

**Gemeinsame Absichtserklärung zur Erarbeitung einer
„Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“**

zwischen

dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen

und

dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

und

dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und
ländlichen Raum

und

dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes
Rheinland-Pfalz

und

der Provinz Gelderland

und

der Provinz Limburg

und

der Provinz Nord-Brabant

und

der Provinz Nord-Holland

und

der Provinz Overijssel

und

der Provinz Südholland

und

der Provinz Utrecht

und

dem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) Mannheim

und

der Metropolregion Rheinland e.V.

und

der Bundesstadt Bonn

und

der Stadt Dortmund

und

der Stadt Duisburg

und

der Landeshauptstadt Düsseldorf

und

der Stadt Emmerich am Rein

und

dem Kreis Groß-Gerau

und

der Stadt Kehl

und

der Stadt Köln

und

der Stadt Krefeld

und

der Landeshauptstadt Mainz
und
der Stadt Neuss
und
der Stadt Nijmegen
und
der Stadt Rotterdam
und
dem Kreis Wesel
und
der Union europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen (UECC)
und
dem Baden-Württembergischem Industrie- und Handelskammertag e.V.
und
dem Hessischen Industrie- und Handelskammertag e.V. (HIHK)
und
der IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
und
der IHK Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz
und
Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.
und
der European Barge Union (EBU)
und
der European Federation of Inland Ports (EFIP)
und
dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
und
dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)
und
dem Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. (BSK)
und
der Wirtschaftsvereinigung Stahl
und
dem Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V. (SLV)
und
der Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. –
unternehmer nrw
und
Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI Landesverband Nordrhein-Westfalen
(VCI NRW)
und
dem Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)
und
dem Logistikregion Rheinland e.V.
und
dem Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorfer Hafens e.V.
und
der Gemeinschaft Frankfurter Hafenanlieger
und
dem Hafen Amsterdam

und
dem Hafen Antwerpen-Brügge
und
dem Hafen Basel - Port of Switzerland
und
der Am Zehnhoff-Söns GmbH
International Logistic Services
und
der DeltaPort GmbH & Co. KG
und
der Dortmunder Hafen AG
und
der Duisburger Hafen AG
und
der Port Emmerich – Infrastruktur- und Immobiliengesellschaft mbH
und
der HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH
und
Hafen Heilbronn
und
dem Hafen Kehl am Rhein - Hafenverwaltung Kehl, Körperschaft des öffentlichen Rechts
und
der Stadtwerke Koblenz GmbH (Rheinhafen Koblenz)
und
der Häfen und Güterverkehr Köln AG
und
dem Hafen Mertert - Luxport S.A.
und
der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG
und
dem Hafen Mühlhausen - Ports de Mulhouse-Rhin
und
der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
und
dem North Sea Port
und
dem Port of Logistics Overijssel
und
der Neckarhafenhafen Plochingen GmbH
und
der Rheincargo GmbH & Co. KG
und
der Häfen Rheinland-Pfalz GmbH (Ludwigshafen, Wörth und Lahnstein)
und
dem Hafen Rotterdam
und
dem Hafen Straßburg
und
der Hafen Stuttgart GmbH
und
der Trierer Hafengesellschaft mbH

und
der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH
und
der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG (DTG), Duisburg
und
der HGK Shipping GmbH
und
der HTS Intermodaal BV
und
der MSG eG, Würzburg
und
der Rhenus SE & Co. KG
und
der Contargo GmbH & Co. KG
und
der DP World Intermodal GmbH
und
der GUT mbH & Co. KG
und
der HGK Logistics and Intermodal GmbH
und
der Badischen Stahlwerke GmbH
und
der Blasius Schuster GmbH & Co. KG
und
der BP Europa SE
und
der Chemion Logistik GmbH
und
der Covestro Deutschland AG
und
der Currenta GmbH & Co. OHG
und
der Daimler Truck AG
und
der Evonik Industries AG
und
Lanxess AG
und
der thyssenkrupp Steel Europe AG

