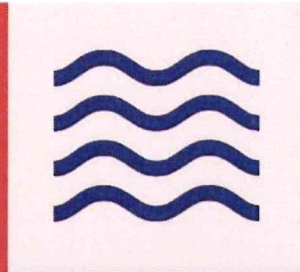
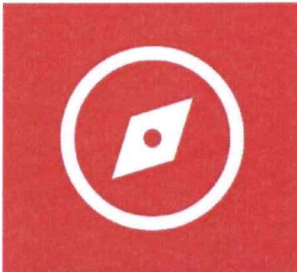
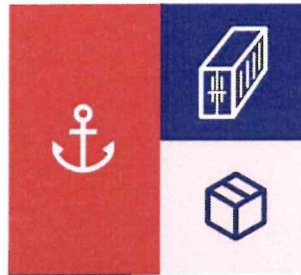




HESSEN



LÄNDER KONFERENZ RHEIN

Der Rhein - seine Häfen

4. September 2026, Wiesbaden

GEMEINSAMES POSITIONSPAPIER

Zukunft sichern –

System Wasserstraße leistungsfähig
erhalten und finanzieren

Gemeinsames Positionspapier

Zukunft sichern – System Wasserstraße leistungsfähig erhalten und finanzieren

Gemeinsame Position des Ministeriums für Verkehr des Landes Baden-Württemberg; des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum; des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; des Ministeriums des Innern, für Integration und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz sowie der Wirtschaft, vertreten durch die in der Initiative System Wasserstraße (ISW) organisierten 22 Verbände.

I. Ausgangslage

Die Bundeswasserstraßen und die Binnenhäfen bilden gemeinsam mit Schiene und Straße das Rückgrat eines leistungsfähigen, resilienten und klimafreundlichen Güterverkehrssystems. Sie verbinden die Industrie- und Wirtschaftsstandorte Deutschlands mit den Seehäfen an Nord- und Ostsee, dem Mittelmeer sowie den europäischen Wirtschaftszentren. Die Leistungsfähigkeit dieses Gesamtsystems ist für zahlreiche Schlüsselbranchen – darunter die Chemie-, Stahl-, Energie-, Bau-, Baustoff-, Maschinenbauindustrie sowie Kreislauf- und Agrarwirtschaft – existentiell und damit von national-strategischer Bedeutung für den Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen. Investitionen in Wasserstraßen und Häfen sind Investitionen in Versorgungssicherheit, industrielle Wettbewerbsfähigkeit, Klimaschutz und wirtschaftliche Resilienz. Die Binnenhäfen als Innovationsstandorte auch der Energiewende sind Drehscheiben für Wasserstoff, alternative Antriebsarten/Kraftstoffe, Recyclingwirtschaft und Schwertransportlogistik. Mit dem Rhein verbindet der verkehrsreichste Fluss Europas die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg zu einer Wirtschaftsachse, deren Wertschöpfung für die Volkswirtschaft Deutschlands von enormer Bedeutung ist. Das Niedrigwasser 2018 wirkte auf die deutsche Industrieproduktion und auf die Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Rhein tiefgreifend. Klimaresilientes Handeln erfordert die zügige und konsequente Umsetzung der Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein, die Folgen ihrer Verzögerung haben eine europäische Dimension. Das Niedrigwasser 2026 mit seinen historischen Tiefstständen unterstreicht diese Notwendigkeit noch einmal mehr als eindrücklich.

Schiffbare Wasserstraßen sind Garant für Wirtschaft und Beschäftigung. Im überalterten **Westdeutschen Kanalnetz** hängen ca. 100.000 Arbeitsplätze und der

Transport von 18,5 Mio. Tonnen Gütern von einer funktionierenden Wasserstraßeninfrastruktur ab. Am **Rhein** sichert die Hafen- und Logistikwirtschaft des größten Binnenhafens der Welt in Duisburg etwa 52.000 Arbeitsplätze. Die hafenabhängigen Beschäftigungseffekte für Mannheim und Ludwigshafen wurden mit rund 33.500 Beschäftigten ermittelt. Die ausbleibende Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein betrifft bei 80% der gesamten Binnenschiffstransporte die gesamte Wirtschaft Deutschlands.

