



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

📅 04.05.2023

WASSER

Leistungsfähige Wasserstraßen für Klimaschutz unverzichtbar



Manfred Grohe

Schulterschluss für den zeitnahen Ausbau von Europas wichtigster Wasserstraße: Drei für Verkehr zuständige Landesminister und eine Landesministerin haben bei der Länderkonferenz Rhein 2023 mehr Tempo im Interesse einer besseren Binnenschifffahrt gefordert.

Welche Auswirkung große Trockenheit auf die Schifffbarkeit des Rheins hat, ist im Sommer 2022 einmal mehr drastisch zu Tage getreten. Durch den Klimawandel, aber auch durch den mangelhaften Zustand der Bundeswasserstraßen werden solche Ereignisse zunehmend die Lieferketten entlang Deutschlands wichtigster [Wasserstraße](#) gefährden, wenn nicht zeitnah mit einem maßvollen Ausbau gegengesteuert wird.

Mit Unterzeichnung der fortgeschriebenen „Düsseldorfer Liste“ machten die Verkehrsminister Winfried Hermann (Baden-Württemberg), Tarek Al-Wazir (Hessen), Oliver Krischer (Nordrhein-Westfalen) und Daniela Schmitt (Rheinland-Pfalz) am Donnerstag in Mannheim deutlich: Für die Stärkung der klimaschonenden Binnenschifffahrt ist höchste Eile geboten.

Die ebenfalls von Minister Christian Bernreiter (Bayern) mitunterzeichnete Liste enthält 30 dringend erforderliche Infrastrukturprojekte zur Stärkung des wichtigen Transportwegs zu Wasser, der Binnenhäfen und der begleitenden Infrastruktur:

Düsseldorfer Liste

[Düsseldorfer Liste als PDF](#)

Wasserstraße ▼

Projekt	Binnenland
Brückenanhebungen im Kanalnetz für den durchgängigen zweilagigen, wenn möglich dreilagigen Containerverkehr	NRW
Durchgängige Befahrbarkeit des westdeutschen Kanalnetzes mit Großmotorgüterschiffen	NRW
Sicherstellung der Fahrrinntiefe von 2,80 Metern auf dem Rhein stromaufwärts bis Stürzelberg	NRW
Erhöhung der Fahrrinntiefe auf dem Rhein im Streckenabschnitt zwischen Mainz / Wiesbaden und St. Goar von 1,90 Metern auf 2,10 Metern.	RP / HE
Erhöhung der Fahrrinntiefe von Aschaffenburg bis Mündung Rhein	HE / BY
Bau der zweiten Schleusenammer an den zehn deutschen Moselschleusen	RP
Wasserseitige Anbindung der Binnenhäfen verbessern	BY
Anhebung von Eisenbahnbrücken	BY
Sukzessive Erneuerung der Mainschleusen	BY / HE
Erneuerung und Verlängerung der Neckarschleusen für das 135-Meter-Schiff	BW

Straße ▼

Projekt	Binnenland
---------	------------

Sechsspüriger Ausbau der A 57 zwischen Kreuz Meerbusch und dem Kreuz Kamp-Lintfort	NRW
B 37 / B 44 Ersatzneubau der Hochstraße-Nord und Süd in Ludwigshafen	RP
Leistungsfähige Rheinquerung Wörth-Karlsruhe	RP / BW
Ersatzneubau Ehranger Brücke (A 64a)	RP
B 47, OU Lampertheim/ Rosengarten	HE
B 47, vierstreifiger Ausbau der OU Bürstadt	HE
A 5 AK Heidelberg – AK Walldorf	BW

Schiene



Projekt	Binnenland
Ausbau des dritten Gleises in Fortführung der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen (ABS 46/2)	NRW
Ausbau und Beseitigung der Engpässe auf der Strecke Grenze NL/D – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt/Odenkirchen (Teil der Rhein-Ruhr-Rail Connection (3RX))	NRW
Leistungssteigerung des Bahnknoten Köln	NRW
Sukzessiver Ausbau auf drei Gleistrassen zwischen Aachen und Düren und Beseitigung weiterer Engpässe bis Köln	NRW
Elektrifizierung der Bahnstrecken Hof-Regensburg und Hof-Nürnberg	BY
Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz - Schirnding Grenze D/CZ	BY
Alternative Güterzugstrecke zur Entlastung des Rheintals	RP / HE / BW / NRW
ABS Stuttgart-Singen-Grenze Deutschland/Schweiz	BW
ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel Rheintalbahn)	BW
ABS Kehl-Appenweier	BW
NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar	HE / BW
NBS Mannheim-Karlsruhe	BW / RP
Eisenbahnknoten Mannheim	BW

Elektrifizierung der Bahnstrecken Hof-Regensburg und Hof-Nürnberg	BY
Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding Grenze D/CZ	BY
Alternative Güterzugstrecke zur Entlastung des Rheintals	RP / HE / BW / NRW
ABS Stuttgart-Singen-Grenze Deutschland/Schweiz	BW
ABS/NBS Karlsruhe-Offenburg-Freiburg-Basel Rheintalbahn)	BW
ABS Kehl-Appenweier	BW
NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar	HE / BW
NBS Mannheim-Karlsruhe	BW / RP
Eisenbahnknoten Mannheim	BW

Im Vergleich zur ersten Liste, die vor rund zehn Jahren unterzeichnet wurde, konnten acht Projekte gestrichen werden. 27 wichtige Projekte sind hingegen unverändert enthalten, darunter alle Wasserstraßenprojekte.



