sich auf eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Gespräch mit MdB Florian Oßner

Anlässlich der Beratungen zum Bundeshaushalt 2027, die sich in vollem Gange befinden, sprach BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen gemeinsam mit Roman Fürtig (Hafen Hamburg Marketing) am 24. September in Berlin mit MdB Florian Oßner, Obmann und Berichterstatter der Unionsfraktion für das Kapitel Verkehr im Haushaltsausschuss, über die Zukunft der Wasserstraßen und die Entwicklung der Förderprogramme für die Binnenschifffahrt. Der BDB plädiert u.a. für eine Fortführung der Aus- und Weiterbildungsbeihilfe für die Binnenschifffahrt auf dem bisherigen Niveau von 6,8 Mio. Euro, die Fortführung der Förderung für Schifferkinderheime und des Schulschiffs „Rhein“, mindestens 30 Mio. Euro für die Fortführung des Flottenmodernisierungsprogramms inklusive des Umbaus auf niedrigwasseroptimierte Schiffe, den schnellen Ausbau von Flüssen und Kanälen gemäß dem Wasserstraßenausbaugesetz, insbesondere am Nieder- und Mittelrhein, sowie den Verzicht auf den geplanten Stellenabbau in der WSV.

Achte „Länderkonferenz Rhein“

Die achte Auflage der „Länderkonferenz Rhein“, die gemeinsam von den Rheinanliegerländern Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg ausgerichtet wird, fand am 4. September in Wiesbaden statt. Für den BDB waren die Vorstandsmitglieder Dr. Marie Nauheimer (Primus-Linie) und Jens Langer (DP World) sowie Geschäftsführer Jens Schwanen vor Ort. Im Rahmen der Veranstaltung, die thematisch die Ertüchtigung des Rheins als internationale Schifffahrtsmagistrale zum Gegenstand hatte, wurde ein Posi-

tionspapier mit der Überschrift „Zukunft sichern – System Wasserstraße langfristig erhalten und finanzieren“ unterzeichnet. Darin werden die aktuellen Herausforderungen, der Handlungsbedarf und gemeinsame Forderungen an den Bund artikuliert. Dabei werden die gemeinsamen Forderungen nicht nur von den vier Landesministerinnen und Landesministern erhoben, sondern erstmals gemeinsam mit der „Initiative System Wasserstraße“ (ISW), einem Zusammenschluss von 22 Wirtschaftsverbänden, die sich der Stärkung des Systems Wasserstraße verpflichtet fühlen und deren Gründungsmitglied der BDB ist (s. auch S. 14 f.).

Bodensee-Schiffsbetriebe erhalten Innovationspreis

Im Rahmen der diesjährigen Binnenschifffahrtsmesse „Shipping-Technics-Logistics“ in Kalkar wurden die Bodensee-Schiffsbetriebe (BSB), ein Mitgliedsunternehmen des BDB, am 22. September mit dem „Innovationspreis Binnenschifffahrt 2026“ für die Entwicklung eines KI-gestützten Assistenzsystems zum energieeffizienten Schiffsantrieb ausgezeichnet. Das System kommt auf der Elektro-Fähre „MS Insel Mainau“ zum Einsatz. Sein Kern ist ein „digitaler Zwilling“ der Fähre, der die Fahreigenschaften annähernd originalgetreu nachbildet. Das System ermöglicht eine präzisere und ressourcenschonendere Routenplanung, erhöht die Sicherheit und Effizienz im Schiffsbetrieb und entlastet die Schiffsführung, ohne dieser die Entscheidungsverantwortung abzunehmen. Der „digitale Zwilling“ bildet das Verhalten des Schiffes ab und berechnet unter Berücksichtigung von Wind und Strömung einen möglichst energieeffizienten Kurs sowie das passende Geschwindigkeitsprofil. Der Schiffsführer erhält durch Echtzeitdaten konkrete Empfehlungen für die jeweiligen Manöver. Das System wurde im Rahmen eines Projekts der Stadt Konstanz entwickelt. Weitere Partner waren die Hochschule Konstanz Technik, Wirtschaft und Gestaltung und die Universität Konstanz.