Ein Ausfall der Wasserstraßeninfrastruktur des **Neckars** gefährdet ca. 97.000 Arbeitsplätze und den Transport von 3,8 Mio. Tonnen Gütern. Die Region **Mosel-Saar** ist stark abhängig von Schleusenanlagen, die absehbar im kommenden Jahrzehnt das Ende ihrer Lebensdauer erreichen. Ein Ausfall betrifft ca. 19.000 Arbeitsplätze bei einer Transportleistung von 8,7 Mio. Tonnen Gütern.

II. Aktuelle Herausforderungen

Zunehmend wirkt der Klimawandel auf das System Wasserstraße. Das Niedrigwasser von 2018 wurde im Sommer 2026 übertroffen, es trat früher im Jahr ein und erreichte neue historische Tiefststände. Eine an die veränderten hydrologischen Bedingungen angepasste Flotte und Befahrungsmöglichkeit der Wasserstraßen sind von zentraler Bedeutung. So stärken niedriggehende Binnenschiffe die Resilienz der Binnenschifffahrt. Allerdings konzentriert sich das bisherige Förderprogramm des Bundes auf Maßnahmen zur Umrüstung und Modernisierung von Binnenschiffen überwiegend auf die Schiffsantriebe.

Das System Wasserstraße bedingt funktionsfähige Umschlagplätze für die Binnenschifffahrt. Häfen übernehmen wichtige Ver- und Entsorgungsfunktionen und operieren grenzüberschreitend. Die Sicherheitslage im globalen Umfeld hat sich stark verändert und fordert vermehrt sicherheitsrechtliche Anstrengungen. Mit dem Dachgesetz zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen (KritisDachG) hat der Bund zudem verbindliche Anforderungen an den physischen Schutz kritischer Infrastrukturen geschaffen und Cyberresilienzanforderungen gesteigert. Dies kann zu zusätzlichen Investitions-, Betriebs- und Sicherheitskosten auch in den Häfen führen. Der Bund ist an seine Verantwortung zu erinnern, sich gemäß dem Konnexitätsprinzip in angemessener Weise an den zurechenbaren Kosten zu beteiligen. Die grundgesetzliche Kompetenzverteilung wird hiervon nicht berührt.

III. Handlungsbedarf

Seit Jahren besteht eine erhebliche Diskrepanz zwischen tatsächlichem Investitionsbedarf und bereitgestellten Haushaltsmitteln. Als Eigentümer der Bundeswasserstraßen obliegt dem Bund die Aufgabe des Erhalts, der Modernisierung sowie des Ausbaus dieser Infrastrukturen. Dieser Verantwortung wird der Bund nicht vollständig gerecht. Die vorgesehene Berücksichtigung des Systems Wasserstraße im Sondervermögen ist ein sinnvoller erster Schritt, dennoch bleibt das System weiter unterfinanziert und es fehlt eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung mit Planungssicherheit. Auch die geringe Erneuerungsquote der deutschen Binnenschiffahrtsflotte (1 %) müsste auf 5 % gesteigert werden. Dies kann strukturell nicht allein durch die Schifffahrtsbranche gewährleistet werden.

Diese systemische Unterfinanzierung gefährdet

- die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland,
- die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor,
- die Resilienz der Lieferketten und
- die Zukunftsfähigkeit der Binnenhäfen
- die Entwicklungsperspektiven der deutschen Binnenschiffahrtsflotte

IV. Gemeinsame Forderungen

Während Straße und Schiene regelmäßig im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Debatte stehen, bleibt das System Wasserstraße auch nach der Berücksichtigung im Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität bei einem Finanzbedarf in Höhe von mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich weit hinter einer bedarfsgerechten Erhaltung zurück.