„Nur wenn es gelingt, die Bundeswasserstraßen und die umgebende Verkehrsinfrastruktur zu stärken, werden wir die Verkehrsanteile der Binnenschifffahrt systematisch steigern können. Wie wichtig es ist, dieses Ziel zu erreichen, zeigen uns die wahrnehmbaren Folgen der Klimakrise immer deutlicher. Es muss endlich auf Bundesebene gehandelt werden, damit für den Industriestandort Deutschland auch künftig leistungsfähige und klimagerechte Bundeswasserstraßen und Binnenhäfen zur Verfügung stehen.“

Winfried Hermann (Baden-Württemberg)

Länderkonferenz Rhein

Zur Länderkonferenz Rhein 2023 sind am Donnerstag rund 120 Expertinnen, Experten und ihre Gäste im Barockschloss Mannheim zusammengekommen, um sich über künftige Herausforderungen der Binnenwasserstraßen sowie mögliche Lösungsansätze auszutauschen. Dabei schauten sie in internationalen Fachvorträgen auch auf Erfahrungen in der Schweiz und den Niederlanden.

Die Länderkonferenz Rhein wurde 2013 von den Rheinanrainer-Bundesländern ins Leben gerufen. Ziel ist es, die Bedeutung und die Belange der Schifffahrt im Rheinstromgebiet als klimafreundliche und sozialverträgliche Transportalternative auf Bundesebene stärker hervorzuheben. Zudem soll die Ausrichtung der Güterverkehrsströme auf die belgischen und niederländischen Seehäfen in der Verkehrspolitik mehr Gewicht bekommen. Als Binnenländer sind Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz für den Im- und Export von Waren und Rohstoffen auf den Zugang zum Meer über krisenfeste Wasserstraßen dringend angewiesen.

Tarek Al-Wazir (Hessen) ∨

„Der Rhein sichert uns eine wichtige Anbindung an den internationalen Seehandel, und die Wasserwege haben noch – anders als Schiene und Straße – offene Transportkapazitäten. Zudem verursacht das Binnenschiff pro Tonnenkilometer nur einen Bruchteil des CO₂-Ausstoßes eines Lkw. Doch der Bund vernachlässigt diesen klima- und umweltfreundlichen Transportweg, obwohl Investitionen hier enormen volkswirtschaftlichen Nutzen entfalten. Das muss sich ändern.“

Oliver Krischer (Nordrhein-Westfalen) ∨

„Die Binnenschifffahrt braucht eine Entwicklungsperspektive 2030: Hierzu gehört eine an zunehmende Niedrigwasser angepasste Flotte, einen umsetzungsorientierten Plan gegen den Wassermangel am Rhein und eine funktionierende Infrastruktur. Die Aktualisierung der Düsseldorfer Liste macht vor allem eines deutlich: Beinahe eine Dekade nach Verabschiedung der ursprünglichen Liste ist viel zu wenig passiert. Wir sagen: Der Rhein ist die Lebensader der deutschen Wirtschaft. Die Schifffbarkeit des Rheins ist Wohlstandserhalt und Klimaschutz zugleich. Ohne Wasser kein Schiff, ohne Schiff keine Wirtschaft, ohne Wirtschaft keine Verkehrswende.“

Daniela Schmitt (Rheinland-Pfalz) ∨

„Es ist gut, dass der Bundesverkehrsminister die Binnenhäfen und Binnenländer fest im Blick hat und bereits im vergangenen Jahr neue Stellen für prioritäre Vorhaben an der Bundeswasserstraße Rhein bereitgestellt hat. Davon profitiert auch das für den Industriestandort Rheinland-Pfalz so wichtige Projekt der Abladeoptimierung am Mittelrhein.“ Mit der nun vorgesehenen Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung des Bundes könnten zudem zahlreiche Infrastrukturprojekte weiter Fahrt aufnehmen. „Auch für den Transport von Wasserstoff können der Rhein und die Binnenhäfen zukünftig von enormer Bedeutung sein. Zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland sind beschleunigte Verfahren, auch im Bereich der Wasserstraßen, also enorm wichtig.“ Schmitt wies darauf hin, dass auch das Bundesland Rheinland-Pfalz in die Stärkung der Binnenschifffahrt investiere, beispielsweise durch den Ausbau der Landeshäfen oder die Ausstattung der Schiffsanleger mit Landstromanlagen.

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/leistungsfae-hige-wasserstrassen-fuer-klimaschutz-unverzichtbar>