↑ Preisverleihung in Kalkar mit (v.l.n.r.) Roland Hamata (Allianz Esa), Annika Beyer (SUT), Christoph Witte (BSB), Maximilian Fischer (Universität Konstanz) und Peter Kleinort (Zeitschrift „Binnenschifffahrt“)
© Allianz Esa

BMV plant neues Förderprogramm für Niedrigwasser-Schiffe

Als Reaktion auf die extrem niedrigen Wasserstände an den Flüssen in diesem Jahr beabsichtigt das BMV, ab dem 1. Januar 2027 ein neues Förderprogramm für niedrigwasseroptimierte Binnenschiffe aufzulegen. Anfang September fand auf Einladung des zuständigen Fachreferates im Ministerium eine Besprechung mit den Vertretern der Binnenschifffahrt sowie der Chemie- und Stahlindustrie statt. Angestrebt wird eine Förderung sowohl bei Schiffsneubauten als auch bei Umbauten in der Bestandsflotte. Gefördert wird nicht der komplette Neubau des Schiffes, sondern die niedrigwasserrelevanten Maßnahmen an den Schiffen. Das niedrigwasserangepasste Schiff soll besonders flachgehend sein und einen um mindestens 15 Zentimeter geringeren Tiefgang haben. Dies sei bei Umbauten ein bewährtes Kriterium in der aktuellen Förderrichtlinie, argumentierte das BMV. Die hohe Förderquote von bis zu 80 % macht es erforderlich, die Förderrichtlinie von der EU-Kommission notifizieren zu lassen. Das Verfahren wird erfahrungsgemäß mehrere Monate in Anspruch nehmen. Die Förderung mit 80 % soll dann zeitlich gebündelt in Förderaufrufen (Calls) erfolgen. Außerhalb von solchen Aufrufen liegt die Förderung nur bei 50 %. Das geplante Förderprogramm steht unter dem Vorbehalt der Zurverfügungstellung ausreichender Haushaltsmittel durch den Bund.

Ersatzneubau der Schleuse Gleesen eröffnet

Am 14. September wurde die neue Schleuse Gleesen am Dortmund-Ems-

↑ Eröffnung der neuen Schleuse Gleesen mit (v.l.n.r.) Klaus Hohenbild (BDS); Birgit Maßmann (Leiterin WNA Datteln), Christian Hirte (Parlamentarischer Staatssekretär im BMV), GDWS-Präsidentin Anke Leue, Grant Hendrik Tonne (niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen), Martin Schüle (Leiter WSA Westdeutsche Kanäle), Uwe Goebel (Präsident IHK Osnabrück-Emsland) und Frank Schreiber (Vorstandsvorsitzender JOHANN BUNTE Bauunternehmung SE & Co. KG) | ©WSV

Kanal feierlich in Betrieb genommen. Die neue Schleusenkammer erfüllt mit einer Nutzlänge von 140 Metern und einer Breite von 12,50 Metern die Anforderungen für übergroße Gütermotorschiffe (üGMS). Ein zusätzliches Sparbecken nördlich der Kammer soll den Wasserbedarf reduzieren und zur Nachhaltigkeit des Projekts beitragen. Begleitet wurde die Eröffnung u.a. vom Parlamentarischen Staatssekretär im BMV, Christian Hirte, dem niedersächsischen Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne und GDWS-Präsidentin Anke Leue. Die Schleuse Gleesen geht als erstes Bauwerk von insgesamt fünf Ersatzneubauten im Rahmen des Projekts „Neue Schleusen DEK-Nord" in Betrieb. Für den Streckenabschnitt wird laut Prognose bis zum Jahr 2030 eine Transportmenge von rund 4,4 Mio. t pro Jahr erwartet.

Anhörung zur BinSchLV

Bezüglich der von BDB und BDS angeregten Reform der Lade-/Löschzeitenverordnung (BinSchLV) fand am 9. September im fachlich zuständigen BMJ in Berlin eine Anhörung der Verbände statt. Eingeladen wurde zu dieser Anhörung, da das Ministerium sich um eine Klärung der zum Teil sehr unterschiedlichen Auffassungen, die aus den Stellungnahmen zu dem Entwurf deutlich wurden, bemühen will. Für die Schifffahrt nahmen Erik Drippe (OTS), Mitglied im BDB-Verwaltungsrat, und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, sowie Partikulier Klaus Hohenbild (DTG) und BDS-Geschäftsführer Dirk-Uwe Klaas teil. Seitens der Verladerverbände nahmen en2x (Fuels + Energy), WV Stahl, DAH (Agrarhandel), VCI sowie BÖB und DSLV/VVWL teil. Als Zwischenfazit lässt sich festhalten, dass für den Trockengutbereich durchaus Chancen bestehen, dass das BMJ eine Reform der BinSchLV entsprechend der Anregungen der Schifffahrtsverbände vornimmt, wenn auch mit Einschränkungen bezüglich des Anstiegs der Umschlagskapazitäten, und ggf. mit Abstrichen bei den Liegegeldzuwächsen, in die der Verordnungsgeber zudem eine Staffelung einbauen könnte. Bei der Tankschifffahrt besteht hingegen grundlegender Klärungsbedarf.

