

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26, 47119 Duisburg
Ansprechpartner:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

3. August 2026

Nach Unterschreiten der Pegelstände von 2018:

Aktuelles Niedrigwasser verdeutlicht die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Versorgungssicherheit des Wirtschaftsstandorts Deutschland

Im Laufe dieser Woche wird laut Auskunft der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) am neuralgischen Rheinpegel Kaub zwischen Koblenz und Wiesbaden die historische Niedrigwassermarke von 25 cm aus dem Jahr 2018 unterschritten. Ab der zweiten Wochenhälfte wird dort ein Pegelstand von unter 20 cm erwartet. An anderen Rhein-Pegeln in NRW wie etwa in Köln und Duisburg-Ruhrort wurden bereits am vergangenen Wochenende historische Tiefststände gemessen. Wegen der ohnehin flacheren Fahrrinne am Mittelrhein ist der Pegel Kaub für Schifffahrt, Industrie und Wirtschaft jedoch besonders bedeutsam.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) mahnt aus diesem Anlass, die Fahrrinnenvertiefung am Mittelrhein zwischen Budenheim bei Mainz und St. Goar mit höchstmöglichem Tempo voranzutreiben. In diesem Abschnitt ist die definierte Fahrrinnentiefe mit 1,90 Metern 20 Zentimeter geringer als in den Flussabschnitten ober- und unterhalb dieser Engstelle. „Bei Niedrigwasser bleiben die Schiffe hier als erstes hängen“, erläutert BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „Deshalb ist es so wichtig, dieses Nadelöhr zu entschärfen. Wir stimmen dem aktuellen Appell von NRW-Verkehrs- und Umweltminister Oliver Krischer zu, dass der Bund die Fahrrinnenanpassungen am Mittel- und Niederrhein noch schneller fertigstellen muss. Diese Ausbaumaßnahmen am Rhein waren bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 als sogenannter Vordringlicher Bedarf genannt worden. Es ist beschämend, dass der Bund sich also seit 34 Jahren vornimmt, die Schifffahrt in diesem Bereich zu verbessern, ohne dass wirklich viel passiert ist. Und anstatt endlich den ‚Bau-Turbo‘ zu zünden, will die Bundesregierung in der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bis Ende 2029 noch zusätzlich Personal abbauen.“

Die derzeitigen niedrigen Wasserstände führen insbesondere am Rhein und an der Donau im Schifffahrtsgewerbe und bei dessen Kunden in Wirtschaft und Industrie zu erheblichem Mehraufwand und zu Mehrkosten, da ein einzelnes Schiff deutlich weniger Ladung als üblich aufnehmen kann. Je nach Ladung und Fahrtgebiet sind Schiffe mit weniger als einem Viertel der sonst üblichen Zuladung unterwegs. Um dies zu kompensieren, muss die Ladung auf mehrere Schiffe verteilt werden. „Auch unter erschwerten Verhältnissen unternimmt die Binnenschifffahrt alles, um die Versorgung mit Gütern und Rohstoffen sicherzustellen“, betont Schwanen. „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.“

Bei mehrtägigem Landregen im Süden Deutschlands steigen die Pegel erfahrungsgemäß schnell wieder an. Bei weiterhin ausbleibenden Niederschlägen muss jedoch damit gerechnet werden, dass die Schifffahrt in bestimmten Fahrtgebieten bald eingestellt wird, wenn die

berühmte „Handbreit Wasser unter dem Kiel“ nicht mehr gegeben ist. Das kann laut Einschätzung führender Wirtschaftsforschungsinstitute Auswirkungen auf das ohnehin geringe prognostizierte Wirtschaftswachstum in Deutschland haben. Es kann dann auch Versorgungsengpässe und Preissteigerungen für Verbraucher mit sich bringen, etwa an den Tankstellen im Süden der Republik.

Aus dem vier Monate andauernden Niedrigwasser im Jahr 2018 wurden Lehren gezogen, die sich heute auszahlen. Ein wichtiges Ergebnis des „Aktionsplans Niedrigwasser Rhein“, der im Sommer 2019 vom Bundesverkehrsministerium, der Schifffahrt und ihren Kunden aus der Industrie unterzeichnet wurde, sind deutlich verbesserte Pegelstandprognosen für die wichtigsten Flusspegel an Rhein, Elbe und Donau, die zum Teil Vorhersagen von bis zu sechs Wochen bieten. Diese Prognosen 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. Außerdem wurden die Logistikketten durch einen intensiven Dialog zwischen der Schifffahrt und ihren Kunden robuster und resilienter aufgestellt, als dies noch vor einigen Jahren der Fall war. Intensiv wird auch an niedrigwasseroptimierten Schiffen gearbeitet.

Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Infrastruktur entlang der Flüsse dringend verbessert werden muss, nicht nur zur langfristigen Sicherung der Schiffbarkeit: Es muss unter Beteiligung der Vertragsstaaten der Zentralkommission für den Rhein (ZKR) auch über die Machbarkeit von Wasserrückhaltesystemen oder noch weitergehende Regulierungsmaßnahmen im Rhein gesprochen werden. Das erscheint mit Blick auf das gegenwärtige massenhafte Fischsterben, die beständig steigende Wassertemperatur bei sinkendem Sauerstoffgehalt und die austrocknenden Auen auch unter ökologischen Gesichtspunkten dringend geboten.

Bildunterschrift Foto 1:

Im Jahr 2018 erreichten zahlreiche Pegel, wie hier im Bereich des Mittelrheins, ihre bisherigen Tiefststände. An einigen Rheinpegeln wurden die Werte von damals bereits erreicht und sogar unterschritten.

Bildunterschrift Foto 2:

Das Niedrigwasser wie hier bei Düsseldorf führt dazu, dass Schiffe nur noch mit einem Bruchteil der sonst üblichen Ladung fahren können.

Copyright Foto 1: Bundesanstalt für Wasserbau

Copyright Foto 2: BDB Schwanen

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenahe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.