

08. September 2026

HGK konkretisiert Pläne zur Flottenerneuerung und legt Konzept für resiliente industrielle Lieferketten vor

Köln. Wie können industrielle Lieferketten auch bei zunehmenden Niedrigwasserphasen zuverlässig funktionieren? Mit der „Resilienzstrategie Wasserstraße und Flotte 2035“ zeigt die HGK auf, wie die Modernisierung der Binnenschifffahrt und der Ausbau der Wasserstraßen gemeinsam vorangetrieben werden können. Mit der Forderung nach bis zu 1.000 modernen Güterbinnenschiffen in Europa bis 2035 hatte die HGK bereits im August einen Impuls für die dringend notwendige Erneuerung der europäischen Flotte gesetzt.

„Niedrigwasser wird zum immer größeren Risiko für Deutschlands industrielle Lieferketten. Deshalb müssen wir auch in der Binnenschifffahrt über einzelne Maßnahmen hinausdenken“, sagt Steffen Bauer, CEO der HGK-Gruppe. „Eine moderne Flotte ersetzt nicht die Modernisierung unserer Wasserstraßen – und eine leistungsfähige Wasserstraße allein macht eine überalterte Flotte nicht resilient. Deutschland braucht beides.“

Zwei Säulen – ein Ziel bis 2035

Aus Sicht der HGK braucht es einen langfristigen politischen Rahmen mit zwei Schwerpunkten: verlässliche Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur durch den Staat und eine beschleunigte Modernisierung der Binnenschiffsflotte. Für die Bundeswasserstraßen sieht das Konzept einen legislaturübergreifend gesicherten Investitionsrahmen von mindestens 2,5 Milliarden Euro jährlich vor. Parallel soll die Erneuerung der europäischen Güterbinnenschiffsflotte beschleunigt werden. Deutschland sollte dazu die Anschaffung von rund 350 moderne Neubauten bis 2035 unterstützen und so einen Beitrag zum europäischen Ziel von bis zu 1.000 Schiffen leisten. Für die schiffsbauliche Säule schlägt HGK ab 2027 einen Investitions- und Förderrahmen von mindestens 400 Millionen Euro jährlich vor. Damit sollen die zusätzlichen Kosten für zukunftsfähige Antriebe und Niedrigwassertauglichkeit abgedeckt werden.

Technologiesprung ermöglichen

Das Konzept konkretisiert, welche Investitionen gefördert werden sollten und welche Kriterien dafür gelten. Im Mittelpunkt stehen nachweisbare Mehrkosten für zusätzliche Resilienz und Zukunftsfähigkeit – neben der Niedrigwasserfähigkeit sowie energieeffizienten und zukunftsfähigen Antriebssystemen sind das etwa auch Automatisierungs- und Remote-Technologien. Die Kosten eines konventionellen Basisschiffes verbleiben beim Investor; öffentliche Mittel sollen gezielt den Technologiesprung unterstützen und privates Kapital mobilisieren.

„Gerade die mittelständisch geprägte Binnenschifffahrt mit ihren vielen Partikulieren braucht einen verlässlichen Rahmen, um Investitionen in die Zukunftsfähigkeit zu stemmen und den nötigen Technologiesprung ermöglichen zu können. Neben Zuschüssen sollten deshalb auch Finanzierungs-, Garantie- und andere geeignete Investitionsinstrumente geprüft werden“, sagt Steffen Bauer.

Die Flotte der Zukunft soll zugleich auf die Güterströme der kommenden Jahrzehnte ausgerichtet werden. Gefragt sind niedrigwasserfähige, energieeffiziente und Future-Fuel-Ready-Schiffe sowie flexible Konzepte für neue Märkte aus Kreislaufwirtschaft, Energiewende und industrieller Transformation.

„Jedes Schiff, das wir heute bauen, wird auch 2045 noch fahren. Deshalb müssen wir heute die Flotte von morgen bauen: resilient gegen Niedrigwasser, vorbereitet auf die Antriebe der Zukunft und ausgelegt auf neue Güterströme. Am Ende geht es darum, industrielle Lieferketten auch unter veränderten klimatischen und wirtschaftlichen Bedingungen leistungsfähig zu halten“, so Steffen Bauer.

Das vollständige Positionspapier „Resilienzstrategie Wasserstraße und Flotte 2035“ wird gemeinsam mit der Presse-Information veröffentlicht.

Hinweise zu den beigefügten Fotos:

1. Aktuell gibt es nur wenige niedrigwasseroptimierte Binnenschiffe wie die „GAS 94“ der HGK Shipping.
© HGK Shipping
2. Steffen Bauer, CEO der HGK-Gruppe, fordert von den Entscheidungsträgern einen langfristigen Handlungsrahmen zur Sicherung von industriellen Lieferketten.
© 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 Schienenstreckennetz und Werkstattbetriebe für den Güterbahnverkehr. Die HGK Shipping GmbH ist das größte Binnenschiffahrtsunternehmen 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.