Einleitung

Der Rhein ist Europas meistbefahrene Wasserstraße, deren Schifffahrt einen besonders wirtschaftlichen, klimafreundlichen und sicheren Transport ermöglicht und genügend freie Kapazitäten, insbesondere zur Entlastung des Straßenverkehrs, hat. Auf dem Rhein werden gut 40 Prozent des Binnenschifffahrtsgüteraufkommens der Europäischen Union transportiert. Hinzu kommen ca. 24 Prozent Wasserstraßengüterverkehr im Wasserstraßensystem der Niederlande, Belgiens und Nordfrankreichs inklusive der Maas (Nord-Süd-Achse). Diese Binnenwasserstraßen sind zusammen mit Mosel (1,4 %), Rhône und Saône (0,7 %) Teil des

neuen Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridors von Cork/Le Havre/Rotterdam/Amsterdam und Antwerpen bis Marseille und Genua. Dieser Verkehrskorridor ist Lebensader des wichtigsten europäischen Wirtschaftsraumes, in dem erhebliche Teile des europäischen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet werden. Der Rhein von Rotterdam bis Basel ist das verkehrliche Rückgrat des Korridors, welcher über die Maas, die Waal, die IJssel, den Amsterdam-Rhein-Kanal, den Nordseekanal und über den Korridor hinaus mit dem Twente-Kanal, dem Westdeutschen Kanalsystem (2,5 %), der Mosel, dem Main (1,4 %) sowie dem Neckar mit vielen anderen Wirtschaftszentren per Wasserstraße verbunden ist. Insgesamt werden über 70 Prozent des europäischen Güteraufkommens der Binnenschifffahrt im Gebiet des Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridors erbracht.

Im Interesse einer nachhaltigen und zugleich wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt, die den künftigen Klimaschutzanforderungen genügt, ist ein abgestimmtes Vorgehen aller Akteure und Entscheidungsträger unabdingbar.

Bestehende Kooperationen

Seit 2013 setzen sich die am Rhein liegenden Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Rahmen der gemeinsamen „Länderkonferenz Rhein“ für die Belange der Schifffahrt im Rheinstromgebiet als klimafreundliche und sozialverträgliche Transportalternative und bedeutenden Wirtschaftsfaktor für Deutschland ein. Die Forderung zur Umsetzung wichtiger Projekte des deutschen Bundesverkehrswegeplans entlang des Rheins in der aktualisierten „Düsseldorfer Liste“ ist der bekannteste Ausdruck hiervon. Dazu gehört auch, dass die bestehende Ausrichtung der Güterverkehrsströme auf die belgischen und niederländischen Seehäfen in der deutschen Verkehrspolitik mehr Bedeutung erhalten soll, ohne die Anbindung zu anderen Seehäfen zu vernachlässigen. In einem gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraum machen Verkehrsströme bekanntlich nicht an Grenzen halt. Das gilt für die deutschen Bundesländer am Rhein, die Niederlande und Flandern in ganz besonderer Weise. Die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) sind für das Hinterland entlang des Rheins wichtige Tore zur Welt. Gleichzeitig haben die Binnenhäfen wichtige Hub-Funktionen für die niederländischen und belgischen Nordseehäfen. Nordrhein-Westfalen und seine Nachbarn, die Niederlande und die Region Flandern, verbindet eine enge Partnerschaft, die durch eine kontinuierliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit auch im Bereich Schifffahrt gekennzeichnet ist. Dazu gehört auch ein enger Austausch mit den niederländischen Provinzen Gelderland, Limburg, Nord-Brabant, Overijssel und Südholland. Die Binnenschifffahrt trägt zur weiteren Entwicklung der nachhaltigen und intermodalen Erreichbarkeit dieser Regionen bei.

Die Kooperation im Rahmen des „8-Punkte-Plans“ des deutschen Bundesverkehrsministeriums mit der Stahl-, Mineralöl- und Chemieindustrie sowie dem Binnenschifffahrtsgewerbe zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein unterstreicht, welches große Interesse die verladende Wirtschaft am Transportweg Rhein hat. Des Weiteren werden im Auftrag der Chemieindustrie niedrigwassergehende Tankschiffe, wie beispielsweise von den Reedereien HGK-Shipping und Rhenus/Contargo, in den Dienst gestellt, um den Rhein wasserstandsunabhängig als Transportweg zu nutzen. Das EU-Projekt NOVIMOVE verbessert die Effizienz der Rhein-Binnenschifffahrt durch neue Schiffskonzepte, intelligente Navigationssysteme und Logistikoptimierung. Im EU-Interreg-Projekt CRANE (Climate Resilience Adaptation Network)

identifizieren, analysieren und bewerten sieben Oberrhein-Häfen (Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Straßburg, Kehl, Mulhouse und Basel) die mit dem Klimawandel verbundenen Risiken mit dem Ziel, einen Maßnahmenkatalog für die Klimaresilienz der Häfen zu erarbeiten. Die Stadt Duisburg arbeitet im Projekt R2K-Klim+ an einem strategischen Entscheidungsunterstützungstool zur Anpassung an den Klimawandel auf regionaler und kommunaler Ebene im Rheineinzugsgebiet.

