

# Niedrigwasser am Rhein: „Wir müssen dringend handeln“

21.8.2026 - Andreas Bartel | Duisburger Hafen AG

**NRW-Umweltminister Oliver Krischer und duisport-CEO Markus Bangen diskutieren über Folgen der Niedrigwassersituation und notwendige Maßnahmen zur Stärkung des Systems Wasserstraße**  
**Oliver Krischer:** „Der Bund muss jetzt die notwendigen Mittel personell und finanziell bereitstellen und baureife Maßnahmen zügig umsetzen.“  
**Markus Bangen:** „Wer resiliente Lieferketten will, muss die dafür notwendige Infrastruktur konsequent stärken und modernisieren.“

Die anhaltende Niedrigwassersituation am Rhein stellt Binnenschifffahrt, Industrie und Logistik weiterhin vor erhebliche Herausforderungen. Niedrige Pegelstände führen dazu, dass Binnenschiffe weniger Ladung transportieren können, Transportketten umgeplant werden müssen und zusätzliche Kosten entstehen. Betroffen sind nicht nur Schifffahrt und Häfen, sondern zahlreiche industrielle Wertschöpfungsketten entlang des Rheins.

„Die aktuelle Niedrigwassersituation zeigt, wie dringend wir handeln müssen“, sagte Nordrhein-Westfalens Umweltminister Oliver Krischer bei einem Besuch im größten Binnenhafen der Welt in Duisburg. Gemeinsam mit Markus Bangen, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport), diskutierte er die aktuelle Lage sowie notwendige Schritte zur Stärkung des Systems Wasserstraße.

## **Politik muss vereinbarte Maßnahmen beschleunigen**

**Umweltminister Oliver Krischer:** „Leider kommen die Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins viel zu langsam voran. Dabei wurde die Abladeoptimierung schon vor der Dürre 2018 als prioritäre Maßnahme festgeschrieben. Für Nordrhein-Westfalen bleibt die Optimierung der Fahrrinne zwischen Duisburg und Stürzelberg zentral. Der Bund muss jetzt die notwendigen Mittel personell und finanziell bereitstellen und baureife Maßnahmen zügig umsetzen. Das gilt auch für den Abschnitt zwischen Krefeld und Düsseldorf-Nord, für den die Planungen bereits abgeschlossen sind. Die Aussage des Bundeskanzlers, baureife Maßnahmen kurzfristig umzusetzen, muss deshalb auch für die Abladeoptimierung Niederrhein gelten.“

Gleichzeitig brauchen wir eine stärkere Förderung von niedrigwassertauglichen Schiffen. Wenn wir mehr Güter auf der klimafreundlichen Wasserstraße transportieren wollen, müssen wir dafür sorgen, dass der Rhein auch bei Niedrigwasser leistungsfähig bleibt. Wir müssen jetzt handeln, damit unsere Wasserstraßen auch beim nächsten Niedrigwasser leistungsfähig bleiben.“

Aus Sicht beider Gesprächspartner braucht es kurzfristige Entlastungen für die Logistikbranche, eine bessere Vorsorge für zukünftige Niedrigwasserphasen und eine beschleunigte Umsetzung bereits geplanter Infrastrukturprojekte. Ziel ist es, die Wettbewerbs- und Widerstandsfähigkeit der Industrie und Wirtschaft langfristig zu gewährleisten.

## **Vertrauen in das System Wasserstraße muss gestärkt werden**

**duisport-CEO Markus Bangen:** „Die aktuelle Situation zeigt, wie eng die Wettbewerbsfähigkeit unseres Industriestandortes mit leistungsfähigen Wasserstraßen und Häfen verbunden ist. Um das Vertrauen in die Verlässlichkeit des Systems Wasserstraße zu erhalten, braucht Deutschland einen

nationalen Schulterschluss. Wer resiliente Lieferketten will, muss die dafür notwendige Infrastruktur konsequent stärken und modernisieren.“

Beide Gesprächspartner waren sich einig, dass die Politik auf drei Ebenen ansetzen muss: Kurzfristig können pragmatische Lösungen wie Transporterleichterungen im Straßenverkehr dazu beitragen, die Auswirkungen extremer Niedrigwasserphasen abzufedern. Auch die Koordinierung von Infrastrukturmaßnahmen spielt eine wichtige Rolle, damit Baustellen auf Straße und Wasserstraße die angespannte Situation nicht zusätzlich verschärfen.

Mittelfristig kommt es darauf an, die Widerstandsfähigkeit des gesamten Systems Wasserstraße zu erhöhen. Hierzu gehören eine frühzeitige Koordinierung aller Beteiligten, verlässliche Informationen über die Entwicklung der Wasserstände sowie die Schaffung planbarer Alternativen für Industrie und Logistik. Das Zusammenspiel von Wasserstraße, Schiene und Straße bleibt dabei ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Langfristig sehen Ministerium und Duisport eine zentrale Aufgabe darin, die Leistungsfähigkeit des Rheins auch bei Niedrigwasser zu sichern. Im Mittelpunkt steht dabei die sogenannte Abladeoptimierung am Niederrhein. Ziel ist die Beseitigung von Engstellen und Untiefen sowie die Verbesserung der Fahrrinnenverhältnisse, damit Schiffe auch bei niedrigen Wasserständen größere Mengen transportieren können. Ebenso müssen die Entwicklung und der Bau von Niedrigwasser geeigneten Schiffen vorangetrieben werden, um die Resilienz des Gesamtsystems Wasserstraße in Niedrigwasserphasen zu erhöhen.

### **Duisburger Hafen federt Folgen für Industrie ab**

Trotz der angespannten Situation bleibt der größte Binnenhafen der Welt weiterhin leistungsfähig. Während weite Teile des Mittel- und Oberrheins nur noch eingeschränkt befahrbar sind, können große Binnenschiffe Duisburg weiterhin erreichen. Die Folgen des Niedrigwassers sind jedoch deutlich spürbar: Auf einzelnen Streckenabschnitten liegen die Transportkapazitäten der Schiffe derzeit nur noch bei rund einem Drittel der regulären Auslastung. Gleichzeitig verzeichnet der Duisburger Hafen gegenüber den Vormonaten rund 50 bis 60 Prozent mehr Schiffsanläufe, da identische Gütermengen auf deutlich mehr Schiffseinheiten verteilt werden müssen.

Besonders betroffen sind Branchen, die auf den Transport großer Gütermengen über den Rhein angewiesen sind. Dazu zählen insbesondere die Stahl- und Chemieindustrie, die Energiewirtschaft sowie Bau- und Massengutverkehre. Unternehmen müssen zusätzliche Transportkapazitäten organisieren und Lieferketten flexibel anpassen.

Um die Versorgung der Industrie sicherzustellen, werden Verkehre im Duisburger Hafen auf kleinere Schiffe, zusätzliche Bahnverbindungen und den Lkw verteilt. Darüber hinaus nutzen zahlreiche Operateure aus dem Mittel- und Oberrhein Duisburg als logistische Drehscheibe und greifen auf zusätzliche Terminalkapazitäten, Sonderzüge und Shuttleverkehre zurück. Das trimodale Verkehrssystem des Duisburger Hafens trägt damit wesentlich dazu bei, die Auswirkungen des Niedrigwassers auf Wirtschaft und Industrie abzufedern.

<https://duisport.de/niedrigwasser-am-rhein-wir-muessen-dringend-handeln>