

7. Februar 2025

## **Schulterschluss für ein zukunftsfähiges Deutschland: Partner aus Industrie, Häfen, Reedereien und Logistikern stärken den Wirtschaftsfaktor Wasserstraße**

- **Bundesbedarfsplan für Binnenschifffahrt als unrealistisch kritisiert**
- **„So machen wir Deutschland fit für die Zukunft“: Spitzentreffen von Branchenvertretern und Industrie lenkt Aufmerksamkeit auf Bedeutung der Wasserstraßen**
- **System Wasserstraße sichert den Erfolg der Energiewende und trägt entscheidend zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland bei**

**Duisburg. Die gestern vorgestellte Bedarfsplanung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Binnenschifffahrt sorgt für Kritik, aber als Resultat auch für Aufbruchsstimmung bei Häfen, Binnenschifffahrts- und Logistikunternehmen sowie in Kreisen der Industrie. Sie bemängeln einerseits, dass die Vorstellungen des Bundes zentrale Herausforderungen und Potenziale des Systems Wasserstraße nicht ausreichend berücksichtigen. Aber in dem am Rande einer Veranstaltung in Duisburg verabredeten Schulterschluss wollen alle Beteiligten nun noch engagierter an der Stärkung dieser Transportmodalität arbeiten. Zu den zentralen Anliegen der Branche für einen zukunftsfähigen Verkehrsträger zählen unter anderem eine ganzheitliche Verkehrsprognose und ein Modal Split, der Kapazitäten und Engpässe realistisch einbezieht. Ebenso im Fokus steht der Wunsch nach einer präziseren und holistischen Analyse der Situation an sämtlichen See- und Binnenhäfen der Nord- und Ostsee- sowie der Rheinschiene, um Investitionen in die Infrastruktur zielgerichtet zu steuern.**

Vor dem Hintergrund der publizierten Studie trafen sich im Ruhrgebiet am Donnerstag zahlreiche Vertreter aus Schifffahrt, Logistik und Industrie, um unter dem Motto „So machen wir Deutschland fit für die Zukunft“ über den Verkehrsträger Wasserstraße als Treiber für wirtschaftliche Stärke und Standortattraktivität zu diskutieren. Schmid Mobility Solutions in Kooperation mit der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort hatten die namhaften Redner von Thyssen-Krupp Steel Europe, BASF, Air Liquide, Currenta, Rhenus, Evonik Industries, duisport und HGK Shipping sowie Gäste aus Industrie, Häfen, Reedereien und Logistikern auf den Duisburger Haniel Campus eingeladen. Die Veranstaltung möchte als Auftakt einer Reihe von Gesprächen dienen, die den Fokus verstärkt auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt und die Systemrelevanz der Wasserstraßen für Industrie und Handel im Hafenhinterland, insbesondere am Rhein, sowie für die Energiewende lenken wird.

Die Experten unterstrichen in ihren Vorträgen, wo sie im Papier des Bundes Nachholbedarf sehen und mit welchen Denkansätzen neue Impulse für die Weiterentwicklung des Systems Wasserstraße gegeben werden können. Zu sehr verharre die derzeitige Bedarfsplanung in alten Mustern und Betrachtungen zum derzeitigen Gütermix. In der Realität seien nicht zuletzt mit Blick auf die künftige Transformation der Wirtschaft und dem daraus erwachsenden Bedarf an erneuerbaren Energien die entworfenen Konzepte bereits viel weiter vorangeschritten. Der Hochlauf einer wasserstoffbasierten Wirtschaft sowie der parallele Abtransport von Kohlenstoffdioxidrückständen aus Fabriken in Offshore-Felder und die dafür entwickelten Schiffdesigns stehen beispielhaft für die neuen Geschäftsmodelle der traditionsreichen, aber stets flexibel auf die Kundenbedürfnisse reagierenden Branche.

Aus diesen Gründen betont duisport-CEO Markus Bangen: „Die Energiewende ist ohne die Binnenschifffahrt undenkbar. Wasserstoff wird in den nächsten Jahren zu einem maßgeblichen Teil in Form von Ammoniak transportiert werden. Unabhängig von möglichen Pipeline-Projekten ist hierfür das Binnenschiff das Transportmittel der Wahl. Auch die EU-Kommission hat die Bedeutung der Wasserstraße für die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts längst erkannt und unterstützt zahlreiche Projekte mit Fördermitteln.“

