

An die Mitglieder
des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Berlin, 19.08.2026

Niedrigwasser: Jetzt die Widerstandsfähigkeit unserer Wasserstraßen stärken

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter,

die aktuellen Niedrigwasserstände führen uns erneut vor Augen, wie unmittelbar die Leistungsfähigkeit unserer Wasserstraßen mit der wirtschaftlichen Stabilität Deutschlands verbunden ist. Der Rhein und die übrigen Bundeswasserstraßen sind nicht nur Verkehrswege. Sie sind Teil unserer kritischen Infrastruktur und für zahlreiche industrielle Wertschöpfungs- und Lieferketten unverzichtbar.

Gerade für Massengüter wie Mineralöl, Erze, Kohle, Getreide, chemische Grundstoffe oder Baustoffe, aber auch für Schwerlastgüter und Container lässt sich die Binnenschifffahrt nicht kurzfristig durch Straße und Schiene ersetzen. Kapazitäten fehlen, Transporte verteuern sich oder können überhaupt nicht mehr durchgeführt werden. Die Folgen reichen von steigenden Logistikkosten über Lieferengpässe bis hin zu Produktionsdrosselungen und Produktionsstopps. Die Erfahrungen aus dem Niedrigwasserjahr 2018 zeigen die gesamtwirtschaftliche Dimension: Die damalige mehrmonatige Trockenheitsperiode am Rhein dämpfte nach den in der aktuellen DIW-Econ-Kurzexpertise ausgewerteten Untersuchungen die deutsche Industrieproduktion im dritten Quartal 2018 um 0,8 Prozentpunkte und selbst im vierten Quartal noch um 0,4 Prozentpunkte.

Hinzu kommen Effekte, die weniger unmittelbar sichtbar sind. Unternehmen müssen größere Lagerbestände vorhalten, zusätzliche Logistikkapazitäten absichern und ihre Lieferketten redundant auslegen. Dieses gebundene Kapital fehlt für produktive Investitionen. Werden Wasserstraßen dauerhaft als unzuverlässig wahrgenommen, drohen darüber hinaus langfristige Verkehrsverlagerungen und Nachteile bei unternehmerischen Standortentscheidungen. DIW Econ weist darauf hin, dass nach dem Niedrigwasserereignis 2018 betroffene Unternehmen teilweise auch nach Normalisierung der Wasserstände bei alternativen Verkehrsträgern blieben. Ein erhöhtes Infrastrukturrisiko kann damit zu einem dauerhaften Wettbewerbsnachteil für wasserstraßenabhängige Industriestandorte werden.

Die Bedeutung reicht weit über einzelne Unternehmen hinaus. Allein im westdeutschen Kanalsystem sind nach der Kurzexpertise potenziell rund 101.000 Arbeitsplätze von einer funktionsfähigen Wasserstraßeninfrastruktur abhängig. Viele der betroffenen Unternehmen gehören zur Metall-, Chemie-, Mineralöl- oder Baustoffindustrie.

Die Studie kommt deshalb zu einem klaren Befund: Wasserstraßen sind ein Standortfaktor, der industrielle Versorgungsketten zusammenhält, Beschäftigung sichert und ganze Regionen wettbewerbsfähig hält. Der bestehende Investitionsrückstau bei Bauwerken der Wasserstraßeninfrastruktur wie z. B. Schleusen, Wehren und Kanälen bedroht diese Funktion zunehmend.

Niedrigwasser werden wir nicht verhindern können. Umso wichtiger ist es, die Infrastruktur so aufzustellen, dass unser Wirtschaftsstandort mit solchen Situationen besser umgehen kann.

Deutschland braucht deshalb aus Sicht der BAUINDUSTRIE ein Klima-Fitnessprogramm für seine Wasserstraßen.

Dazu sind insbesondere drei Schritte notwendig.

