

# BINNENSCHIFFFAHRT: VOM WERK ANS MEER

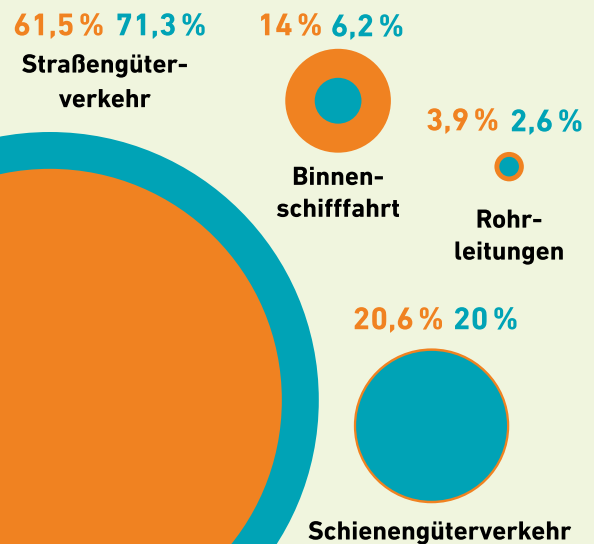
Binnenschiffe binden Deutschland vor allem an die großen Häfen in Rotterdam und Antwerpen an. Doch wie effizient sind die Schiffe und hat der Gütertransport auf dem Fluss trotz Klimawandel eine Zukunft?

## DIE WICHTIGSTE WASSERSTRASSE DEUTSCHLANDS



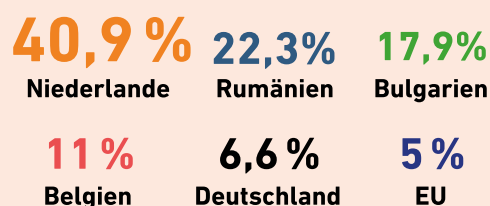
## BINNENSCHIFFFAHRT BEDEUTUNG NIMMT AB

Entwicklung des Modal Split – also der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger – im Güterverkehr (ohne Luftfracht)



## NIEDERLÄNDER TRANSPORTIEREN AM MEISTEN AUF DEM WASSER

Der Anteil der Binnenschiffahrt am Güterverkehr in ausgewählten europäischen Ländern



# RHEINSCHIFFFAHRT NOCH NICHT VOM KLIMAWANDEL BEDROHT

Langfristig drohen aber häufiger niedrige Pegelstände. Bei Niedrigwasser fahren Schiffe mit weniger Ladung, um ihren Tiefgang zu verringern. Das führt zu mehr Fahrten und Verkehrsverlagerung auf Lkw oder Bahn.

Niedrigwasser-Tage des Rheins am Beispiel Duisburg-Ruhrort (Europas größter Binnenhafen)

| Jahr | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tage | 25   | 128  | 3    | 14   | 13   | 60   | 9    | 0    |

## HOHE TRANSPORTKAPAZITÄT



fairkehr-Infografik: Steffi Zepp Recherche/Text: Benjamin Kühne  
 Quellen: Statistisches Bundesamt, Umweltbundesamt, Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

## SCHWERE GÜTER AUF DEM WASSER

Auf diese Gütergruppen entfiel zusammen knapp die Hälfte des Transportaufkommens von Binnenschiffen:

**28,6 Mio. t**

Flüssige Mineralölerzeugnisse

**20,3 Mio. t**

Eisenerze

**20,1 Mio. t**

Steine und Erden

**15,2 Mio. t**

Kohle



## UMWELTKOSTEN\*: SCHIFF SCHLÄGT LKW, BAHN IST AM BESTEN

\*u. a. Gesundheitskosten und Kosten für die Klimaanpassung, die die Allgemeinheit trägt.



## ENERGIEEFFIZIENZ

Mit der gleichen Menge Energie können Binnenschiffe und Güterbahnen deutlich weiter fahren als Lkw:

