

NIEDRIGWASSER: LOGISTIK IN DEUTSCHLAND ENTLASTEN

SONNTAGSAHRVERBOT BUNDESWEIT AUFHEBEN

LIEFERKETTEN UNBÜROKRATISCH SICHERN

BESCHLUSS DES MIT-PRÄSIDIUMS VOM 12. AUGUST 2026

Die Wasserstraßen in Deutschland sind die Rohstoffadern der deutschen Industrie. Darauf werden zwar nur weniger als jede zehnte Tonne im deutschen Güterverkehr bewegt. Dabei handelt es sich aber häufig um jene Tonne Rohstoffe, ohne die Raffinerien, Stahlwerke und Chemieanlagen nicht weiter produzieren können – wie Erze, Baustoffe, Chemikalien, Kohle, Mineralöl etc.

Genau diese Rohstoffadern werden aktuell in Folge des Niedrigwassers gekappt. Rohstoffe erreichen Werke nur verspätet oder in geringeren Mengen. Die Situation ist prekär - vorneweg am Rhein. Dies trifft die deutsche Binnenschifffahrt selbst. Dabei handelt es sich durchweg um mittelständische Familienbetriebe. Und in der Folgewirkung trifft es das produzierende Gewerbe.

Zwar ist ein Umstieg vom Binnenschiff auf andere Transportmittel möglich. Unter den derzeitigen Gegebenheiten können aber nicht alle Kapazitäten auf Straße und Schiene gehoben werden.

Damit droht das Niedrigwasser den wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland auszubremsen. Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) warnt vor einem Wachstumsverlust von bis zu 0,4 Prozentpunkten. Das IfW Kiel rechnet allein im dritten Quartal mit einer Dämpfung des Bruttoinlandsprodukts um 0,1 bis 0,2 Prozentpunkte.

Der Wirtschaftsstandort Deutschland ist mehr denn je auf eine leistungsfähige Logistik angewiesen. Ohne Lkw, Bahn, Binnen- und Seeschifffahrt stehen Produktionsbänder still, bleiben Regale leer und kommen Rohstoffe nicht dort an, wo sie gebraucht werden.

Der Bundesverkehrsminister Steffen Bilger MdB hat dankenswerterweise sofort reagiert, den Dialog mit der Binnenschifffahrt und der Logistikbranche gesucht und kurzfristige Maßnahmen angekündigt, Ausweichtransporte zu erleichtern. Dazu zählen unter anderem Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot, schnellere Genehmigungen notwendiger Schwertransporte und eine bessere Koordinierung zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße.

Dabei wird ein grundsätzliches Problem sichtbar: Deutschlands Logistik ist zu unflexibel reguliert. Nach § 30 Absatz 3 StVO gilt grundsätzlich an Sonn- und Feiertagen zwischen 0 und 22 Uhr ein Fahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen. Ausnahmen werden wesentlich über die Länder organisiert. In einer bundesweiten Logistiklage entstehen dadurch unterschiedliche Regelungen und vermeidbare Unsicherheit für Unternehmen und Fahrer.

Die Aufhebung des Fahrverbots allein schafft allerdings noch keine zusätzliche Transportkapazität. Wenn gleichzeitig Fahrer fehlen und Lenk-, Ruhe- und

Arbeitszeitvorschriften unverändert bleiben, werden Transporte teilweise nur zeitlich verschoben. Deshalb braucht es einen bundesweiten Krisenmechanismus und rechtssichere, zeitlich begrenzte Spielräume.

Die Mittelstands- und Wirtschaftsunion (MIT) will sichere Straßen und gute Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer. Sicherheit und Flexibilität sind kein Gegensatz. Lenk- und Ruhezeiten müssen Fahrer vor Überlastung schützen. Sie dürfen aber nicht dazu führen, dass in außergewöhnlichen Situationen dringend benötigte Transportkapazitäten allein aufgrund starrer Vorgaben ungenutzt bleiben.

Gleichzeitig brauchen die Unternehmen strukturelle Entlastungen. Hohe Maut-, Energie- und Personalkosten, bürokratische Arbeitszeitvorgaben, aufwendige Genehmigungsverfahren und der Fahrermangel belasten gerade mittelständische Transportunternehmen. Wer Versorgungssicherheit, Wachstum und resiliente Lieferketten will, muss der Logistik mehr Luft zum Atmen geben.

Die Mittelstands- und Wirtschaftsunion (MIT) fordert daher:

1. Starres Sonn- und Feiertagsfahrverbot flexibilisieren

Das pauschale Sonn- und Feiertagsfahrverbot nach § 30 Absatz 3 StVO muss grundlegend reformiert werden. Unternehmen müssen Transporte auch an Sonn- und Feiertagen durchführen können, wenn die gesetzlichen Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten eingehalten werden. Der Schutz der Fahrer bleibt unberührt. Statt eines pauschalen Verbots braucht es mehr unternehmerische Flexibilität. Das gilt insbesondere für krisenbedingte Ausweichverkehre und Transporte zur Sicherung wichtiger Lieferketten.

