

Position

BINNENSCHIFFFAHRT – UNVERZICHTBAR FÜR DIE LOGISTIK DER CHEMISCHEN INDUSTRIE

Wofür benötigt die chemische Industrie die Binnenschifffahrt?

- Die Binnenschifffahrt ist hocheffizient beim Transport von **Massengütern**, die über **längere Entfernungen** transportiert werden. Dies gilt besonders für flüssige und gasförmige Güter sowie Schüttgüter, die in Tank- und Trockengutschiffen transportiert werden.
 - Für die Versorgung der an Wasserstraßen gelegenen Chemiestandorte, vor allem mit **Rohstoffen**, ist die Binnenschifffahrt unverzichtbar – nicht nur für die Chemie, sondern auch für die auf der Chemie aufbauenden Wertschöpfungsketten
 - Auch für den Versand der **Produkte**, insbesondere in **Containern** zu den Seehäfen, sowie für den Transport von Leercontainern in das Hinterland spielt die Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle.
- Für die Chemielogistik sind alle Verkehrsträger unverzichtbar.
 - Chemische Produkte und Rohstoffe sind Teil komplexer Lieferketten.
 - Sie müssen sicher, effizient und zuverlässig transportiert werden.
 - Dafür benötigen sie eine leistungsfähige und resiliente Verkehrsinfrastruktur.

Welche Chancen und Potenziale für die Zukunft bietet die Binnenschifffahrt?

- Als **umweltfreundliches und sicheres** Transportmittel spielt die Binnenschifffahrt für die chemische Industrie schon heute eine wichtige Rolle.
- Im Jahr 2024 wurden allein in Deutschland 19,6 Millionen Tonnen chemische Erzeugnisse mit dem Binnenschiff transportiert. Damit verantwortet die Chemie mehr als 11 Prozent der gesamten Beförderungsmenge im Binnenschiffsverkehr (= 173,8 Mio. Tonnen)¹
- Das Bundesverkehrsministerium prognostiziert eine **Zunahme der Transportleistung** chemischer Erzeugnisse auf Wasserstraßen um 33 % bis 2040².

Die Wasserstraßen haben im Gegensatz zu Schienen und Straßen noch freie Kapazitäten. Gerade für die an schiffbaren Flüssen und Kanälen gelegenen Chemiestandorte bietet der Binnenschifftransport neue Potenziale – über die klassischen Massengüter hinaus besonders für den Containertransport zu den

¹ Statistisches Bundesamt: Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt

² Veränderung der Transportleistung 2040 im Vergleich zum Basisjahr 2019 für die Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse etc.“. BMV: Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ (Ergebnisse), S. 198

Seehäfen im Export. Dies gilt auch im Kontext der Energiewende, etwa für den Transport von Ammoniak oder CO₂ zur Nutzung bzw. Speicherung (CCU/CCS).

Die Chemie kann die Vorteile von Binnenschifftransporten jedoch nur dann voll und in Zukunft noch stärker nutzen, wenn diese zuverlässig und leistungsfähig sind.

Dazu ist es dringend erforderlich, die nachfolgend beschriebenen Herausforderungen anzugehen.

Relevanz der Binnenschifffahrt für die vorgelagerte Industrie

Auch die Mineralölwirtschaft ist als vorgelagerte Industrie in hohem Maße auf eine leistungsfähige Binnenschifffahrt angewiesen – sowohl für die Versorgung der chemischen Industrie als auch für die eigenen Transportketten. Per Binnenschiff können bei weitem Abstand die größten Mengen sicher transportiert werden.

Laut der BMV Verkehrsprognose³ wurden im Jahr 2019 vom Mineralölsektor mit 36.200 Tonnen so viel Ladeeinheiten bewegt, wie aus keinem anderen Sektor.

Einschränkungen der Schiffbarkeit, etwa infolge von Niedrigwasser, führen unmittelbar zu reduzierten Beladungen und geringerer Transporteffizienz und können kritische Lieferketten empfindlich beeinträchtigen – sowohl beim Abtransport von Raffinerie- und Produktionsmengen als auch bei der Bereitstellung zentraler Einsatzstoffe. Raffinerien reagieren hierbei besonders sensitiv: Wird der Abfluss der Produkte über längere Zeit erheblich eingeschränkt, kann dies im Extremfall zu temporären Betriebsunterbrechungen und entsprechenden Versorgungslücken und sogar zu einem Dominoeffekt in der nachgelagerten Industrie führen.

Vor welchen Herausforderungen steht der Binnenschifftransport?

Im Wettbewerb der Verkehrsträger kann die Binnenschifffahrt vor allem mit hoher Nutzlast punkten. Verlässlichkeit und Kostenvorteile von Binnenschifftransporten leiden jedoch unter Einschränkungen bei Hoch- und Niedrigwasser in den Flüssen ebenso wie unter der sanierungsbedürftigen Infrastruktur der Kanäle und Schleusen.

Verbesserung der Schiffbarkeit bei Niedrigwasser:

- Für die Verbesserung der Schiffbarkeit der national und international bedeutsamen Wasserstraße Rhein sind die **Abladeoptimierung Mittelrhein** und die **Abladeverbesserung Niederrhein** vordringlich. Mit höherem Wasserstand der Fahrrinne an den dortigen Engstellen kann der Rhein bei Niedrig- und Mittelwasser stabiler, sicherer und mit mehr Ladung befahren werden.
- Die dafür notwendigen flussbaulichen Maßnahmen müssen **deutlich zügiger umgesetzt werden** als geplant. Die Abladeoptimierung Mittelrhein sollte deutlich vor 2033 und die Abladeoptimierung Niederrhein deutlich vor 2037 fertiggestellt werden.
- Die **Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe** hat für die im Osten Deutschlands gelegenen Chemiestandorte eine hohe Bedeutung.