Den Häfen kommt eine bedeutende Rolle bei der Transformation der Schifffahrt in Richtung Klimaneutralität und als nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende auch für Großraum- und Schwerlasttransporte für Windkraftanlagen sowie als Zentren einer umfassenden künftigen Kreislaufwirtschaft zu. Der Hafen Rotterdam als größter Seehafen Europas will bis 2050 klimaneutral werden und das kann nur gelingen, wenn auch die Binnenschifffahrt bis dahin klimaneutral geworden ist. Um dies zu unterstützen arbeitet der Hafen Rotterdam an digitalen Lösungen für effizientere Logistikketten und unterstützt die Entwicklung alternativer Antriebe für die Binnenschifffahrt. Der Hafen Antwerpen-Brügge wird bis 2025 alle relevanten und alternativen Bunkerfuels anbieten. Bis 2030 sollen 42 Prozent des gesamten Containerverkehrs in Antwerpen per Binnenschiff abgewickelt werden. Im Duisburger Hafen entsteht das erste klimaneutral betriebene Terminal.

Ambitionierte Klimaziele, innovative Projekte und Kooperationen untereinander, wie die Zusammenarbeit des Hafens Rotterdam mit dem Duisburger Hafen, den Neuss-Düsseldorfer Häfen, der Kölner HGK-Gruppe, DeltaPort und dem Mannheimer Hafen zu Digitalisierung und Nachhaltigkeit, die strategische Zusammenarbeit zwischen dem Hafen Amsterdam und dem Duisburger Hafen und weiteren europäischen Partnern zur Entwicklung widerstandsfähiger Lieferketten für nachhaltige Energieträger sowie die trinationale Kooperation der Häfen des Oberrheins mit dem Projekt „Upper Rhine Ports“ liefern einen wichtigen Beitrag für einen nachhaltigen Gütertransport in Europa und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des „Systems Wasserstraße“ mit Reedern, Häfen und den Verantwortlichen für die Wasserstraßeninfrastruktur. Der belgisch-niederländische Verbundhafen North Sea Port arbeitet zusammen mit Unternehmen an der Steigerung des Transports über die Binnenschifffahrt und an regelmäßigeren Binnenschiffsverbindungen. Bereits jetzt werden 60 % des Güterverkehrs ins Hinterland über die Binnenschifffahrt abgewickelt.

Darüber hinaus installieren bereits viele Häfen eine Landstromversorgung für die Binnenschifffahrt.

Wegweisende Projekte, wie das Joint Venture „RH2INE“ (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence), das eine grenzüberschreitende Wasserstoffinfrastruktur entlang des Rhein-Alpen-Korridors für einen klimaneutralen Güterverkehr unterstützt, oder das Kooperationsprojekt EcoPort813 in Wesel, das die Etablierung von Wasserstoff und anderen nachhaltigen Energieträgern in der Rhein-Ruhr-Region und dem Rheinland fördert, zeigen, dass ein Korridoransatz und gemeinsame Anstrengungen öffentlicher und privater Akteure erfolgversprechend sind. Für einen abgestimmten Korridoransatz steht auch der Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) „Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor“. Er dient der Erleichterung und Förderung der Kooperation seiner Mitglieder sowie der strategischen Koordinierung und Stärkung einer integrierten, nachhaltigen und resilienten Raumentwicklung entlang des multimodalen Rhein-Alpen-Korridors. Die niederländische Kooperation im Bereich des Gütertransports „GVC Goederenvervoerscorridor / Topcorridors“, die sich um den Aufbau von Clean/Green Energy Hubs für die Binnenschifffahrt kümmert, zeigt, welche Synergieeffekte aus einem konsequenten Korridoransatz gewonnen werden

können. Im Green Deal Binnenschifffahrt bündelt die flämische Regierung die grünen Initiativen und Dynamiken im Binnenschifffahrtssektor, um Innovation, Kreativität und Unternehmertum zur Bewältigung gesellschaftlicher (Umwelt-)Herausforderungen zu stärken und wird von einem breiten Netzwerk von Häfen, Reedern und Verladern unterstützt.

