

Pressemitteilung

Deutschlands Wasserstraßen brauchen Klima-Fitnessprogramm

BAUINDUSTRIE und Initiative System Wasserstraße (ISW) loben Fortschritte:
Wasserstraße in Sondervermögen aufgenommen

35/26
Berlin, 30.07.2026

Die erneut kritischen Niedrigwasserstände auf wichtigen Binnenwasserstraßen zeigen, wie verwundbar Deutschlands Verkehrs- und Logistiksystem weiterhin ist. Insbesondere der Rhein als wichtigste Wasserstraße Europas stößt zunehmend an seine Belastungsgrenzen. Für Wirtschaft und Industrie sind zuverlässige Transportwege jedoch eine Grundvoraussetzung für Wachstum, Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit. Die aktuellen Entwicklungen verdeutlichen einmal mehr: Deutschland muss seine Wasserstraßen schneller modernisieren und klimaresilient ausbauen. Wer Infrastruktur sichern will, muss auch in ihre Anpassungsfähigkeit investieren.

„Niedrigwasser gehört leider mittlerweile zu den Hitzeperioden in den Sommermonaten dazu. Umso wichtiger ist es, die wirtschaftlichen Auswirkungen deutlich zu begrenzen, indem die Wasserstraßen zuverlässig unterhalten, Engpässe beseitigt und notwendige Ausbauvorhaben konsequent umgesetzt werden. Dazu gehören leistungsfähige Fahrrinnen, funktionierende Schleusen, Wehre, Brücken und Hafenanbindungen“, so Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer der BAUINDUSTRIE.

„Wer bei der Wasserstraße spart, gefährdet Deutschlands industrielle Wertschöpfung“, sagt Thomas Gross, Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, zur aktuellen Niedrigwassersituation der deutschen Flüsse. „Wir weisen seit vielen Jahren darauf hin, dass die Wasserstraßen, ihr Ausbau und ihr Unterhalt deutlich mehr öffentliche und politische Aufmerksamkeit benötigen, als sie in den letzten Jahren erfahren haben. Wir brauchen eine dauerhaft verlässliche, auskömmliche und überjährige Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur. Andernfalls wird der Sanierungsstau trotz einzelner Budgeterhöhungen weiter anwachsen.“

Müller lobt die Aufnahme der Wasserstraßeninfrastruktur in das Sondervermögen des Bundes zwar als „überfälligen Schritt“, sagt aber auch, dass die Maßnahmen allein bei Weitem nicht ausreichen. „Die Fakten liegen auf dem Tisch. Die Politik muss nun weiter entschlossen handeln“, so Tim-Oliver Müller.

Hintergrund ist, dass Schiffe wegen unzureichender Fahrrinntiefen derzeit wieder nur einen Bruchteil ihrer möglichen Ladung transportieren können, wodurch die Transportkosten erheblich steigen und Lieferketten unter Druck geraten. Eine Verlagerung auf Straße und Schiene ist häufig weder mengenmäßig noch infrastrukturell möglich.

Die Folgen treffen deshalb nicht nur die Binnenschifffahrt. Sie reichen tief in die gesamte Volkswirtschaft hinein: Chemie, Stahl, Baustoffindustrie, Energieversorgung, Maschinenbau und zahlreiche weitere Branchen sind auf verlässliche Transporte über die Wasserstraße angewiesen. Wenn dieser Verkehrsträger ausfällt oder erheblich an Leistungsfähigkeit verliert, entstehen Produktionsausfälle, Kostensteigerungen und Wettbewerbsnachteile, die letztlich Arbeitsplätze und Standorte gefährden können.

Die Bundesregierung geht derzeit von einem Wachstum von 0,5 Prozent aus. Dieses könnte jedoch schnell verloren sein, denn auf dem Rhein droht ein historisch niedriges Wasserstands-niveau. Aktuell führt der Rhein etwa 90 Zentimeter weniger Wasser als im Hitzesommer 2018. Gut möglich, dass es für Schifffahrt und Industrie weit schlimmer kommt als vor acht Jahren. Das Kieler Institut für Weltwirtschaft errechnete seinerzeit ein um 0,4 Prozent geringeres Bruttoinlandsprodukt. Damals gab es mehr Wachstum – unserer Wirtschaft ging es besser. Jetzt trifft das Niedrigwasser auf eine Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie, die tief in der Krise stecken und die jeder Euro Mehrkosten doppelt schmerzt, weil ihre Logistikkosten explodieren und ihre Wettbewerbsfähigkeit schrumpft.

Anlage:

Grafik-Vergleich Pegelganglinie Duisburg-Ruhrort 2018 und 2026 (© BAUINDUSTRIE)