Die Mehrheit der Länder hat in den letzten Tagen bereits Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot erlassen. Die MIT fordert die verbliebenen Länder dazu auf, diesem Vorstoß zu folgen. Kurzfristig brauchen wir eine Lösung über alle Ländergrenzen hinweg.

2. Einen bundesweiten Kriseninterventionsplan für den Güterverkehr schaffen

Für außergewöhnliche Logistiklagen – etwa Niedrigwasser, Naturkatastrophen, großräumige Strecken- oder Infrastrukturausfälle – muss im Voraus feststehen, welche Erleichterungen gelten. Ausnahmen dürfen nicht erst von Land zu Land ausgehandelt werden. Der Bund muss gemeinsam mit den Ländern einen einheitlichen Mechanismus schaffen, der bei festgelegten Voraussetzungen schnell aktiviert werden kann. Dabei sind auch notwendige Ausnahmen von der Ferienreiseverordnung einzubeziehen. Die derzeitigen unterschiedlichen Länderregelungen bei der Niedrigwasserlage zeigen den Handlungsbedarf.

3. In Krisenfällen rechtssichere Spielräume bei Lenk- und Ruhezeiten nutzen

Wo außergewöhnliche Umstände dies erfordern, muss Deutschland die europarechtlich vorhandenen Möglichkeiten für zeitlich begrenzte Ausnahmen konsequent nutzen. Die Bundesregierung sollte hierfür ein standardisiertes Verfahren entwickeln, das kurzfristig aktiviert werden kann. Die Sicherheit der Fahrer und anderer Verkehrsteilnehmer darf dabei nicht zur Disposition stehen. Zusätzliche Einsatzmöglichkeiten müssen klar befristet sein und

mit ausreichenden Ruhephasen ausgeglichen werden. Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ermöglicht in dringenden Ausnahmefällen bereits Abweichungen für bis zu 30 Tage.

4. Arbeitszeit flexibilisieren

Unvorhersehbare Staus, Straßensperrungen, Wartezeiten an Be- und Entladestellen oder andere Verzögerungen gehören zum Alltag des Straßengüterverkehrs. Während das europäische Lenk- und Ruhezeitenrecht für außergewöhnliche Situationen begrenzte Abweichungsmöglichkeiten vorsieht, fehlt im Arbeitszeitgesetz eine vergleichbar praxistaugliche Regelung für die tägliche Höchstarbeitszeit. Dadurch können Fahrer trotz noch zulässiger Lenkzeit allein wegen der Arbeitszeitgrenze ihre Fahrt nicht fortsetzen – mit unnötigen Standzeiten und regelmäßigem Ärger bei Kontrollen.

Kurzfristig sollten die zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder in besonderen Logistik- und Krisenlagen die Möglichkeiten des § 15 Abs. 2 ArbZG für bundesweit abgestimmte, zeitlich befristete Ausnahmen von der täglichen Höchstarbeitszeit nutzen.

Mittelfristig muss das Arbeitszeitgesetz grundlegend flexibilisiert werden. An die Stelle der starren werktäglichen Höchstarbeitszeit sollte eine wöchentliche Höchstarbeitszeit treten. Gerade im Straßengüterverkehr würde dies ermöglichen, unvermeidbare Verzögerungen an einzelnen Tagen aufzufangen, ohne den Arbeitsschutz aufzugeben. Lenk- und Ruhezeiten, die durchschnittliche Wochenarbeitszeit sowie die besonderen Schutzvorschriften für Nacharbeit bleiben davon unberührt

5. Zulässiges Gesamtgewicht in Krisenfällen gezielt auf 44 Tonnen anheben

In außergewöhnlichen Logistiklagen sollte für geeignete fünf- und sechssächsige Fahrzeugkombinationen das zulässige Gesamtgewicht zeitlich befristet von 40 auf 44 Tonnen angehoben werden können. Die üblich geltenden Voraussetzungen, insbesondere zu Radius, Strecke und kombiniertem Verkehr, müssen in Krisenfällen entfallen. Durch die Verteilung des Gewichts auf mehrere Achsen muss damit nicht zwangsläufig eine höhere Belastung der Straßeninfrastruktur verbunden sein. Zugleich können pro Fahrt deutlich mehr Güter transportiert und dadurch zusätzliche Fahrten vermieden werden. Das schafft kurzfristig zusätzliche Transportkapazitäten, entlastet Straßen und Unternehmen und hilft, Lieferketten in Krisensituationen zu stabilisieren. Voraussetzung bleiben die Einhaltung der zulässigen Achslasten, der Verkehrssicherheit und der infrastrukturellen Belastungsgrenzen.

Darüber hinaus sollten positive Erfahrungen aus Pilotprojekten mit besonders effizienten Fahrzeugkombinationen aufgegriffen und die rechtlichen Voraussetzungen für deren Einsatz auf geeigneten Strecken geschaffen werden. Solche Konzepte können Transportkapazitäten effizienter nutzen, zusätzliche Fahrten vermeiden und zugleich Kraftstoffverbrauch und Emissionen je transportierter Tonne reduzieren.

