

Zusammenfassung des Maßnahmenpapiers zur „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“

Im September 2024 haben 100 Institutionen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Gesellschaft die Absichtserklärung zur Erarbeitung einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ (PNR2030) unterzeichnet, um gemeinsam einen leistungsfähigen, resilienten und zukunftssicheren Rheinkorridor zur Erreichung der europäischen Klima- und Verlagerungsziele entwickeln. Ergebnis des einjährigen Arbeitsprozesses ist ein Maßnahmenpapier mit fünf zentralen Themenfeldern sowie gemeinsame Forderungen der Unterzeichnenden zur zukunftsfähigen Ertüchtigung des Rheinkorridors.

Herausragende wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung des Rheinkorridors

Die Schifffahrt auf dem Rhein und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen ist Rückgrat der Industrie und systemrelevant für die Versorgungssicherheit von Unternehmen und Gesellschaft. Wenn die Wasserstraßen scheitern, scheitert die Wirtschaft. Dies gilt umso mehr, als die Industrien entlang des Rheinkorridors und in den angebundenen Regionen in hohem Maße auf den Import von Rohstoffen für die Industrie angewiesen sind. Dem System Wasserstraße kommt eine herausragende ökonomische und überregionale Bedeutung zu, nicht zuletzt durch die Vielzahl direkt und indirekt abhängiger Arbeitsplätze.

Trotz dieser Schlüsselrolle wird die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung der Wasserstraße sowohl in den Regionen als auch auf Ebene der Nationalstaaten bislang zu wenig wahrgenommen.

Priorität: Bedarfsgerechte und auskömmliche Infrastrukturfinanzierung

Eine Folge dieser zu geringen politischen und gesellschaftlichen Wahrnehmung der Binnenwasserstraße ist unter anderem eine massive Unterfinanzierung sowie eine Personallücke für die relevanten Projekte zur zukunftsfähigen Entwicklung der Wasserstraße. Wichtige Maßnahmen, etwa die Abladeoptimierung bzw. -verbesserung an Mittel- und Niederrhein, Fahrinnenvertiefung des Untermains oder die Modernisierung der Schleusen im Westdeutschen Kanalnetz sowie an Mosel und Neckar, kommen nicht in der erforderlichen Geschwindigkeit voran.

Alle Partnerinnen und Partner der „Perspektive Nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ stehen daher hinter der Forderung nach einer auskömmlichen, langfristig planbaren Finanzierung sowie einer deutlichen Beschleunigung der relevanten Infrastrukturmaßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene.

Erarbeitung zentraler Handlungspunkte

Im Rahmen des gemeinsamen Arbeitsprozesses zur „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ haben die Akteurinnen und Akteure konkrete Maßnahmen in fünf Themenfeldern erarbeitet, die für die zukünftige Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße von zentraler Bedeutung sind.

- 1. Entwicklung des Rheinkorridors:** Ziel ist die Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und stärkere Nutzung europäischer Förderprogramme wie Interreg für grenzüberschreitende Projekte. Eine Studie soll die Entwicklung der Wertschöpfungsketten entlang des Rheinkorridors untersuchen und dabei Markt- und Arbeitsplatzpotenziale, Auswirkungen der Dekarbonisierung energieintensiver Industrien sowie die Bedeutung von Häfen, Binnenschifffahrt und Industrie transparent machen. Weitere Schwerpunkte sind die Beschleunigung logistischer Abläufe, insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr, die Förderung digitaler Korridorlösungen

und die kontinuierliche Aktualisierung der „Düsseldorfer Liste“ relevanter Infrastrukturprojekte.

