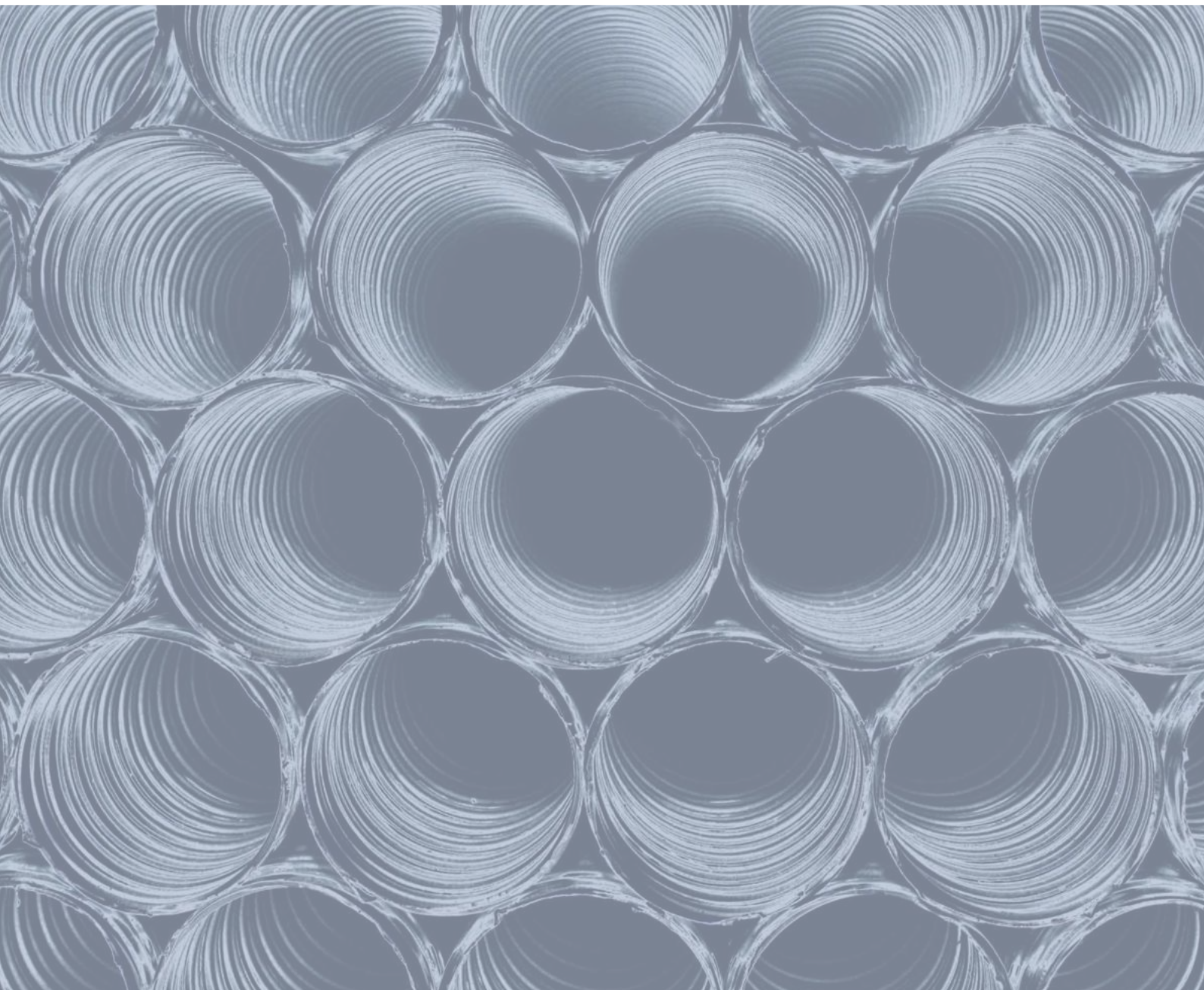


Positionspapier | Oktober 2026

**Niedrigwasserrisiken reduzieren:
Engpässe auf Rhein und Mosel beseitigen**



Niedrigwasserrisiken reduzieren: Engpässe auf Rhein und Mosel beseitigen

Positionspapier des Stahl-Verband-Saar

Für eine leistungsfähige und klimaresiliente Wasserstraßeninfrastruktur

Kernforderung

Der Stahl-Verband-Saar fordert, die im Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen konsequent und beschleunigt umzusetzen. Im Mittelpunkt stehen die gezielte Beseitigung bekannter Tiefenengstellen am Mittel- und Niederrhein, die Sicherung der Rheinsohle sowie eine verlässliche Infrastruktur auf Rhein und Mosel.

Leistungsfähige und klimaresiliente Wasserstraßen sind für robuste Lieferketten und einen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort unverzichtbar.

1. Der Rhein ist eine zentrale Verkehrsader der Stahlindustrie

Binnenwasserstraßen sind ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur Deutschlands. Sie müssen dauerhaft leistungsfähig und auf die Folgen des Klimawandels vorbereitet sein.

