

# Für die Zukunft NRWs: Binnenschifffahrt

## Positionierung

### Mehr Binnenschifffahrt für die Zukunft unseres Landes

Die herausragende Bedeutung der Binnenschifffahrt für Nordrhein-Westfalen wird vor allem bei einem Blick auf den größten europäischen Seehafen sichtbar. Mehr als ein Drittel der Hafenhinterlandverkehre von Rotterdam und Antwerpen werden über diesen Verkehrsträger transportiert, damit ist der Rhein die zentrale Wirtschaftsachse Europas und insbesondere Nordrhein-Westfalens. Ein wesentlicher Grund, weshalb sich einige der weltweit größten Stahl-, Automobil-, Textil- und Chemiewerke entlang des Rheins befinden. Über die zahlreichen Hafenstandorte von Emmerich bis Bonn werden Unternehmen und Bevölkerung mit Rohstoffen, Vorprodukten und den Waren des täglichen Lebens beliefert. Die Hafenstandorte sind dabei trimodale Umschlagshubs und sichern nicht nur Arbeitsplätze und die Versorgung der unmittelbaren Region, sondern wirken auch deutlich darüber hinaus. An der Rheinachse haben sich die logistischen und die wirtschaftlichen Hotspots in Deutschland entwickelt. Und für viele Unternehmen, wie etwa das Daimler-Werk in Düsseldorf oder das Ford-Werk in Köln, ist die Nähe zu diesem leistungsfähigen Verkehrsweg Grundlage des Wirtschaftens und ein entscheidendes Kriterium für die eigenen Zukunftsperspektiven.

Vor allem aber hat das System Wasserstraße enormes Potenzial in Zeiten zunehmender Anstrengungen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele im Verkehrssektor, steigender Treibstoffkosten, Fahrerangel bei Lkw und Bahn und investitionsbedürftiger Infrastruktur. Aufgrund der Probleme bei Straßen- und Schienenbrücken werden mittelfristig nicht mehr alle Transportbedarfe durch diese Verkehrsträger gedeckt werden können. Es kommt zusätzliche Nachfrage auf das Binnenschiff zu. Als einziger Verkehrsträger dürfte die Wasserstraße noch über ausreichend freie Kapazitäten verfügen, um das prognostizierte Verkehrswachstum nachhaltig aufnehmen zu können. Innovationen wie (teil-)automatisiertes/autonomes Fahren, Wasserstoff- und LNG-Antriebe oder tiefgangoptimierte Schiffe entfalten darüber hinaus Potenziale, um die Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Als Verkehrsmittel der Zukunft sind drei wesentliche Aspekte in den Vordergrund zu stellen, auf deren Basis die Binnenschifffahrt und die entsprechende Infrastruktur aus ökologischer, ökonomischer und gesellschaftlicher Sicht nicht nur zu gewährleisten, sondern verstärkt zu fördern ist:

### Binnenschifffahrt ist nachhaltig und ökologisch

- Die Binnenschifffahrt weist einen der niedrigsten CO<sub>2</sub>-Ausstöße aller Verkehrsträger pro Tonne auf. Auf Tonne und Kilometer bezogen stößt ein Lkw vier Mal mehr CO<sub>2</sub> aus als ein durchschnittliches Binnenschiff auf dem Rhein.
- Daher muss aus ökologischer Sicht das Ziel verfolgt werden, Verkehre von der Straße verstärkt auf die Binnenwasserstraße zu verlagern ► Ein Binnenschiff ersetzt etwa 150 Lkw, bei bestimmten Ladungsarten entlastet ein einzelnes Binnenschiff Straßen und Umwelt sogar um bis zu 380 Lkw.
- Auch bei den Themen Energieverbrauch, Verkehrssicherheit und Lärm schneidet die Binnenschifffahrt besser als andere Verkehrsträger ab ► Positiver Effekt der niedrigen externen Kosten.



- Die Binnenwasserstraßen sind darüber hinaus naturnaher Lebensraum für viele Pflanzen und Tiere und tragen weit weniger zur Flächenversiegelung bei als vor allem der Verkehrsträger Straße.