Die Unterzeichnenden fordern die Verantwortlichen daher auf,

1. die Investitionen in Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Bundeswasserstraßen dauerhaft und bedarfsgerecht zu erhöhen und mit einem langfristigen Finanzierungs- und Realisierungsplan gemäß dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung zu hinterlegen;
2. Klimaresilienz des Verkehrsträgers zu schaffen: Ein Förderprogramm für den Neubau niedriggehender Binnenschiffe einzurichten und die von den Bundesanstalten für Wasserbau und für Gewässerkunde untersuchten wasserbaulichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen, insbesondere Niedrigwasserkorridore umzusetzen sowie die Wasserstands- und

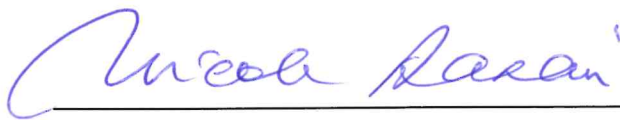
Langfristvorhersagen, des Niedrigwasserinformationssystems NIWIS und der digitalen Tiefeninformationen weiter zu verbessern;

3. Finanzressourcen für Resilienzmaßnahmen Kritischer Infrastrukturen in Häfen gemäß Konnexitätsprinzip zur Verfügung zu stellen sowie die Sensibilisierung von Unternehmen für die Notwendigkeit der Analyse von Lieferketten und für die Einrichtung eines unternehmensinternen Risikomanagements, das ggf. Transportalternativen oder die Nutzung anderer Umschlagstellen berücksichtigt zu verstärken;
4. den bestehenden Sanierungsstau an Schleusen, Wehren und weiteren wasserbaulichen Anlagen konsequent abzubauen;
5. Planungs- und Genehmigungsverfahren für wasserstraßenbezogene Infrastrukturprojekte und unter Berücksichtigung des Infrastrukturzugriffsgesetzes deutlich zu beschleunigen, insbesondere zur schnelleren Umsetzung der Abladeoptimierungen an Mittel- und Niederrhein mit einem konkreten Zeit- und Meilensteinplan;
6. Personalressourcen bei der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gezielt zu stärken;
7. die Transformation der Industrie durch leistungsfähige Wasserstraßen gezielt zu unterstützen und den Verkehrsträger Binnenschiff als einen der zentralen Bausteine einer integrierten Verkehrs- und Klimapolitik sowie der militärischen Mobilität anzuerkennen.

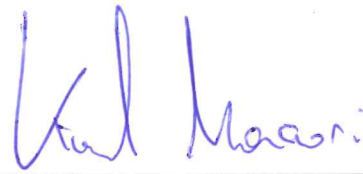
V. Lösungsansatz

Die Unterzeichnenden sind willens und bereit, in ihrem Verantwortungsbereich die Realisierung von Maßnahmen inhaltlich konstruktiv zu begleiten und deren Fortgang zu unterstützen. Hierfür wird die Einrichtung eines Gremiums angeregt, dem regelmäßig berichtet wird. Die so geschaffene Transparenz erscheint geeignet, Vertrauen zurückzugewinnen und mögliche Synergien zu schaffen. Hierbei sollten Erfahrungen aus dem Prozess zum „Aktionsplan Niedrigwasser Rhein“ (sog. 8-Punkte-Plan) und zur Beschleunigungskommission Mittelrhein genutzt und analog übertragen werden.

Wiesbaden, den 4. September 2026



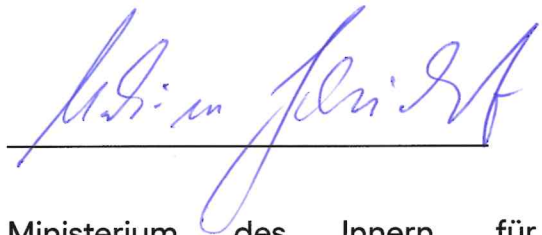
Ministerium für Verkehr des Landes Baden-
Württemberg



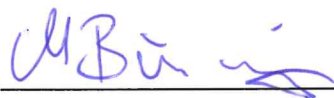
Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium des Innern, für
Integration und Verkehr des Landes
Rheinland-Pfalz



Initiative System Wasserstraße