Vorbildlicher Einsatz der WSV bei Niedrigwasser

Die WSV bewies vor dem Hintergrund der krisenartigen Bedingungen durch das Niedrigwasser Flexibilität und hat auf Antrag des BDB zwei Sperrungen im westdeutschen Kanalgebiet, das für die Rheinverkehre eine wichtige Umfahrungsmöglichkeit darstellt, auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Der BDB hatte sowohl die Verschiebung der siebenwöchigen Vollsperrung der Schleuse Wanne-Eickel am Rhein-Herne-Kanal ab Ende August als auch die Verschiebung der dreiwöchigen Vollsperrung der Schleuse Dörpen am Küstenkanal ab Mitte August gegenüber den zuständigen WSÄ „Westdeutsche Kanäle" und „Ems-Nordsee" beantragt. Die Ämter entsprachen dem Anliegen und sperrten die Anlagen nur temporär. Hierfür wurde zum Beispiel beim WSA Ems-Nordsee sämtliches Personal in den Einsatz gebracht und Urlaube verschoben. Der BDB lobte das pragmatische und engagierte Handeln der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der WSV und richtete erneut den dringenden Appell an die Bundesregierung, auf die beabsichtigten drastischen Stellenkürzungen in der Verwaltung zu verzichten. Andernfalls scheitere eine solche Flexibilität künftig schlichtweg an Personalmangel, erklärte BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Neues Portal mit Informationen zum Niedrigwasser

Bundesumweltminister Carsten Schneider und Dirk Schwardmann, Präsident der Bundesanstalt für Gewässerkunde, haben Mitte Juli das neue Internetportal „NIWIS“ vorgestellt, das umfassende und auch für Laien verständliche Informationen zum Niedrigwasser im gesamten Bundesgebiet enthält. Es ist über die Adresse https://niwis-online.de zu erreichen und stellt eine wertvolle Ergänzung zu ELWIS dar, dem elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice der WSV. Das internetbasierte Tool erklärt nicht nur der Schifffahrt und ihren Kunden, sondern auch der Bevölkerung die Zusammenhänge rund um das Thema Niedrigwasser, liefert aktuelle Zahlen und enthält sämtliche relevanten Verknüpfungen, z.B. zu den aktuellen Pegelständen und den Prognosen für die kommenden Wochen. „NIWIS“ ist ein Arbeitsergebnis des 2019 veröffentlichten „Aktionsplans Niedrigwasser Rhein.

Ute Engel ist neue BEV-Geschäftsführerin

Am 1. August 2026 wurde Ute Engel zur Geschäftsführerin des Bilgenentwässerungsverbandes (BEV) ernannt. Ute Engel ist Diplom-Kauffrau und verfügt über eine langjährige Erfahrung in der Wirtschaftsprüfung und Unternehmensberatung. Sie war viele Jahre freiberuflich und zuletzt als Manager Finance tätig. Die innerstaatlichen Institutionen des CDNI stehen mittelfristig vor enormen Herausforderungen bezüglich der Entwicklung der Entsorgungsinfrastruktur, Innovation und Digitalisierung. Ute Engel folgt auf Elena Siebrecht, die ab 2024 die Führung des BEV mit Sitz in Duisburg-Ruhrort übernommen hatte. In ihrer Zeit beim BEV hat sie insbesondere den Wechsel vom ursprünglichen Bezahlsystem des CDNI zur App-basierten Lösung begleitet und weitere Digitalisierungsprozessen mitgestaltet. Parallel war sie als Expertin in den Themen rund um Tankschifffahrt und den Transport gefährlicher Güter für den BDB und die IWT-Plattform tätig und vertrat die Interessen der europäischen Binnenschifffahrt in nationalen und internationalen Gremien, u.a. als EBU/ESO-Vertreterin im UN-ECE ADN-Sicherheitsausschuss in Genf. Nach sieben aktiven Jahren in der Binnenschifffahrt widmet sich Frau Siebrecht nun neuen beruflichen Herausforderungen.

← Die neue BEV-Geschäftsführerin Ute Engel

↑ Durch die Verschiebung und Anpassung von Schleusensperrungen, wie hier an der Schleuse Wanne-Eickel, reagierte die WSV auf das erhöhte Verkehrsaufkommen im Kanalgebiet
© WSV

Didier Leandri zum Präsidenten der IWT-Plattform ernannt

Diedier Leandri, „Président Délégué“ von Entreprises Fluviales de France (E2F), Vorstandsmitglied der European Barge Union (EBU) und Beauftragter Frankreichs bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist neuer Präsident der IWT-Plattform. Er folgt auf Christiaan van Lancker, den die European Skippers Organisation (ESO) nominiert hatte. Darüber hinaus hat der IWT-Vorstand Erik Schultz (ESO/KBN) zum neuen Vizepräsidenten ernannt und dem scheidenden Vizepräsidenten Martin Staats (EBU/BDB) für seinen wertvollen Beitrag während seiner Amtszeit im Vorstand gedankt.

BDB
Bundesverband der
Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Dammstraße 26
47119 Duisburg
Tel.: 0203 80006-50
InfoBDB@Binnenschiff.de
www.binnenschiff.de