Der Rhein gehört zu den wichtigsten und verkehrsreichsten Binnenschiffahrtsstraßen Europas. Er verbindet die Rheinregion mit den großen europäischen Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen).

Binnenschiffe transportieren wirtschaftlich, sicher und umweltfreundlich große Mengen an Rohstoffen, Zwischenerzeugnissen und Produkten. Für transportintensive Branchen wie die Stahl- und Chemieindustrie sind leistungsfähige und verlässliche Wasserwege für die Versorgung mit Rohstoffen und den Abtransport von Gütern von herausragender Bedeutung.

Bei manchen Stahlunternehmen übernimmt die Binnenschiffahrt den Hauptanteil des Gütertransports – noch vor Schiene und Straße. Eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur ist deshalb für die Stahlindustrie unverzichtbar.

2. Niedrigwasser: ein bekanntes und zunehmendes Risiko

Niedrigwasser ist kein neues Phänomen. Aufgrund des Klimawandels ist jedoch mit häufigeren und längeren Niedrigwasserphasen zu rechnen.

Unternehmen berücksichtigen mögliche Störungen der Logistikketten bereits in ihrem Risikomanagement. Extreme und länger anhaltende Niedrigwasserperioden können jedoch weder durch kurzfristige Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger noch durch eine erweiterte Vorratsplanung ausreichend aufgefangen werden. Zudem führen solche Maßnahmen zu erheblichen Kostensteigerungen bei den Unternehmen.

Die Niedrigwasserperioden 2018 und 2022 haben deutlich gemacht, wie problematisch langanhaltende Trockenperioden und niedrige Wasserstände für den Gütertransport auf dem Rhein sind. Auch die Niedrigwasserlage 2026 unterstreicht die Bedeutung einer dauerhaft leistungsfähigen Infrastruktur.

3. Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“: Infrastrukturmaßnahmen beschleunigen

Nach dem Extremniedrigwasser 2018 wurde im Juli 2019 vom Bundesverkehrsministerium gemeinsam mit Industrie und Binnenschifffahrtsgewerbe der Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ auf den Weg gebracht. In den Handlungsfeldern „Informationsbereitstellung“ sowie „Transport und Logistik“ wurden seitdem wichtige Maßnahmen umgesetzt. Jedoch müssen die großen baulichen Infrastrukturmaßnahmen jetzt konsequent beschleunigt werden.

Die Abladeoptimierung am Mittel- und Niederrhein muss politische Priorität werden.

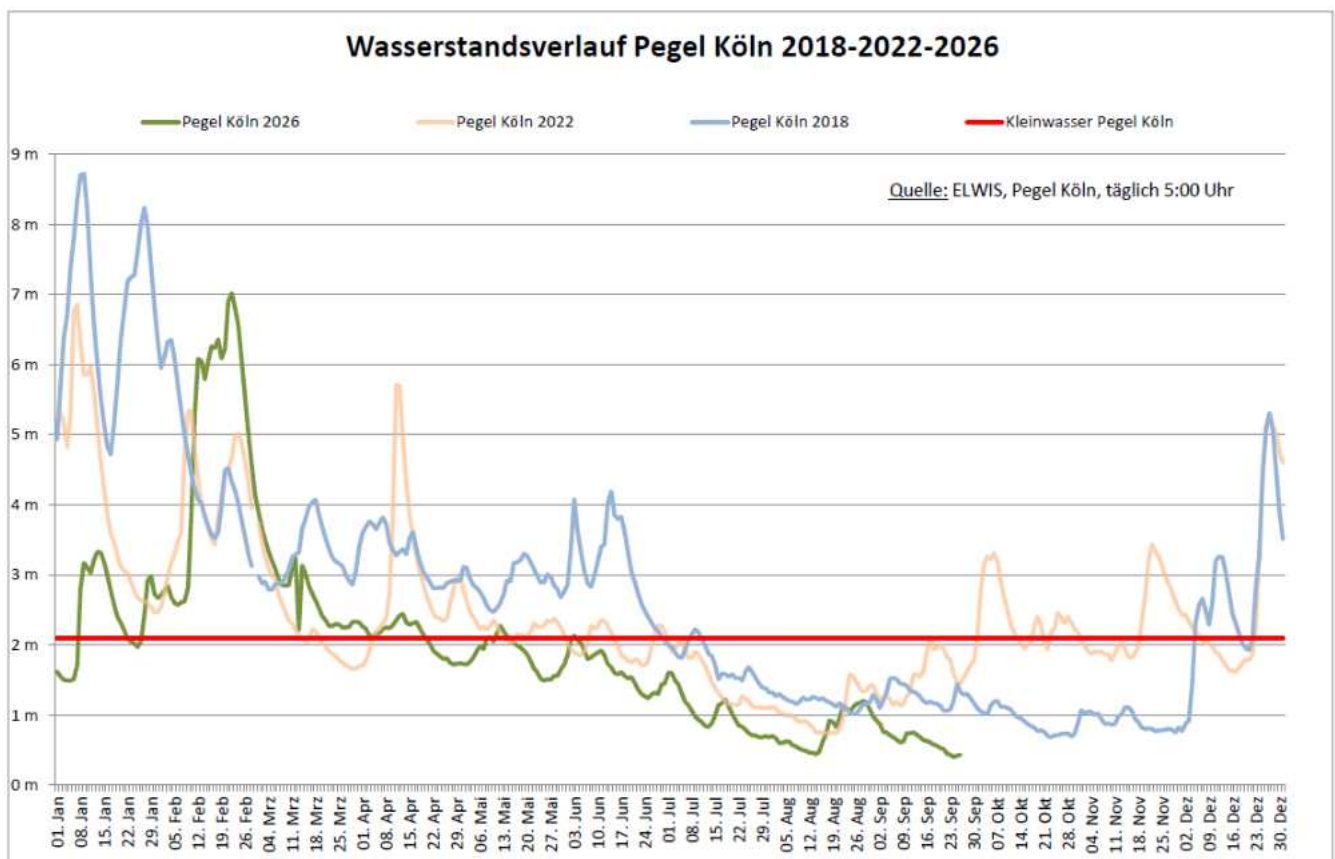
Die im Aktionsplan unter Punkt 5 vorgesehene „Beschleunigte Umsetzung der Abladeoptimierung am Mittel- und Niederrhein“ ist zügig voranzutreiben. Tiefenengstellen begrenzen bei niedrigen Wasserständen die mögliche Abladung der Schiffe und damit die transportierbare Ladungsmenge auf dem gesamten Transportweg.

