

Anlage 2

Resolution „Rhein sichern – Niedrigwasser beherrschbar machen – Wirtschaftsstandort schützen“

Die Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße ist für Unternehmen, Industrie, Logistik und die Versorgungssicherheit im Rheinland von großer Bedeutung. Die Niedrigwasserphasen im Juli und August 2026 haben gezeigt, wie anfällig wichtige Lieferketten sind. An mehreren Pegeln wurden bisherige historische Niedrigwasserstände erreicht und unterschritten. Binnenschiffe konnten nur noch teilweise beladen werden. Dies hatte unmittelbare Folgen für zahlreiche Unternehmen. Eine gemeinsame Befragung der Industrie- und Handelskammern entlang des Rheins im Juli 2026 zeigt die wirtschaftliche Betroffenheit deutlich: 78 Prozent der Unternehmen melden höhere Kosten, 72 Prozent stellen ihre Logistik um, fast jedes dritte Unternehmen schränkt die Produktion ein und 13 Prozent sehen ihren Standort gefährdet. Mehr als die Hälfte verzeichnet mindestens 25 Prozent höhere Logistikkosten. Auch für die Personenschifffahrt haben die niedrigen Rheinpegel negative Konsequenzen (Routenänderungen, Fahrtausfälle etc.) und führen zu wirtschaftlichen Schäden im Tourismus.

Nach dem letzten Niedrigwasser 2018 hat das Bundesverkehrsministerium 2019 den Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ vorgelegt. Einzelne Maßnahmen, beispielsweise verbesserte Wasserstandsvorhersagen, wurden umgesetzt. Die entscheidenden Ausbauprojekte der Wasserstraße Rhein aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) warten jedoch bis heute auf ihre Umsetzung. Die Ausbauprojekte sind notwendig, um lokale Hindernisse im Fluss zu beseitigen und in den jeweiligen Streckenabschnitten durchgängige Soll-Fahrrinnentiefen zu schaffen. Vorgesehen sind 2,80 Meter Solltiefe zwischen Duisburg und Neuss, 2,70 Meter zwischen Neuss und Dormagen-Stürzelberg sowie 2,10 Meter zwischen Budenheim und St. Goar. Von insgesamt sieben Teilabschnitten wurde bislang nur die Fahrrinne zwischen Bockum und Krefeld ausgebaut.

Im IHK-Bezirk Köln sieht der BVWP 2030 keine Optimierung der Fahrrinne vor. An der Untiefe „Deutzer Platte“ auf Höhe des Rheinauhafens stehen derzeit höchstens 2,20 Meter zur Verfügung. Das erschwert die Erreichbarkeit der Rheinhäfen in Leverkusen, Köln-Niehl, Köln-Mülheim und Köln-Godorf.

Positiv ist, dass sich die Finanzierung der Wasserstraßen perspektivisch verbessert. Der Entwurf des Bundeshaushalts sieht für 2027 vor, 1,2 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität sowie rund 263 Millionen Euro aus dem Kernhaushalt in Flüsse und Kanäle zu investieren. Darüber hinaus stehen mit dem neuen Infrastruktur-Zukunftsgesetz Beschleunigungsinstrumente wie die Einstufung als Vorhaben mit überragendem öffentlichem Interesse, der Wegfall der Raumverträglichkeitsprüfung und das digitale Planfeststellungsverfahren zur Verfügung. Die Voraussetzungen sind also günstig.

Die IHK Köln fordert die Bundesregierung und die nordrhein-westfälische Landesregierung auf, die Folgen künftiger Niedrigwasserereignisse spürbar zu verringern und damit den Rhein als wichtige Versorgungs- und Verkehrsachse des Industriestandorts Deutschland zu sichern. Nicht umsonst gilt das Binnenschiff als ökologisch besonders geeigneter Verkehrsträger.

Forderungen an die Bundesregierung

1. Abladeoptimierung und Niedrigwasserkorridor beschleunigen

Der Bund muss bis Jahresende einen Umsetzungs- und Finanzierungsplan für die noch nicht umgesetzten Ausbauprojekte am Nieder- und Mittelrhein vorlegen. Ziel muss sein, die Projekte bis zum Auslaufen des aktuellen BVWP Ende 2030 abzuschließen. Im nachfolgenden Bundesverkehrswegeplan 2045 muss der Ausbau der Fahrrinne und Hafenzufahrten auf 2,70 Meter und eine ausreichend breite Fahrrinne von Dormagen-Stürzelberg bis einschließlich Köln-Godorf aufgenommen werden.

2. Finanzierung und Personal verbindlich sichern

Der Bundestag muss den Finanzierungsrahmen verstetigen, Ausbauprojekten mehrjährig Mittel zuweisen und die jährlichen Investitionen schrittweise auf ein Niveau erhöhen, das eine zügige Modernisierung der Wasserstraßeninfrastruktur ermöglicht. Projektkritische Funktionen bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung müssen vom pauschalen Stellenabbau von acht Prozent bis 2030 ausgenommen werden.

3. Rhein als Gesamtsystem und kritische Infrastruktur behandeln

Bis Ende 2027 muss der Bund gemeinsam mit den Rheinanrainerstaaten, Bundesländern, Autobahn GmbH, DB InfraGO, Wirtschaft und Häfen einen „Masterplan Rhein“ erarbeiten. In dieser Planung müssen vom Pegelstand besonders abhängige Lieferketten, also insbesondere die Bereiche der Energieversorgung, der Stahlerzeugung und der Chemieindustrie, identifiziert werden. Für diese Lieferketten müssen Resilienzpläne mit relevanten Umschlaghäfen, Ausweichkorridoren im Autobahn- und Schienennetz und Anschlüsse an die Seehäfen abgestimmt werden. Bei planbaren Großbaustellen im Autobahnnetz und Korridorsanierungen im Schienennetz entlang des Rheins müssen Umleitungskapazitäten nachgewiesen werden, um temporäre Verkehrsverlagerungen bei Niedrigwasser aufnehmen zu können.

Forderungen an die Landesregierung Nordrhein-Westfalen

4. NRW-Hafenkonzept aktualisieren

Die Landesregierung muss das zuletzt 2016 aktualisierte Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen fortschreiben und dabei konkrete Maßnahmen zur Bewältigung künftiger Niedrigwasserphasen erarbeiten. Ebenso ist die Landesregierung gefordert, spätestens bei der Aufstellung des BVWP 2045 die Fortsetzung des Fahrrinnenausbaus bis Köln-Godorf zu erreichen.

5. Genehmigungsverfahren pragmatisch und effektiv beschleunigen

Über das Landesministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und alle nachgeordneten Behörden hat das Land eine Schlüsselfunktion bei der Umsetzung der geplanten und laufenden Ausbaumaßnahmen zwischen Duisburg und Stürzelberg. Es ist zwingend notwendig, die Verfahren pragmatisch auf die zwingend notwendigen Inhalte zu begrenzen und durch ein engmaschiges Verfahrenscontrolling die schnellstmögliche Realisierung sicherzustellen.

Auch wenn Regen die Schiffbarkeit des Rheins jetzt wiederherstellt, bleibt die strukturelle Herausforderung bestehen. Die durchgehende Befahrbarkeit des Rheins ist eine zentrale Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit, Versorgungssicherheit, industrielle Wertschöpfung und wirtschaftliche Resilienz in Deutschland. Bis 2030 muss bei vergleichbaren Niedrigwasserlagen spürbar und messbar mehr Transportkapazität auf dem Rhein zur Verfügung stehen.