## **Binnenschifffahrt trägt zur Versorgungssicherheit bei**

- Die Binnenschifffahrt und die Häfen sind ein wichtiger Baustein bei der Ver- und Entsorgung von Ballungsräumen. Allein auf dem Niederrhein sind dazu im Durchschnitt 550 Schiffe pro Tag unterwegs.
- Zentrale deutsche Wirtschaftsbranchen sind von der Binnenschifffahrt abhängig, z. B. Chemie, Energie, Metall oder Recycling.
- Auch für in der Zukunft zentrale Wirtschaftsfelder, wie etwa eine wasserstoffzentrierte Energiewirtschaft, wird das Binnenschiff als Transportmittel (bspw. für chemische Trägerstoffe wie Ammoniak oder LOHC) eine bedeutende Rolle spielen.
- Die Binnenschifffahrt ist darüber hinaus wichtiger Versorgungsanker für den Agrarsektor und die Lebensmittelindustrie – insbesondere im Rheinland.
- In den Segmenten Schwergut, Projektladung und Kreislaufwirtschaft ist das Binnenschiff die sinnvolle Alternative zum Straßenverkehr.

## **Binnenschifffahrt verfügt über freie Kapazitäten und ist verlässlich**

- Anders als die Verkehrsträger Bahn und Straße verfügt das System Binnenwasserstraße über ausreichend freie Kapazitäten zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre.
- Ein wesentlicher Vorteil des Binnenschiffs gegenüber anderen Verkehrsmitteln ist die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit.
- Tagtäglich zeigt sich, dass Produkte Just in Time erfolgreich per Binnenschiff transportiert werden.

Vor diesem Hintergrund muss sich das Land Nordrhein-Westfalen für die Sicherung und den Ausbau der Binnenschifffahrt und der Häfen im Land sowohl gegenüber den Kommunen als auch gegenüber dem Bund stark machen und ein klares Bekenntnis abgeben. Das bedeutet:

- Vorhandene Potenziale der Binnenschifffahrt besser nutzen.
- Hafenstandorte und Umschlagstellen vor konkurrierender Nutzung (insb. Wohnen) schützen.
- Wettbewerb auf Augenhöhe mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene ermöglichen.
- Hafenstandorte durch Investitionen gezielt stärken. Hierzu zählen u.a. die Schieneninfrastruktur im Vor- und Ablauf, Brücken im Hafengebiet oder Kaianlagen.
- Häfen als elementaren Baustein der Verkehrsverlagerung begreifen und von Anforderungen befreien, die dem Verlagerungsziel entgegenstehen. So sollten z.B. gesicherte Hafengebiete nicht als Überschwemmungsgebiete in Anspruch genommen werden können.
- Förderfähigkeit von Infrastruktur – auch bei Ersatzinvestitionen innerhalb der Fördermittelbindung – erhalten.
- Planungsverfahren bei Infrastrukturmaßnahmen deutlich beschleunigen.
- Technische Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Umstellung auf nachhaltige Antriebstechnologien und neue Schiffskonzepte fördern. Förderprogramme für Installation und Betrieb von Landstromanlagen, Wasserstofftechnologien, etc. im Binnenschifffahrtsbereich einrichten.

- Automatisierung und Digitalisierung der Binnenschifffahrt und der Häfen ausbauen und fördern. Weiterentwicklung des Testfelds Rhein-Ruhr zum autonomen Fahren in der Binnenschifffahrt.
- Fachkräfte (insbesondere Schiffsführer) gewinnen, um der demografischen Entwicklung entgegenzuwirken.
- Die Parlamentarische Gruppe Binnenschiff im neuen Landtag wieder einrichten.
- Das NRW-Wasserstraßen- und Hafenkonzzept weiterentwickeln. Um Häfen und Binnenschifffahrt zu stärken, sind die kontinuierliche Fortschreibung des Wasserstraßen- und Hafenkonzzeptes sowie eine regelmäßige Berichterstattung über die Ziele und die Zielerreichung wichtig.
- Auf Bundesebene dafür einsetzen, dass ausreichend finanzielle Mittel für den Erhalt, den Aus- und Neubau der Wasserstraßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt und langfristig gesichert werden. Die bisherige Unterfinanzierung muss kompensiert und notwendige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen müssen zeitnah ermöglicht werden.
- Stärkung des Gesamtsystems Wasserstraße, etwa durch die Beschleunigung wichtiger Bundesverkehrswegeprojekte wie der Sohlenstabilisierung der Rheins bis Stürzelberg.

**Ansprechpartner:**  
Thomas Vieten

☎ 0211 3557-270

@ info@logistikregion-rheinland.de

www.logistikregion-rheinland.de

Logistikregion Rheinland e.V.  
c/o Industrie- und Handelskammer Düsseldorf  
Ernst-Schneider-Platz 1  
40212 Düsseldorf  
Tel.: +49 (211) 3557 270  
Fax.: +49 (211) 3557 379

Vorsitzender:  
Markus Walke  
Stv. Vorsitzende:  
Thomas Klann  
Rainer Schäfer  
Jürgen Steinmetz