

Fachleute diskutierten im Rahmen der Rheinkonferenz in Düsseldorf über die Zukunft einer nachhaltigen Rheinschifffahrt.



Pläne zur Rheinschifffahrt

Anfang Dezember fand die Rheinkonferenz 2025 statt: In Düsseldorf wurden Perspektiven der nachhaltigen Binnenschifffahrt auf dem Rhein diskutiert und ein Maßnahmenpaket mit fünf konkreten Handlungspunkten vorgestellt.

Schon im September 2024 kamen knapp 300 Vertreter aus Politik, Verwaltung, dem Transport- und Logistikgewerbe, der verladenden Wirtschaft, der Interessenverbände von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sowie Hafenbetreiber und Verkehrsexperten aus Deutschland und den benachbarten Ländern – von Rotterdam bis Basel – zur Länderkonferenz zusammen, um die Zukunft der Schifffahrt auf dem Rheinkorridor zu diskutieren. Das Ziel dabei war, die Binnenschifffahrt, die Häfen, Logistik- und Transportketten klimafreundlich und zukunftsfähig zu gestalten. Um die Umsetzung der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ ging es anschließend auf einer Auftaktkonferenz am 20. März.

Am 5. Dezember 2025 wurde nun vor rund 120 Teilnehmenden aus Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg das Maßnahmenpaket „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ vorgestellt, das bis 2030 umgesetzt sein soll: Es sieht konkrete Schritte zur Stärkung des Systems Wasserstraße, zur Entwicklung eines grünen Binnenschifffahrtsskorridors und Stärkung der europäischen Zusammenarbeit entlang des Rheinkorridors vor. (Siehe Kasten)

Alle Partner der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ stellten sich nach Angaben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW „hinter die Forderung nach



Das Maßnahmenpaket „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ wurde rund 120 Teilnehmern vorgestellt.

Die zentralen Handlungspunkte für die Rheinschifffahrt:

Das Maßnahmenpaket „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ definiert fünf Handlungsfelder:

1. Entwicklung des Rheinkorridors

- » Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit
- » Nutzung europäischer Förderprogramme wie Interreg
- » Studie zu Wertschöpfungsketten, Marktpotenzialen und Auswirkungen der Dekarbonisierung und Bedeutung der Häfen für mehr Transparenz
- » Beschleunigung logistischer Abläufe im Seehafenhinterlandverkehr
- » Förderung digitaler Korridorlösungen
- » Aktualisierung der „Düsseldorfer Liste“ relevanter Infrastrukturprojekte

2. Grüner Binnenschifffahrtsskorridor Rhein

- » Schrittweise Transformation auf emissionsarme und emissionsfreie Antriebe
- » Pilotprojekte und Förderprogramme für klimafreundliche Logistikketten
- » Entwicklung von Häfen zu Clean Energy Hubs
- » Ausbau von Liegeplätzen mit Landstromversorgung und beschleunigte Genehmigungsverfahren

3. Fernsteuerung und Automatisierung

- » Weiterentwicklung digitaler Navigationshilfen
- » Unterstützung von Pilotprojekten wie Netzauslastungsmessungen und (teil)autonome Testfahrten
- » Schaffung eines regulatorischen Rahmens auf EU- und Bundesebene
- » Integration automatisierungsrelevanter Anforderungen in die Hafen- und Infrastrukturplanung

4. Hafenentwicklung

- » Erstellung von Hafenentwicklungsplänen (HEP)
- » Sicherung von Flächen, strategische Ausrichtung, zielgerichtete Entwicklung der Infrastruktur
- » Berücksichtigung neuer Anforderungen wie erneuerbare Energien, Kreislaufwirtschaft oder Schwer- und Großraumtransporte
- » Frühzeitige Einbindung der Kommunen
- » Förderung von Synergien zwischen Hafenbetreibern, Industrie und Verwaltung

5. Stärkung der gesellschaftlichen und politischen Akzeptanz

- » Informations- und Dialogformate fördern
- » Bildungsinitiativen und Nachwuchsförderung
- » Hafenführungen, Hafentage und Netzwerkveranstaltungen
- » Unterstützung durch Industrie- und Handelskammern sowie Verbände

einer auskömmlichen, langfristig planbaren Finanzierung sowie einer deutlichen Beschleunigung der relevanten Infrastrukturmaßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene.“

Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Krischer sprach: „In Zeiten des Wandels muss sich das System Wasserstraße neu erfinden. Es muss mit entsprechenden Investitionen und Förderungen länderspezifisch und nationenübergreifend weiterentwickelt werden. Der Wandel der Häfen in einem grünen Binnenschifffahrtsskorridor Rhein und leistungsfähige Wasserstraßen sind für den Klimawandel zentral und unverzichtbar.“

Auch der hessische Verkehrsminister Kaweh Mansoori merkte an: „Wir begrüßen nachdrücklich, dass der Bund in der vergangenen Woche die Planfeststellung des ersten Abschnitts der ‚Abladeoptimierung Mittelrhein‘ eingeleitet hat. Dies ist ein wichtiger Schritt, um den Betrieb der Wasserstraße Rhein verlässlich, nachhaltig und zukunftssicher zu machen.“

Baden-Württembergs Staatssekretärin aus dem Verkehrsministerium Elke Zimmer sagte: „Klimaneutrale Binnenschifffahrt braucht eine europäische und gut vernetzte Planung. Dafür muss über Ländergrenzen hinweg gut und effektiv zusammengearbeitet werden.“ Der „grüne Binnenschifffahrtsskorridor Rhein“ umfasse dabei neben dem Wasserweg auch die Orte, an denen Waren zwischen Schiff, Bahn und Lkw wechseln. „Beides zu modernisieren und angemessen zu finanzieren, ist ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll. Und es ist dringend nötig, denn moderner Güterverkehr braucht das durchdachte Zusammenspiel von Straße, Schiene und Wasserstraße.“

Andy Becht, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, betonte die enormen Herausforderungen, die die kommenden Jahre mit sich bringen werden: von Niedrigwassersituationen bis hin zu steigenden Anforderungen an Effizienz und Umweltverträglichkeit. Becht schloss: „Insgesamt bildet diese Vision die Grundlage, um den Rheinkorridor widerstandsfähig, wettbewerbsfähig und fit für die Zukunft zu machen.“

Deborah Baran



NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer findet, dass sich das System Wasserstraße neu erfinden muss.

PK Media