- 2. Grüner Binnenschifffahrtsskorridor Rhein:** Ziel ist die schrittweise Transformation der Binnenschifffahrt auf emissionsarme und emissionsfreie Antriebe, mit dem Fokus auf die Förderung einer klimafreundlichen Logistikkette und die Nutzung vorhandener Potenziale. Schifffahrtsunternehmen können Pilotprojekte einsetzen und Förderprogramme nutzen, während Verlagerer die Transformation unterstützen und zusätzliche Transporte auf die Wasserstraße verlagern können. Terminalbetreiber erhöhen den Anteil emissionsfreier Geräte, und Häfen werden zu Clean Energy Hubs entwickelt, die erneuerbaren Energien für Schiffe, Industrie und weitere Verkehrsträger bereitstellen. Kommunen können den Ausbau von Liegeplätzen mit Landstromversorgung und beschleunigten Genehmigungsverfahren begünstigen.
- 3. Fernsteuerung und Automatisierung:** Ziel ist die Unterstützung von Pilotprojekten wie Netzauslastungsmessungen und (teil-)autonomen Testfahrten, Weiterentwicklung digitaler Navigationshilfen, Förderung und begleitende Unterstützung der Entwicklung eines verlässlichen regulatorischen Rahmens auf nationaler und europäischer Ebene sowie die frühzeitige Integration automatisierungsrelevanter Anforderungen in die Hafen- und Infrastrukturplanung.
- 4. Hafenentwicklung:** Ziel ist die Erstellung von Hafenentwicklungsplänen (HEP) oder ähnlichen Konzepten, um die strategische Ausrichtung der Häfen festzulegen, Flächen langfristig zu sichern und die Infrastruktur zielgerichtet zu entwickeln. Die Pläne definieren Zukunftsbilder der Häfen, zeigen auf, welche Märkte und Wertschöpfungsketten künftig bedient werden sollen, und berücksichtigen dabei auch neue Anforderungen wie erneuerbare Energien, Kreislaufwirtschaft oder Schwer- und Großraumtransporte. Kommunen werden frühzeitig eingebunden, um Genehmigungen, Verkehrsanbindung, städtebauliche Entwicklung und Klimaschutzziele zu integrieren.
Die HEP sollen zudem Synergien zwischen Hafenbetreibern, Industrie und Verwaltung fördern, Flächen- und Infrastrukturpotenziale effizient nutzen und Resilienz sowie Sicherheitsanforderungen berücksichtigen. So entsteht eine solide Grundlage für eine langfristig leistungsfähige und nachhaltige Hafenentwicklung.
- 5. Stärkung der gesellschaftlichen und politischen Akzeptanz:** Ziel ist die Förderung von Verständnis und Akzeptanz für das System Wasserstraße, mit dem Fokus auf Informations- und Dialogformate, Bildungsinitiativen und Nachwuchsförderung. Maßnahmen umfassen Hafenführungen, Hafentage, koordinierte Kommunikation und Netzwerkveranstaltungen. Industrie- und Handelskammern sowie Verbände unterstützen die Sichtbarkeit der Akteure und die Zusammenarbeit entlang des Rheinkorridors.

Samenvatting

van het actieplan voor een “Duurzame Rijnvaart 2030”

In september 2024 hebben 100 instellingen uit het bedrijfsleven, de politiek, het openbaar bestuur en de samenleving de intentieverklaring ondertekend voor de ontwikkeling van een “Duurzame Rijnvaart 2030” (PNR2030) ondertekend om gezamenlijk een efficiënte, veerkrachtige en toekomstbestendige Rijncorridor te ontwikkelen om de Europese klimaat- en vervoersdoelstellingen te bereiken. Het resultaat van het eenjarige werkproces is een actieplan met vijf centrale thema's en gezamenlijke eisen van de ondertekenaars voor een toekomstbestendige verbetering van de Rijncorridor.

Het grote economische en maatschappelijke belang van de Rijncorridor

De scheepvaart op de Rijn en de daarmee verbonden waterwegen vormt de ruggengraat van de industrie en is van systeemrelevant belang voor de voorzieningszekerheid van bedrijven en de samenleving. Als de waterwegen falen, faalt de economie. Dit geldt des te meer omdat de industrieën langs de Rijncorridor en in de aangrenzende regio's in hoge mate afhankelijk zijn van de import van grondstoffen voor de industrie. Het waterwegennet heeft een uitmuntend economisch en suprareginaal belang, niet in de laatste plaats vanwege het grote aantal direct en indirect afhankelijke banen.

Ondanks deze sleutelrol wordt het economische en maatschappelijke belang van de waterweg tot nu toe zowel in de regio's als op nationaal niveau onvoldoende onderkend.

Prioriteit: op de behoeften afgestemde en toereikende infrastructuurfinanciering

Een gevolg van deze te geringe politieke en maatschappelijke aandacht voor de binnenwaterwegen is onder meer een enorme onderfinanciering en een tekort aan personeel voor de relevante projecten voor de toekomstbestendige ontwikkeling van de waterwegen. Belangrijke maatregelen, zoals de optimalisatie en verbetering van het lossen op de Midden- en Nederrijn, het verdiepen van de vaargeul van de Untermain of de modernisering van de sluizen in het West-Duitse kanaalnetwerk en op de Moezel en de Neckar, vorderen niet in het vereiste tempo.

Alle partners van het initiatief “Perspectief voor duurzame Rijnvaart 2030” staan daarom achter de eis van voldoende, op lange termijn planbare financiering en een aanzienlijke versnelling van de relevante infrastructuurmaatregelen op nationaal en Europees niveau.

Uitwerking van centrale actiepunten

In het kader van het gezamenlijke werkproces voor het “Perspectief Duurzame Rijnvaart 2030” hebben de actoren concrete maatregelen uitgewerkt op vijf thema's die van cruciaal belang zijn voor de toekomstige prestaties van het waterwegennet.

