

13. August 2026

HGK fordert Flottenerneuerungsprogramm: Bis zu 1.000 moderne, niedrigwasserfähige Güterbinnenschiffe bis 2035 als europäische Zielmarke

Köln. Aktuelle Niedrigwasserlage unterstreicht Handlungsbedarf – Bundesregierung soll langfristigen Förderrahmen schaffen und europäischen Modernisierungsschub unterstützen.

Angesichts der aktuellen Niedrigwasserlage am Rhein fordert HGK Shipping, eines der führenden Binnenschiffverkehrsunternehmen Europas, ein langfristiges Flottenerneuerungsprogramm für die Güterbinnenschiffahrt. Ziel sollte sein, bis 2035 Investitionen in bis zu 1.000 moderne, niedrigwasseroptimierte, energieeffiziente und zukunftsfähige Güterbinnenschiffe in Europa zu mobilisieren und zugleich die europäischen Schiffbaukapazitäten zu stärken. Die Bundesregierung sollte dabei eine führende Rolle übernehmen und mit einem langfristig verlässlichen Förderrahmen private Investitionen in die Flottenerneuerung auslösen.

Niedrigwasser zeigt Handlungsbedarf überdeutlich

Wie groß die Herausforderung ist, zeigt aktuell der Mittelrhein: Am Pegel Kaub wurden am 11. August nur noch 16 Zentimeter gemessen. Die Prognosen weisen auf eine weitere Verschärfung der Situation und einstellige Pegel hin. Mit sinkenden Wasserständen reduzieren sich die möglichen Abladungen und damit die Transportkapazitäten auf einer der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen massiv. Niedrigwasseroptimierte Schiffe machen den entscheidenden Unterschied. Die im hauseigenen Shipping Design Center der HGK seit 2018 gemeinsam mit Kunden entwickelten und derzeit betriebenen neun niedrigwasseroptimierten Schiffe dienen dabei als wesentliche Referenzen für weitere Projekte:

„Was eine modernere Flotte leisten kann, sehen wir gerade: Unsere ‚Synthese 18‘ transportiert selbst bei den aktuell extremen Bedingungen am Pegel Kaub noch 485 Tonnen Ladung. Stellen wir uns vor, wir hätten solche Fähigkeiten nicht nur auf einzelnen Schiffen, sondern in relevanten Teilen der europäischen Flotte. Genau darum geht es bei unserer Forderung nach bis zu 1.000 modernen Schiffen: industrielle Lieferketten auch bei extremen Wasserständen länger leistungsfähig zu halten“, sagt Steffen Bauer, CEO der HGK-Gruppe.

Das aktuelle Rhein-Niedrigwasser 2026 dürfte das deutsche Wirtschaftswachstum spürbar bremsen. Die derzeitige Größenordnung der Schätzungen liegt grob bei 0,3 bis 0,4 Prozentpunkten weniger BIP-Wachstum, sofern die extreme Niedrigwasserphase anhält. Das Kiel Institut für Weltwirtschaft beziffert die möglichen volkswirtschaftlichen Schäden des aktuellen Niedrigwassers im 3. Quartal auf bis zu 2 Milliarden Euro.

Überalterte Flotte trifft auf geringe Neubaurate

Auch strukturell besteht Handlungsbedarf. Nach Zahlen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) umfasst die Trocken- und Flüssiggüterflotte der Rheinststaaten rund 7.800 Schiffe. Etwa 80 Prozent der Trockengüterflotte wurden noch im 20. Jahrhundert gebaut. Gleichzeitig kamen 2024 lediglich 13 neue Trockengüter- und 38 neue Tankschiffe auf den Markt.

Hinzu kommt die mittelständische Struktur der Branche. Neben größeren Reedereien wird ein erheblicher Teil der Flotte von kleinen und mittleren Unternehmen sowie selbstständigen Schiffseignern – sogenannten Partikulieren – betrieben. Die hohen Investitionssummen und langen Amortisationszeiten moderner Neubauten stellen gerade für diese Unternehmen eine erhebliche Hürde dar.

„Wir können Niedrigwasser nicht verhindern. Aber wir können Schiffe bauen, die unter schwierigen Bedingungen länger leistungsfähig bleiben. Wenn wir die Flotte modernisieren wollen, müssen wir gerade auch mittelständische Unternehmen und Partikuliere in die Lage versetzen, in die nächste Schiffsgeneration zu investieren“, so Steffen Bauer.

Bei der HGK Shipping ist man überzeugt: Eine moderne Flotte muss resilient, effizient und „Future Fuel Ready“ sein – also offen für künftige klimafreundliche Antriebe und Energieträger. Zugleich müssen innovative Schiffskonzepte Schiffseigner dazu befähigen, neue Märkte zu erschließen: etwa für Recycling- und Kreislaufwirtschaftsgüter, alternative Energieträger, Projekt- und Schwergut sowie hochwertige Industriegüter. So entstehen zusätzliche Potenziale, Verkehre auf die Wasserstraße zu verlagern.

