



Der Pegelturm in Kaub zeigt einen Wasserstand von 30 Zentimetern an (Aufnahmedatum: 30. Juli 2026).

Thomas Frey/dpa/picture alliance

Pegel am Limit

Das extreme Niedrigwasser bringt die Schifffahrt auf Europas Flüssen an ihre Grenzen. Besonders am Rhein drohen Folgen für Lieferketten, Industrie und Verbraucher. Zugleich wächst der Druck auf die Politik, die Wasserstraßen besser auf den Klimawandel vorzubereiten.

Selbst an Menschen außerhalb der Branche dürfte das Thema in den vergangenen Wochen nicht vorbeigegangen sein: das Niedrigwasser in den europäischen Flüssen. Ende der ersten Augustwoche unterschritt die Niedrigwassermarken am neuralgischen Rheinpegel Kaub zwischen Koblenz und Wiesbaden den historischen Tiefstwert von 25 Zentimetern aus dem Jahr 2018. Unter anderem an der Donau, Elbe und Oder sah die Lage nicht besser aus. Viele Schiffe saßen fest oder konnten nur mit sehr geringer Ladung fahren.

Im Zentrum der medialen Aufmerksamkeit stand vor allem der Rhein, der mit einer Länge von 1.232,7 Kilometern zu den verkehrsreichsten Binnenwasserstraßen der Welt zählt. „Die Lage ist ernst. Der Rhein ist eine zentrale Schlagader für den Güterverkehr in Deutschland“, sagt Thilo Schaefer vom Institut der Deutschen Wirtschaft (IW). Höhere Transportkosten seien die Folge. Der Druck auf Straße und Schiene nehme zu, wobei nur begrenzt ausgewichen werden könne. Deshalb drohten Engpässe in Lieferketten.

Betroffen sind Experten zufolge vor allem Branchen, die auf große Mengen an Rohstoffen und Vorprodukten angewiesen sind, etwa Chemie, Stahl und Mineralöl. „Dort lässt sich der Ausfall des Rheintransports kurzfristig nur sehr begrenzt kompensieren“, sagt Schaefer. Drei Verbände der Recycling- und Rohstoffwirtschaft warnen gemeinsam, die Versorgung der Stahlindustrie sei gefährdet. Binnenschiffe könnten nur noch ein Drittel bis die Hälfte der üblichen Ladung transportieren. Frachtkosten auf einzelnen Verbindungen hätten sich verdrei- bis vervierfacht. Hinzu kämen Kosten wegen Verzögerungen und Umladungen.

„Auch unter erschwerten Verhältnissen unternimmt die Binnenschifffahrt alles, um die Versorgung mit Gütern und

Rohstoffen sicherzustellen“, betont Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt, und ergänzt: „Wir wissen, dass die Wasserstraßen für die Logistik der Unternehmen unverzichtbar sind, vor allem in der Stahl-, Baustoff-, Mineralöl-, und Chemieindustrie und in der Land- und Forstwirtschaft. Gefahren wird bis an die Grenze des physisch Möglichen und solange die Sicherheit gewährleistet ist.“

Folgen für die Verbraucher

Schaefer hält es für möglich, dass sich Verbraucher beispielsweise bei Baustoffen und Energieprodukten auf höhere Preise einstellen müssen. Der Geschäftsführer des Tankstellenverbands ZTG, Jürgen Ziegner, warnt jüngst im „Handelsblatt“ vor möglichen Engpässen in der Spritversorgung, sollten Wasserstände des Rheins an wichtigen Stellen weiter sinken. Sollte die Niedrigwassersituation länger anhalten, könnten Spritpreise vor allem im Süden steigen.

Diese Entwicklung hat insgesamt Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft: Das Niedrigwasser könne das Bruttoinlandsprodukt zwischen Juli und September um 0,1 bis 0,2 Prozent dämpfen, sagt Stefan Kooths, Direktor der Forschungsgruppe Konjunktur und Wachstum am Kiel Institut für Weltwirtschaft. „Man kann den Wertschöpfungsausfall grob auf ein bis zwei Milliarden Euro im dritten Quartal beziffern.“ IW-Ökonom Schaefer nennt keine Zahlen: „Eine Schadenssumme lässt sich erst dann seriös abschätzen, wenn klarer ist, wie lange die Einschränkungen andauern.“

Auswirkungen auf den Fährbetrieb

Das Niedrigwasser bremst natürlich nicht nur die Güterschifffahrt, auch Fähren sind betroffen. Einzelne Verbindungen wur-



den zeitweise eingestellt, darunter die FRS-Fähre Loreley zwischen Lorch und Niederheimbach. An der Fähre in Kaub wurden wiederum wegen des niedrigen Wasserstandes die Antriebe höher gesetzt, so wird weniger Tiefgang benötigt. Laut der dortigen Fährgemeinschaft kann so der Betrieb bis zu einem Wasserstand von etwa 15 Zentimetern am Pegel Kaub aufrechterhalten werden. Ab einem Wasserstand von 35 Zentimetern können auch mit dem höher gesetzten Antrieb keine Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen mitgenommen werden. Außerdem werden dann nur noch sieben bis acht Pkw pro Tour transportiert, was zu Wartezeiten führen kann.