1. Ontwikkeling van de Rijncorridor: Het doel is om de grensoverschrijdende samenwerking te verdiepen en meer gebruik te maken van Europese steunprogramma's zoals Interreg voor grensoverschrijdende projecten. Een studie moet de ontwikkeling van de waardeketens langs de Rijncorridor onderzoeken en daarbij het markt- en werkgelegenheidspotentieel, de effecten van de decarbonisatie van energie-intensieve industrieën en het belang van havens, binnenvaart en industrie transparant maken. Andere aandachtspunten zijn het versnellen van logistieke processen, met name in het achterlandvervoer van zeehavens, het bevorderen van digitale corridoroplossingen en het voortdurend actualiseren van de “Düsseldorfer Liste” (lijst van Düsseldorf) met relevante infrastructuurprojecten.

2. Groene binnenvaartcorridor Rijn: Het doel is de geleidelijke transformatie van de binnenvaart naar emissiearme en emissievrije aandrijvingen, met de nadruk op het bevorderen van een klimaatvriendelijke logistieke keten en het benutten van het bestaande potentieel. Rederijen kunnen proefprojecten opzetten en gebruikmaken van stimuleringsprogramma's, terwijl verladers de transformatie kunnen ondersteunen en extra transporten naar de waterweg kunnen verplaatsen. Terminalexploitanten verhogen het aandeel emissievrije apparatuur en havens worden ontwikkeld tot schone energiehub's die hernieuwbare energie leveren aan schepen, de industrie en andere vervoerswijzen. Gemeenten kunnen de uitbreiding van ligplaatsen met walstroomvoorziening en versnelde vergunningsprocedures bevorderen.

3. Afstandsbediening en automatisering: Het doel is het ondersteunen van proefprojecten zoals netdekkingsmetingen en (deels) autonome testritten, de verdere ontwikkeling van digitale navigatiehulpmiddelen, het stimuleren en begeleiden van de ontwikkeling van een betrouwbaar regelgevingskader op nationaal en Europees niveau, en de vroegtijdige integratie van automatiseringsgerelateerde eisen in de haven- en infrastructuurplanning.

4. Havenontwikkeling: Het doel is het opstellen van havenontwikkelingsplannen (HEP) of soortgelijke concepten om de strategische koers van de havens vast te leggen, terreinen voor de lange termijn veilig te stellen en de infrastructuur doelgericht te ontwikkelen. De plannen definiëren toekomstvisies voor de havens, geven aan welke markten en waardeketens in de toekomst moeten worden bediend en houden daarbij ook rekening met nieuwe eisen zoals hernieuwbare energie, circulaire economie of zwaar en grootschalig transport. Gemeenten worden in een vroeg stadium betrokken om vergunningen, verkeersverbindingen, stedenbouwkundige ontwikkeling en klimaatdoelstellingen te integreren.

De HEP's moeten bovendien synergieën tussen havenbeheerders, industrie en overheid bevorderen, het potentieel van terreinen en infrastructuur efficiënt benutten en rekening houden met veerkracht en veiligheidseisen. Zo ontstaat een solide basis voor een op lange termijn efficiënte en duurzame havenontwikkeling.

5. Versterking van de maatschappelijke en politieke acceptatie: het doel is het bevorderen van begrip en acceptatie voor het waterwegensysteem, met de nadruk op informatie- en dialoogformats, onderwijsinitiatieven en het stimuleren van jong talent. Maatregelen omvatten havenrondleidingen, havendagen, gecoördineerde communicatie en netwerkevenementen. Kamers van koophandel en industrie en brancheorganisaties ondersteunen de zichtbaarheid van de actoren en de samenwerking langs de Rijn corridor.

Résumé

du document d'action « Perspective pour une navigation rhénane durable à l'horizon 2030 »

En septembre 2024, 100 institutions issues des milieux économiques, politiques, administratifs et sociaux ont signé la déclaration d'intention relative à l'élaboration d'une « Perspective pour une navigation rhénane durable à l'horizon 2030 » (PNR2030) afin de développer ensemble un corridor rhénan performant, résilient et pérenne pour atteindre les objectifs européens en matière de climat et de transfert modal. Le résultat de ce processus de travail d'un an est un document d'action comprenant cinq thèmes centraux ainsi que des revendications communes des signataires pour une modernisation durable du corridor rhénan.

Importance économique et sociale exceptionnelle du corridor rhénan

La navigation sur le Rhin et les voies navigables qui y sont reliées est l'épine dorsale de l'industrie et revêt une importance systémique pour la sécurité d'approvisionnement des entreprises et de la société. Si les voies navigables échouent, l'économie échoue. Cela est d'autant plus vrai que les industries situées le long du corridor rhénan et dans les régions connectées dépendent fortement des importations de matières premières pour l'industrie. Le système des voies navigables revêt une importance économique et suprarégionale exceptionnelle, notamment en raison du grand nombre d'emplois qui en dépendent directement ou indirectement.