Erstens: Wasserstraßen zuverlässig unterhalten und bestehende Engpässe beseitigen. Wir brauchen leistungsfähige Fahrrinnen, Sohlenstabilisierungen und wasserstandsregulierende Maßnahmen sowie dort, wo sie sinnvoll und vertretbar sind, Stauregelungen. Ebenso entscheidend sind funktionierende Schleusen, Wehre, Brücken und Hafenanbindungen.

Ein besonders wichtiges Projekt ist die **Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein**. Dabei geht es ausdrücklich nicht darum, den gesamten Rhein auszubaggern. Vielmehr sollen örtliche Tiefenengstellen durch gezielte wasserbauliche Maßnahmen beseitigt werden und die Fließgeschwindigkeit durch leichte wasserhaltende Maßnahmen verringert werden. Solche Maßnahmen kommen nicht nur der Wasserstraße als Verkehrsträger zugute, sondern dienen auch der ökologischen Rolle des Gewässers als natürlicher Wasserspeicher. Das Projekt wurde bereits 2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 in die höchste Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ aufgenommen. Sein Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei außergewöhnlich hohen **30,7**. Dennoch befindet sich das Vorhaben zehn Jahre später noch weitgehend in der Planungs- und Genehmigungsphase.

Die Abladeoptimierung wird extreme Niedrigwasserereignisse nicht verhindern. Sie kann jedoch dazu beitragen, die Transportkapazität und insbesondere die Planbarkeit der Binnenschifffahrt bei niedrigen und mittleren Wasserständen spürbar zu verbessern. Dieses Projekt muss deshalb mit deutlich größerer Konsequenz vorangetrieben werden.

Zweitens: Geplante Erneuerungs- und Modernisierungsmaßnahmen wesentlich schneller umsetzen. Die Herausforderung besteht inzwischen nicht mehr allein darin, weitere Beschleunigungsgesetze zu verabschieden. Entscheidend sind Verfahren, ausreichendes Personal sowie Verantwortungs- und Entscheidungsstrukturen, die Beschleunigung in der Praxis tatsächlich ermöglichen. Wenn dringend notwendige Infrastrukturprojekte über viele Jahre oder sogar Jahrzehnte in Planungs- und Genehmigungsverfahren verbleiben, verlieren politische Investitionsentscheidungen ihre Wirkung.

Drittens: eine dauerhaft verlässliche, auskömmliche und überjährige Finanzierung sicherstellen. Die Berücksichtigung der Wasserstraßen im Sondervermögen Infrastruktur ist ein wichtiger Schritt. Sie darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Sanierungs- und Modernisierungsbedarf weiter wächst. Wasserstraßenprojekte brauchen langfristige Finanzierungs- und Planungssicherheit, damit notwendige Maßnahmen kontinuierlich vorbereitet, vergeben und gebaut werden können.

Investitionen in unsere Wasserstraßen sind dabei kein verkehrspolitisches Nischenthema. Wie DIW Econ hervorhebt, handelt es sich nicht um eine Subvention zugunsten eines einzelnen Verkehrsträgers, sondern um eine gesamtwirtschaftliche Vorsorge für Wertschöpfung, Beschäftigung und industrielle Wettbewerbsfähigkeit. Eine leistungsfähige Wasserstraße sichert Lieferketten und entlastet zugleich Straße und Schiene – Verkehrsträger, die insbesondere in den großen Industriekorridoren bereits heute überbeansprucht sind.

Wir bitten Sie daher, sich in den anstehenden parlamentarischen Beratungen dafür einzusetzen, die Bundeswasserstraßen konsequent als kritische Infrastruktur zu behandeln und die notwendigen Maßnahmen für ihre Klimafestigkeit jetzt auf den Weg zu bringen.

Deutschland braucht leistungsfähige und widerstandsfähige Wasserstraßen – für sichere Lieferketten, eine wettbewerbsfähige Industrie und einen starken Wirtschaftsstandort.

Über die Möglichkeit, Ihnen den Sachverhalt in einem persönlichen Gespräch vertieft zu erläutern, würden wir uns sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Groß
Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau



Tim-Oliver Müller
Hauptgeschäftsführer