



Teilnehmer der Podiumsdiskussion (v. l.): Andreas Grzib (Vorstand der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt), Jens Schwanen (Geschäftsführer des BDB), Mona Neubaur (stellvertretende Ministerpräsidentin des Landes NRW und Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie), Moderator Rüdiger Ostrowski (Vorstand des Verbands Spedition & Logistik NRW), Markus Krämer (CEO von HGK Logistics and Intermodal) sowie Timo Windhopf (Geschäftsführer von C. Thywissen).

Jacqueline Engler

Appell nach Berlin

Beim 8. Binnenschifffahrtsforum in Neuss diskutierten Vertreter aus Politik, Logistik und Wirtschaft über Infrastruktur, Finanzierung und die Zukunft der Binnenschifffahrt. Deutlich wurde: Die Branche sieht akuten Handlungsbedarf auch aus Berlin.

Nordrhein-Westfalen ist das „Binnenschifffahrtsland Nummer 1“. Dieser Satz fiel beim 8. Binnenschifffahrtsforum in Neuss nicht nur als politische Formel, sondern als treffende Zustandsbeschreibung. Ein erheblicher Teil der industriellen Wertschöpfung zwischen Rhein und westdeutschem Kanalgebiet hängt an einer Infrastruktur, die unverzichtbar ist. Deren Zustand jedoch wird zunehmend als kritisch gesehen. Auf der Veranstaltung wurde deutlich: Die Branche fordert entschlossenes Handeln. Leistungsfähige Flüsse und Kanäle sind Voraussetzung für stabile Lieferketten und industrielle Produktion. Zugleich gehören sie zur kritischen Infrastruktur, sowohl für die Versorgung als auch für logistische Anforderungen in Krisenfällen.

Ausrichter des Forums waren der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen (VSL NRW). In seiner Begrüßung unterstrich BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen die Dimension des Verkehrsträgers. Allein am Niederrhein werden jährlich 137 Millionen Tonnen Güter transportiert, im westdeutschen Kanalgebiet weitere 33 Millionen Tonnen. Diese Zahlen stehen für Arbeitsplätze, industrielle Netzwerke und Versorgungssicherheit.

Gleichzeitig zeichnete Schwanen ein klares Bild der Defizite. Die Infrastruktur sei vielerorts überaltert, Sanierungen dauerten zu lange, finanzielle Mittel fehlten und die Wasser-

straßen würden beim Sondervermögen des Bundes bislang nicht berücksichtigt. Besonders kritisch bewertete er darüber hinaus den geplanten Personalabbau bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Rund 1.000 Stellen sollen entfallen. Dies gefährde aus Sicht der Branche die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur und damit auch den Industriestandort Deutschland.

Wasserstraße als Standortfaktor

Die enge Verzahnung von Industrie und Binnenschifffahrt wurde in den Beiträgen aus der Praxis deutlich. Timo Windhopf, Geschäftsführer der Neusser Ölmühle C. Thywissen, machte die Abhängigkeit seines Unternehmens klar. Rund 70 Prozent der Güter werden über den Wasserweg abgewickelt. „Ohne die Binnenschifffahrt gäbe es den Standort hier nicht“, sagte Windhopf und brachte damit die Perspektive der Verladerschaft auf den Punkt.

Markus Krämer von HGK Logistics and Intermodal hob die Bedeutung von Hafenflächen hervor. Diese müssten langfristig gesichert werden. „Logistikflächen sind der Lungenflügel der Wirtschaft“, so Krämer. Eine Umnutzung zugunsten anderer städtischer Entwicklungen sei aus wirtschaftlicher Sicht nicht tragfähig. Gerade im dicht besiedelten Rheinkorridor sei der Druck auf Flächen hoch, gleichzeitig bleibe ihre Funktion für industrielle Prozesse zentral.

Jacqueline Engler



BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen eröffnete das 8. Binnenschifffahrtsforum NRW.

Andreas Grzib von der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt (DTG) ergänzte, dass die Entwicklung der Transportmengen differenziert betrachtet werden müsse. Während klassische Massengüter rückläufig seien, gewannen hochwertige und projektbezogene Transporte an Bedeutung. Diese spiegelten sich jedoch in der reinen Tonnagestatistik nur unzureichend wider, seien aber essenziell für technologische Entwicklung und Energiewende.

Gemeinsames Vorgehen gefragt

Mit Mona Neubaur nahm die nordrhein-westfälische Wirtschaftsministerin persönlich an dem Forum teil. Sie betonte die strategische Rolle der Binnenschifffahrt für das Land. „Die Binnenschifffahrt ist essenziell für den Wirtschaftsstandort NRW“, erklärte Neubaur. Sie ermögliche kostengünstige und verlässliche Transporte und sei ein zentraler Bestandteil funktionierender Lieferketten.

Auffällig war die Einordnung des Themas in einen größeren Kontext. Neubaur verknüpfte Infrastrukturfragen mit Aspekten der Resilienz, wirtschaftlicher Stabilität und geopolitischer Lage. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sei Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit. Nordrhein-Westfalen setze sich daher beim Bund dafür ein, dass das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität auch für Wasserstraßen geöffnet wird.

Zugleich verwies die Ministerin auf laufende Initiativen des Landes, etwa zur Planungsbeschleunigung, zur Entwicklung von Hafenstandorten und zur Förderung klimafreundlicher



Jacqueline Engler

Wirtschaftsministerin Mona Neubaur: „Die Binnenschifffahrt ist essentiell für den Wirtschaftsstandort NRW.“

Technologien. Die Transformation der Branche hin zu geringeren Emissionen sei notwendig, müsse jedoch wirtschaftlich tragfähig gestaltet werden. Forderungen aus der Praxis, etwa nach mehr klimafreundlichen Kraftstoffen, griff sie auf und ordnete sie in den Gesamtzusammenhang von Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit ein.

Einigkeit und klarer Appell

Das Forum war geprägt von einer ungewöhnlich breiten Einigkeit zwischen Politik, Wirtschaft und Verbänden. Unterschiede bestanden im Detail, etwa bei regulatorischen Fragen oder beim Tempo der Transformation. Im Kern jedoch herrschte Konsens: Ohne verlässliche Investitionen in Infrastruktur wird die Binnenschifffahrt ihre Rolle im Verkehrssystem nicht ausbauen können.

Besonders deutlich wurde dies beim Thema Zuverlässigkeit. Sie gilt als entscheidender Faktor für Verkehrsentscheidungen. Sinkt die Verlässlichkeit eines Verkehrsträgers, werden Alternativen gesucht. Für die Binnenschifffahrt ergeben sich daraus Risiken, etwa durch Niedrigwasser, verzögerte Bauprojekte oder personelle Engpässe in der Verwaltung.

Am Ende stand ein klarer politischer Appell. Das Sondervermögen müsse für Wasserstraßen geöffnet und eine langfristige Finanzierung sichergestellt werden. Andernfalls drohe ein Substanzverlust bei einem Verkehrsträger, der für Industrie, Energiewende und Versorgungssicherheit gleichermaßen relevant ist. In Neuss wurde deutlich, dass die Branche bereit ist, ihren Beitrag zu leisten. Nun richtet sich der Blick nach Berlin.

Jacqueline Engler

Anzeige



**Schiffsausrüstung.
Industriebedarf.
Technischer Handel.**

Wittig
... von Profis für Profis!

Alte Duisburger Str. 11 | D-47119 Duisburg | Telefon +49 (0)203 932730 | www.wi-du.de