Keine flächige Rheinvertiefung, sondern gezielte Engpassbeseitigung. Die Forderung des Stahl-Verband-Saar richtet sich ausdrücklich nicht auf eine flächige Vertiefung des Rheins. Erforderlich ist die gezielte Beseitigung bekannter lokaler Tiefenengstellen auf den betroffenen Teilabschnitten.

4. Die Forderungen des Stahl-Verband-Saar

1. **Abladeoptimierung am Mittel- und Niederrhein konsequent und beschleunigt umsetzen.** Die im Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ definierten Maßnahmen sind mit entsprechendem Monitoring zügig voranzutreiben. Insbesondere die Beseitigung lokaler Tiefenengstellen am Mittel- und Niederrhein muss politisch prioritär behandelt werden. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen beschleunigt werden. Ziel ist es, Binnenschiffen auch bei niedrigen Wasserständen größere Ladungsmengen zu ermöglichen und damit die Transportkapazität des Rheins zu sichern.
2. **Ein durchgängiges Sohl- und Geschiebemanagement für den gesamten Rhein sicherstellen.** Die Entwicklung der Rheinsohle muss kontinuierlich überwacht und erforderliche Maßnahmen frühzeitig eingeleitet werden. Geschiebezugaben, Sohlstabilisierungen und weitere Unterhaltungsmaßnahmen sind aufeinander abzustimmen, um Erosion und unerwünschte Veränderungen der Rheinsohle zu begrenzen und die für die Schifffahrt erforderlichen Fahrrinntiefen dauerhaft zu sichern.
3. **Ein verkehrsträgerübergreifendes Baustellenmanagement etablieren.** Infrastrukturmaßnahmen auf Schiene, Straße und Wasserstraße müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Bauzeiten und verfügbare Kapazitäten sind so zu planen, dass bei Niedrigwasser Ausweichverkehre möglichst zuverlässig möglich bleiben und zusätzliche Belastungen für die Logistikketten vermieden werden.

4. **In den Erhalt und die Modernisierung des Wasserstraßennetzes investieren.** Dazu gehört insbesondere die seit Jahren geforderte **Erweiterung der Moselschleusen um eine zweite Kammer**. Mit dem Bau einer zusätzlichen Schleusenkammer könnten Schiffe auch während einer Sperrung oder Wartung der anderen Kammer geschleust werden. Dies erhöht die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Mosel und trägt dazu bei, die Logistikketten zu stabilisieren.
5. **Eine Niedrigwasser-Taskforce einrichten.** Sie soll Planungs- und Abstimmungsprozesse beschleunigen und in akuten Niedrigwasserphasen einen schnellen Informationsaustausch zwischen Bund, Ländern, Wasserstraßenverwaltung, Schifffahrt und Wirtschaft sicherstellen.
6. **Klimaanpassungsmaßnahmen konsequent auf die Resilienz des Wirtschaftsstandorts Deutschland ausrichten.** Dabei muss u.a. die Wasserstraßeninfrastruktur an veränderte klimabedingte Wasserstände der Binnenwasserstraßen angepasst werden und als langfristige Aufgabe der Standort- und Verkehrspolitik verstanden werden.



Quelle der Grafik: SHS Logistics GmbH