Sanierung der Infrastruktur der Kanäle und Schleusen:

- Für die chemische Industrie wichtige Kanäle und Schleusen sind sehr alt und dringend sanierungsbedürftig. Die derzeitigen Staus und Wartezeiten an den

³ Transportleistung 2019 für die Güterabteilung „Mineralölerzeugnisse“. BMV: Verkehrsprognose 2040, Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ (Ergebnisse), S. 198

Schleusen tragen nicht dazu bei, den Verkehrsträger attraktiv zu machen. Hier besteht **dringender Handlungsbedarf**, insbesondere im Westdeutschen Kanalnetz.

- Reparaturmaßnahmen im Kanalnetz müssen unverzüglich durchgeführt werden und ein Instandhaltungskonzept für den sicheren Betrieb erarbeitet werden, um Verlässlichkeit bei der Infrastruktur zu erreichen und die Binnenschifffahrt funktionsfähig zu erhalten.

Was ist jetzt zu tun?

Bereits durch eine verlässlichere Infrastruktur können Mengensteigerungen bei der Binnenschifffahrt erzielt werden. Damit die notwendigen Baumaßnahmen für **Sanierung und Ausbau der Infrastruktur** zügig realisiert werden können,

- müssen die **Planungs- und Genehmigungsverfahren** für Infrastrukturprojekte **wirksam beschleunigt werden** – im Infrastruktur-Zukunftsgesetz müssen die Wasserstraßen umfassend berücksichtigt werden und es ist zu vermeiden, dass Beschleunigungsmaßnahmen für Verkehrsinfrastrukturprojekte durch andere Gesetzesänderungen konterkariert werden,
- ist eine **leistungsfähige Bundes- und Wasserstraßenverwaltung** mit klaren Entscheidungsstrukturen und **ausreichender Personalausstattung** notwendig – die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes muss von den pauschalen Vorgaben zum Stellenabbau in der Bundesverwaltung ausgenommen werden, andernfalls werden Betrieb, Unterhaltung und die notwendige beschleunigte Umsetzung wichtiger Ausbaumaßnahmen an den Wasserstraßen gefährdet.
- müssen die **benötigten Haushaltsmittel** dauerhaft, planbar und verlässlich zur Verfügung stehen und
- sollte die Nutzung **alternativer Modelle für Bau und Instandhaltung**, etwa von Public-Private-Partnerships/Kooperationsmodellen für neue Ansätze im Wasserbau, in Erwägung gezogen werden, mit denen durch frühe Zusammenarbeit von WSV und Bauindustrie der schnellere Einstieg in die Bauausführung gelingen kann.

Weitere Maßnahmen sind wichtig, um das Potenzial des Verkehrsträgers besser nutzbar zu machen, wie beispielweise

- Schaffung zusätzlicher moderner **Umschlagpunkte für den Kombinierten Verkehr**, inkl. Förderung privater Binnenhäfen im Rahmen der nationalen Hafenstrategie
- **Erhöhung der Durchfahrtshöhe** unter den Brücken in Kanälen zur Ermöglichung des doppelstöckigen Containertransportes
- Schaffung von **Kapazitäten zur Entgasung von Tankschiffen**
- **Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen**: Unterstützung und Beschleunigung der Investitionen in Bau und Beschaffung konstruktiv optimierter, niedrigwassertauglicher Binnenschiffe.
- Stärkere **Automatisierung und Digitalisierung**. Der digitale Wandel bietet viele Möglichkeiten – vom papierlosen Transportdokument bis zu der Nutzung digitaler Daten in der gesamten logistischen Transportkette – die es zu nutzen gilt.
- Erhöhung der **Attraktivität des Berufsbildes** Binnenschiffer

Fazit

Es muss gelingen, den Binnenschiffsverkehr weiter zu modernisieren und dauerhaft leistungsfähig aufzustellen. Nur dann wird es möglich sein, die klima- und verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und die Herausforderungen zu bewältigen, die der Güterverkehr für die Zukunft bereithält.

Eine verlässliche und leistungsfähige Binnenschifffahrt kann wettbewerbsentscheidend für den Standort Deutschland sein. Dies gilt aus der Perspektive der Chemie insbesondere hinsichtlich der Kostenstruktur bei Rohstoffen. Da die chemische Industrie die Grundlage vieler Wertschöpfungsketten bildet, liegt eine starke Binnenschifffahrt auch im Interesse aller nachgelagerten Wirtschaftszweige.

Ansprechpartner: Tilman Benzing

Senior Manager Abteilung Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr
Bereich Wissenschaft, Technik und Umwelt
T +49 69 2556-1414 | E tbenzing@vci.de

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI

Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | [Datenschutzhinweis](#) | [Compliance-Leitfaden](#) | [Transparenz](#)

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist unter der Registernummer R000476 im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und gegenüber der Bundesregierung registriert.

Der VCI ist Europas größter Verband für Chemie und Pharma. Mit seinen 22 Fach- und 7 Landesverbänden repräsentiert er die Interessen von rund 2.000 Unternehmen – vom Global Player bis zum hoch spezialisierten Mittelständler. Mit 240 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2024 und mehr als 560.000 Beschäftigten in Deutschland zählt die Branche zu den stärksten Treibern für Innovation, Wohlstand und Zukunft. Für eine starke chemisch-pharmazeutische Industrie von heute und morgen ist der VCI in Deutschland, in Europa und weltweit aktiv.