Malgré ce rôle clé, l'importance économique et sociale des voies navigables est encore trop peu prise en compte, tant dans les régions qu'au niveau des États nationaux.

Priorité : un financement des infrastructures adapté aux besoins et suffisant

Cette perception insuffisante des voies navigables intérieures par les milieux politiques et la société se traduit notamment par un sous-financement massif et un manque de personnel pour les projets pertinents visant à assurer le développement durable des voies navigables. Des mesures importantes, telles que l'optimisation ou l'amélioration du déchargement sur le Rhin moyen et inférieur, l'approfondissement du chenal navigable du Main inférieur ou la modernisation des écluses du réseau de canaux de l'ouest de l'Allemagne ainsi que de la Moselle et du Neckar, ne progressent pas à la vitesse requise.

Tous les partenaires de la « Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030 » soutiennent donc la demande d'un financement suffisant et planifiable à long terme, ainsi que d'une accélération significative des mesures d'infrastructure pertinentes au niveau national et européen.

Élaboration de points d'action centraux

Dans le cadre du processus de travail commun sur la « Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030 », les acteurs ont élaboré des mesures concrètes dans cinq domaines thématiques qui sont d'une importance capitale pour la performance future du système des voies navigables.

1. Développement du corridor rhénan : L'objectif est d'approfondir la coopération transfrontalière et de recourir davantage aux programmes de financement européens

tels qu'Interreg pour les projets transfrontaliers. Une étude doit examiner le développement des chaînes de valeur le long du corridor rhénan et mettre en évidence le potentiel du marché et de l'emploi, les effets de la décarbonisation des industries à forte intensité énergétique ainsi que l'importance des ports, de la navigation intérieure et de l'industrie. D'autres priorités sont l'accélération des processus logistiques, en particulier dans le transport hinterland des ports maritimes, la promotion de solutions numériques pour le corridor et la mise à jour continue de la « liste de Düsseldorf » des projets d'infrastructure pertinents.

2. Corridor fluvial vert Rhin : l'objectif est la transformation progressive de la navigation intérieure vers des modes de propulsion à faibles émissions et sans émissions, en mettant l'accent sur la promotion d'une chaîne logistique respectueuse du climat et l'exploitation des potentiels existants. Les entreprises de navigation peuvent mettre en place des projets pilotes et bénéficier de programmes de soutien, tandis que les chargeurs peuvent soutenir la transformation et transférer des transports supplémentaires vers la voie navigable. Les exploitants de terminaux augmentent la part des équipements sans émissions et les ports sont développés pour devenir des pôles d'énergie propre qui fournissent des énergies renouvelables aux navires, à l'industrie et à d'autres modes de transport. Les communes peuvent favoriser l'extension des postes d'amarrage avec alimentation électrique à quai et accélérer les procédures d'autorisation.

3. Télécommande et automatisation : l'objectif est de soutenir des projets pilotes tels que les mesures de couverture réseau et les essais de conduite (partiellement) autonome, de poursuivre le développement des aides à la navigation numériques, d'exiger et d'accompagner la mise en place d'un cadre réglementaire fiable au niveau national et européen, et d'intégrer dès le début les exigences liées à l'automatisation dans la planification portuaire et infrastructurelle.

4. Développement portuaire : L'objectif est d'élaborer des plans de développement portuaire (HEP) ou des concepts similaires afin de définir l'orientation stratégique des ports, de garantir des surfaces à long terme et de développer les infrastructures de manière ciblée. Les plans définissent les perspectives d'avenir des ports, indiquent les marchés et les chaînes de valeur qui devront être desservis à l'avenir et tiennent également compte des nouvelles exigences telles que les énergies renouvelables, l'économie circulaire ou les transports lourds et volumineux. Les communes sont impliquées dès le début afin d'intégrer les autorisations, les liaisons de transport, le développement urbain et les objectifs de protection du climat.

Les PDP doivent également favoriser les synergies entre les exploitants portuaires, l'industrie et l'administration, utiliser efficacement le potentiel des surfaces et des infrastructures et tenir compte des exigences en matière de résilience et de sécurité. Cela permet de créer une base solide pour un développement portuaire performant et durable à long terme.

5. Renforcement de l'acceptation sociale et politique : l'objectif est de promouvoir la compréhension et l'acceptation du système des voies navigables, en mettant l'accent sur les formats d'information et de dialogue, les initiatives éducatives et la promotion des jeunes talents. Les mesures comprennent des visites guidées des ports, des journées portuaires, une communication coordonnée et des événements de réseautage. Les chambres de commerce et d'industrie ainsi que les associations soutiennent la visibilité des acteurs et la coopération le long du corridor rhénan.