6. Einen digitalen „Krisenpass“ für Transporte einführen

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) sollte bei aktivierter Krisenlage betroffene Transporte digital und bundesweit einheitlich kennzeichnen können. Polizei, Kontrollbehörden und Unternehmen müssen unmittelbar erkennen können, welche

Ausnahmeregelungen für einen Transport gelten. Wer rechtmäßig eine Ausnahme nutzt, darf nicht beim Überqueren einer Landesgrenze mit neuen Rechtsfragen oder Bußgeldrisiken konfrontiert werden. Die Branche hat einen solchen bundeseinheitlichen Nachweis ausdrücklich vorgeschlagen.

7. Großraum- und Schwertransporte schneller genehmigen

Genehmigungsverfahren müssen vollständig digital, bundesweit möglichst einheitlich und deutlich schneller werden. Notwendig sind verbindliche Bearbeitungsfristen, digitale Strecken- und Infrastrukturdaten sowie ein echtes One-Stop-Shop-Verfahren. Unternehmen dürfen nicht länger darauf warten müssen, dass dieselben Streckeninformationen mehrfach zwischen Behörden, Straßenbaulastträgern und Unternehmen ausgetauscht werden. Dass bei der aktuellen Niedrigwasserlage Schwertransporte schneller genehmigt werden sollen, ist richtig – aus der Krisenlösung muss ein dauerhaft besseres Verfahren werden.

8. Lkw-Stellplatzkapazitäten ausbauen

Zu einer leistungsfähigen Logistikinfrastruktur gehört eine ausreichende Zahl von Lkw-Stellplätzen entlang der Bundesfernstraßen. Fehlende Stellplätze führen zu zusätzlichen Suchverkehren, unnötigen Standzeiten und erschweren die verlässliche Planung von Transporten. Der Ausbau zusätzlicher Stellplatzkapazitäten muss deshalb beschleunigt und private Investitionen müssen erleichtert werden.

9. Den Beruf des Lkw-Fahrers attraktiver machen und den Fahrermangel bekämpfen

Die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnisklassen C und CE müssen sinken. Ausbildungs-, Prüfungs- und Weiterbildungsanforderungen sind auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen und soweit möglich zu vereinfachen und zu digitalisieren. Bereits erworbene Qualifikationen müssen stärker angerechnet und unnötige Doppelqualifikationen vermieden werden. Auch die Gewinnung ausländischer Fahrer muss – soweit unionsrechtlich möglich – durch schnellere Verfahren erleichtert werden. Die Branche fordert insbesondere günstigere Führerscheine und einfachere, stärker digitale Weiterbildungsvorgaben. Das geltende Berufskraftfahrerqualifikationsrecht verfügt bereits über ein digitales Qualifikationsregister und Möglichkeiten zur Anrechnung bestimmter Vorqualifikationen; diese Richtung sollte konsequent weiterverfolgt werden.

10. Schleusen und Wasserstraßen in der Krise leistungsfähig halten

In außergewöhnlichen Logistiklagen müssen die verfügbaren Kapazitäten der Binnenschifffahrt bestmöglich genutzt werden. Schleusen im westdeutschen Kanalgebiet sollten deshalb während der Krise grundsätzlich rund um die Uhr betrieben werden. Nicht dringend erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen und Sperrungen sind, soweit technisch und sicherheitsrechtlich vertretbar, zu verschieben. Zugleich müssen Verkehre gezielt über Kanäle und weiterhin nutzbare Wasserstraßen umgeleitet werden.

Voraussetzung dafür ist eine ausreichende personelle Ausstattung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Für Schleusenbetrieb, Verkehrssteuerung und die Aufrechterhaltung

wichtiger Wasserstraßen müssen auch in angespannten Lagen genügend Beschäftigte zur Verfügung stehen. Ziel muss sein, vorhandene Transportkapazitäten vollständig zu nutzen und zusätzliche Verlagerungen auf Straße und Schiene so weit wie möglich zu vermeiden.

Über die akute Krisenbewältigung hinaus müssen die Wasserstraßen zugleich widerstandsfähiger gegen künftige Niedrigwasserlagen werden. Ein Beispiel dafür sind die seit vielen Jahren vorgesehenen Maßnahmen zur Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein. Diese müssen deshalb nun zügig geplant und umgesetzt werden. Damit kann die Leistungsfähigkeit dieser zentralen Wasserstraße gerade bei Niedrigwasser verbessert und die Anfälligkeit der Logistikketten bei künftigen Niedrigwasserphasen verringert werden.

Deutschland braucht keine Logistik nach Behördenöffnungszeiten. Moderne Lieferketten müssen flexibel auf Krisen, Produktionsabläufe und Nachfrageschwankungen reagieren können. Wer unseren Mittelstand stärken will, muss den Unternehmen ermöglichen, ihre Fahrzeuge und Mitarbeiter effizient einzusetzen – mit klaren Regeln, sicheren Arbeitsbedingungen und weniger Bürokratie. Eine leistungsfähige Logistik ist keine Belastung für den Wirtschaftsstandort. Sie ist seine Voraussetzung.