Kreuzfahrtanbieter müssen Touren ebenfalls umplanen oder absagen, was Folgen für Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel entlang der Flüsse hat. Die Reederei Phoenix Reisen aus Bonn bietet Kunden bereits an, Reisen über Donau, Mosel und Rhein umzubuchen. Nicko Cruises aus Stuttgart und A-Rosa aus Rostock sagten bereits mehrere Donau-Reisen ab, wie sie mitteilten. Auch die Linienfahrten der Köln-Düsseldorfer zwischen Koblenz und Mainz wurden eingestellt.

NRW fordert nationale Taskforce

Als Reaktion auf die dramatische Lage am Rhein will der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Krischer (Bündnis 90/Die Grünen) das Thema Niedrigwasser bei der nächsten Verkehrsministerkonferenz auf die Tagesordnung setzen. „Wir brauchen kurzfristig eine nationale Taskforce für Maßnahmen, um die Transportlage zu verbessern“, sagte Krischer der Deutschen Presse-Agentur. „Mittelfristig müssen längst vereinbarte Projekte endlich auf den Weg gebracht werden“, ergänzte er. So müsse der Bund das Geld für den weiteren Ausbau der Fahrrinne zwischen Duisburg und Köln bereitstellen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung könne den baureifen zweiten Abschnitt zwischen Krefeld und Düsseldorf nicht umsetzen, weil die Bundesregierung 2025 die Mittel dafür gestrichen habe. Auf dem ersten Bauabschnitt zwischen Duisburg und Krefeld seien die Arbeiten bereits umgesetzt worden. Die Maßnahmen für den dritten Abschnitt zwischen Düsseldorf und Köln seien noch in Planung.

Unterstützung bekommt Krischer von BDB-Geschäftsführer Schwanen. Er fordert ebenfalls, dass mit maximal möglichem Tempo die vorgesehenen Fahrrinnenvertiefungen an Mittel- und Niederrhein vorangetrieben werden müssen, um die bestehenden Engpässe zu entschärfen. „Eine Fertigstellung am Mittelrhein erst im Jahr 2033, wie sie jetzt avisiert ist, ist entschieden zu spät. Wir müssen aufgrund klimatischer Veränderungen mit deutlich häufigeren und längeren Niedrigwasserereignissen rechnen, als dies in der Vergangenheit der Fall gewesen ist“, erklärte Schwanen. Er erinnerte daran, dass die Abladeoptimierung am Mittelrhein schon im Bundesverkehrswegeplan von 1992 als „vordringlicher Bedarf“ identifiziert worden war.

Konsequenzen aus 2018

Der BDB verweist auf den „Aktionsplans Niedrigwasser Rhein“, der als Folge aus dem vier Monate andauernden Niedrigwasser im Jahr 2018 entstanden ist. Er wurde im Sommer 2019 vom Bundesverkehrsministerium, der Schifffahrt und ihren Kunden aus der Industrie unterzeichnet. Ein Ergebnis sind deutlich verbesserte Pegelstandprognosen für die wichtigsten Flusspegel an

Rhein, Elbe und Donau, die zum Teil Vorhersagen von bis zu sechs Wochen bieten. Sie ermöglichen eine bessere Vorbereitung und eine längere Reaktionszeit, die etwa für eine vorgezogene Belieferung mit Gütern und Rohstoffen – also eine Ausweitung der Lagerhaltung bei den belieferten Unternehmen – genutzt werden kann.

Als Kurzfrist-Maßnahme muss der Bund laut BDB die Förderung von niedrigwasseroptimierten Binnenschiffen fortsetzen. Ein entsprechendes Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums gibt es zwar, es wird aber im Haushaltsentwurf des Bundes ab 2027 drastisch gekürzt, sodass dieser Fördertatbestand entfallen wird. „Das Jahrhundertniedrigwasser, das wir zurzeit erleben, zeigt sehr eindringlich, dass diese Schiffe benötigt werden. Wir sind deshalb zuversichtlich, dass die Förderung auch im Jahr 2027 fortgesetzt wird und die Fördermittel wieder auf das vorherige Niveau angehoben werden“, sagte Schwanen nach dem Gipfeltreffen am 6. August 2026 in der gemeinsamen Pressekonferenz mit Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (siehe Seite 28 und 29).

Die aktuelle Lage macht deutlich, wie verwundbar die Binnenschifffahrt gegenüber lang anhaltenden Niedrigwasserphasen ist, die sich in Zukunft häufen dürften. Umso wichtiger ist es, Lösungen zu finden, wie die Wasserstraßen für Versorgung, Industrie und Wirtschaft leistungsfähig bleiben. (Hinweis: Stand des Beitrags ist der 8. August 2026.)

dpa/Annika Beyer

Anzeige



Leistung entscheidet.






DAS RUNDE GEHT INS ECKIGE

- ▶ Für jede Herausforderung das passende Schiff
- ▶ Mit der nötigen **Präzision** und **Erfahrung**
- ▶ Die **Umwelt** wird es Ihnen danken

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG
 Fürst-Bismarck-Straße 21 | 47119 Duisburg
 T +49 203 | 8 00 04-0 | M anfrage@dtg-eg.de | www.dtg-eg.de