Die aktuell vom Bund veröffentlichte Planung setzt auf einen Modal Split, der den Straßen- und Schienenverkehr bis 2040 deutlich bevorzugt. Steffen Bauer, CEO von HGK Shipping, kritisiert deshalb im Kontext der Studie: „Die aktuelle Planung des BMDV wird den realen Herausforderungen und Chancen der Energiewende nicht gerecht und bedarf einer methodischen Anpassung. Eine vorausschauende Bedarfsplanung muss die Lage ganzheitlich betrachten, um dem System Wasserstraße sowie dem Binnenschiff als nachhaltigem Verkehrsträger der Zukunft gerecht zu werden.“

Alleine die Unternehmen duisport und HGK Shipping prognostizieren ein Transportvolumen von jährlich zwischen 20 und 25 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> und Ammoniak auf der Wasserstraße. HGK-Shipping-CEO Steffen Bauer führt weiter aus: „Der Wohlstand unseres Landes erwächst vor allem aus einer Standortattraktivität für Industrie und Handel. Ohne eine funktionierende Logistik mit moderner Infrastruktur und einem smarten Modal Split ist das nicht machbar. Erst wenn die realen Entwicklungen am Markt und die Anforderungen der verladenden Wirtschaft verstanden und einbezogen sind, können die einzelnen Verkehrsträger ihren jeweiligen Stärken entsprechend entwickelt werden und somit maßgeblich zur Dekarbonisierung unserer hiesigen Wirtschaft beitragen.“

Alle Teilnehmer der Diskussionsrunde bekräftigten die Notwendigkeit eines weiterhin leistungsfähigen Systems Wasserstraße für Erhalt und Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Sie forderten eine konkretere Berücksichtigung der Vorteile dieser Modalität in den Konzeptionen der kommenden Bundesregierung.

#### **Hinweise zu den beigefügten Fotos:**

1. Logistikkreisläufe wie duisport tragen entscheidend zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland bei.  
© duisport
2. Nur mit einem bedeutenden Beitrag der Binnenschifffahrt zum künftigen Modal Split und modernen Flotten wie jener von HGK Shipping ist die Energiewende in der Bundesrepublik denkbar.  
© HGK Shipping

**Kontakt HGK-Gruppe:**

Christian Lorenz, HGK-Pressesprecher

Tel. +49 221 390 11 90 | Mob. +49 178 839 03 20 | [christian.lorenz@hgkgroup.de](mailto:christian.lorenz@hgkgroup.de)

**Zur HGK-Gruppe:**

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist die Logistikgesellschaft im Stadtwerke Köln Konzern. Vom einstigen Hafenebetreiber hat sich die HGK zu einer europaweit tätigen Gruppe für integrierte Transport- und Logistikdienstleistungen entwickelt. Gegliedert in die fünf Geschäftsbereiche Logistics & Intermodal, Shipping, Rail Operations, Infrastructure & Maintenance und Real Estate betreibt die HGK Gruppe über ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen u. a. den größten Binnenhafenverbund Deutschlands, eine der größten privaten Güterverkehrsbahnen, spezialisierte Logistikbetriebe und Terminals sowie ein eigenes Schienennetz und Werkstattbetriebe für den Güterbahnverkehr. Die HGK Shipping GmbH ist das größte Binnenschiffahrts-Unternehmen in Europa.

**Zum Geschäftsbereich HGK Shipping:**

Die HGK Shipping ist Teil der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Die Flotte umfasst rund 350 Schiffe, inklusive Partikuliere. Das Transportspektrum reicht dabei von flüssigen chemischen Produkten und verflüssigten Gasen über Trockengüter bis zu Breakbulk.

**Kontakt duisport:**

Andreas Bartel, Leiter Unternehmenskommunikation duisport

Tel. +49 203 803 4465 | Mob. +49 151 53528914 | [andreas.bartel@duisport.de](mailto:andreas.bartel@duisport.de)

**Zu duisport:**

More than a port: Die Duisburger Hafen AG (duisport) betreibt den größten Container-Binnenhafen der Welt. duisport fungiert als trimodale Logistikkreuzung und ist einer der bedeutendsten Knotenpunkte für die Warenströme in Europa. Pro Jahr werden in Duisburg über 20.000 Schiffe und 25.000 Züge abgefertigt, mehr als 100 Millionen Tonnen Güter und rund vier Millionen Container (TEU) umgeschlagen. Der Duisburger Hafen verfügt über 21 Hafenbecken, 10 Containerterminals und ca. 200 Kilometer Gleise. Rund 300 Transport- und Logistikunternehmen haben sich im Duisburger Hafen angesiedelt, etwa 52.000 Arbeitsplätze sind direkt und indirekt vom Hafen abhängig. Die duisport-Gruppe bietet für den Hafen- und Logistikstandort umfassende Lösungen zum Aufbau und zur Optimierung von globalen Lieferketten sowie in den Bereichen Real Estate, Schienengüterverkehr, Industrie-, Kontrakt- und Verpackungslogistik an.