Bis zu 1.000 moderne Güterbinnenschiffe bis 2035

Die HGK schlägt deshalb ein langfristiges „Flottenerneuerungsprogramm Güterbinnenschifffahrt 2035“ vor. Ziel sollte sein, bis 2035 Investitionen in bis zu 1.000 moderne Güterbinnenschiffe in Europa zu mobilisieren.

Ein solches Programm würde zugleich eine Nachfrage nach modernen Schiffen schaffen und dazu beitragen, europäische Schiffbaukapazitäten und technologische Kompetenz zu sichern und weiterzuentwickeln.

Setzt man zur Einordnung modellhaft ein durchschnittliches Investitionsvolumen von 12,5 Millionen Euro je Neubau an, entspricht die Zielgröße einem Investitionspotenzial von bis zu 12,5 Milliarden Euro.

Bundesregierung muss langfristigen Investitionsrahmen schaffen

Aus Sicht der HGK braucht es einen langfristig verlässlichen und ausreichend dimensionierten Förderrahmen, der insbesondere auch kleine und mittlere Unternehmen (KMU) und Partikuliere in die Lage versetzt, in moderne Neubauten zu investieren. Förderquoten von bis zu

40 Prozent sollten dabei geprüft und im Rahmen der beihilferechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden.

„Die Modernisierung der Flotte ist eine europäische Aufgabe – aber Deutschland muss dabei vorangehen. Wir brauchen von der Bundesregierung einen verlässlichen Investitionsrahmen bis 2035, das privates Kapital mobilisiert und Unternehmen Planungssicherheit für Neubauten gibt. Damit stärken wir die Resilienz unserer Lieferketten und zugleich industrielle Wertschöpfung und Schiffbaukompetenz in Europa“, sagt Steffen Bauer.

Die HGK fordert die Bundesregierung deshalb auf, die bestehenden Förderinstrumente zu einem langfristig verlässlichen Investitionsrahmen bis 2035 weiterzuentwickeln. Das aktuelle Bundesprogramm für eine grüne Binnenschifffahrt mit zunächst 125 Millionen Euro ist hierfür eine wichtige Grundlage, vernachlässigt jedoch die notwendigen Anpassungen an nachhaltige Niedrigwasserphasen. Entscheidend ist nun eine Perspektive über einzelne Förder- und Legislaturperioden hinaus.

Wasserstraße und Flotte gemeinsam modernisieren

Ein Flottenerneuerungsprogramm ersetzt nicht die notwendigen Investitionen in die Bundeswasserstraßen. Die Abladeoptimierung am Mittelrhein, die Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Niederrhein sowie die Beseitigung weiterer infrastruktureller Engpässe bleiben ebenso notwendig.

„Ein solches Programm wäre ein starkes Standortsignal an die deutsche Industrie. Gerade die Unternehmen entlang der Rheinschiene müssen sich darauf verlassen können, dass ihre Versorgung auch unter schwierigeren Bedingungen funktioniert. Wer in eine resiliente Wasserstraße und eine moderne Flotte investiert, investiert deshalb unmittelbar in die Zukunftsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland“, so Steffen Bauer. „Den Vorstoß der Bundesregierung, die Umweltverbände in die Planung der notwendigen Maßnahmen einzubeziehen, begrüßen wir ausdrücklich.“

Hinweis zu den beigefügten Fotos:

1. Moderne niedrigwasserfähige Schiffe wie die „Synthese 18“ der HGK Shipping transportieren selbst bei den aktuell extremen Bedingungen weiter Güter.
© HGK Shipping
2. Steffen Bauer, CEO der HGK-Gruppe, fordert von der Bundesregierung die Schaffung eines langfristigen Investitionsrahmens, um bis zu 1.000 moderne, niedrigwasserfähige Güterbinnenschiffe in Europa zu bauen.
© HGK-Gruppe

Kontakt:

Christian Lorenz, HGK-Pressesprecher

Tel. +49 221 390 11 90 | Mob. +49 178 839 03 20 | christian.lorenz@hgkgroup.de

Zur HGK-Gruppe:

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist die Logistikgesellschaft im Stadtwerke Köln Konzern. Vom einstigen Hafenbetreiber hat sich die HGK zu einer europaweit tätigen Gruppe für integrierte Transport- und Logistikdienstleistungen entwickelt. Gegliedert in die fünf Geschäftsbereiche Logistics & Intermodal, Shipping, Rail Operations, Infrastructure & Maintenance und Real Estate betreibt die

HGK-Gruppe über ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen u. a. den größten Binnenhafenverbund Deutschlands, eine der größten privaten Güterverkehrsbahnen, spezialisierte Logistikbetriebe und Terminals sowie ein eigenes Schienennetz und Werkstattbetriebe für den Güterbahnverkehr. Die HGK Shipping GmbH ist das größte Binnenschifffahrtsunternehmen in Europa.

Zum Geschäftsbereich HGK Shipping:

Die HGK Shipping ist Teil der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Die Flotte umfasst rund 300 Schiffe, inklusive Partikuliere. Das Transportspektrum reicht dabei von flüssigen chemischen Produkten und verflüssigten Gasen über Trockengüter bis zu Breakbulk.