Das Band der Akteure und Netzwerke gilt es zu stärken sowie den Zusammenhalt im Herzen Europas entlang des Rheins von den ARA-Häfen bis nach Basel zu festigen, um akteursübergreifend und zugunsten der Stärkung der Binnenschifffahrt voneinander zu lernen.

Bestehende klimapolitische Ziele

Die Europäische Union und die Schweizer Eidgenossenschaft haben sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein, um damit ihre Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris aus dem Jahr 2015 zu erfüllen. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die internationale Organisation, die seit 1815 die Freiheit und Sicherheit auf dem Rhein gewährleistet, strebt Vergleichbares an. Innerhalb der Europäischen Union müssen gemäß dem europäischen Klimaschutzgesetz hierfür die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 1990 um 55 Prozent sinken. Die in diesem Zusammenhang von der Europäischen Kommission erarbeitete „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ sieht unter anderem vor, dass der Anteil der Binnenschifffahrt am europäischen Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 um 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 50 Prozent gegenüber dem Jahr 2015 steigen soll. Und schon im Jahr 2018 als Nimwegen europäische Umwelthauptstadt war, wurde in der Deklaration von Nimwegen eine 20-prozentige CO₂-Minderung gegenüber dem Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 für die Schifffahrt als Ziel ausgerufen.

Das Königreich Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Frankreich, das Königreich der Niederlande, die Schweizer Eidgenossenschaft, die Bundesländer, Kantone, Regionen und Provinzen, die Kommunen sowie die ZKR, die Häfen, die Unternehmensverbände und die Unternehmen haben teilweise unterschiedliche Ambitionen und unterschiedliche Etappenziele mit jeweils eigenen Schwerpunkten auf dem Weg zum großen Ziel der Klimaneutralität. Dennoch vereint sie dieses große Ziel. Nicht alles kann und muss bei dieser gemeinsamen Kraftanstrengung vereinheitlicht und abgestimmt werden. Wenn Regierungen und Wirtschaft sich über ihre jeweiligen Möglichkeiten verständigen, ihre jeweilige Verantwortung ernst nehmen und willens sind, einen gemeinsamen Pfad zu beschreiten, werden aus Unterschieden Gemeinsamkeiten. Wir brauchen einander, um unsere Ziele zu erreichen. Den Eigentümern der Häfen – hier insbesondere den Kommunen – als Profiteure sicherer, zuverlässiger und klimagerechter Logistikketten für ihre lokale und regionale Wirtschaft kommt dabei eine Vorbildfunktion zu.

Die Unterzeichnenden haben sich deshalb auf Folgendes verständigt:

Unter Berücksichtigung des Vorgenannten, erklären die Unterzeichnenden ihre Absicht im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten, in der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ ein entsprechendes mittel- und langfristiges Regel- und Anreizsystem für alle genannten Beteiligten für das Zieljahr 2030 und das Langfristziel 2050 für einen grünen Binnenschifffahrtskorridor Rhein zu konzipieren. Damit funktionierende „Business Cases“ auch für mehr kombinierten Verkehr und neue Transportgüter, wie erneuerbare Energien,

Produkte der Kreislaufwirtschaft oder Großraum- und Schwerlasttransporte entstehen, sollen die entsprechenden jeweiligen politischen wie wirtschaftlichen Anstrengungen der Unterzeichnenden genannt werden, mit denen klimagerechte Technologien, ausreichend geeignete Umschlagsflächen sowie effiziente Planungs- und Genehmigungsprozesse in einem Level-Playing-Field des „Systems Wasserstraße“ entwickelt, verfügbar gemacht und auskömmlich finanziert werden können. Allen Akteuren des „Systems Wasserstraße“ soll letztlich eine Vision für eine nachhaltige, zuverlässige und konkurrenzfähige Schifffahrt auf dem Rhein und den verbundenen Wasserstraßen zur Verfügung stehen, welche Planungssicherheit schafft, damit dauerhaft funktionierende und klimagerechte Logistikketten bestehen, die die Straßen von LKW-Verkehren entlasten und die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft gewährleisten.

Die Unterzeichnenden erklären sich im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten bereit,

1. die Erarbeitung einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“, möglichst innerhalb eines Jahres, spätestens allerdings bis zum 31.12.2025, aktiv zu unterstützen. In der Perspektive sollen Ziele und Maßnahmen zur Erreichung von klimagerechten Logistikketten via Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie zur Steigerung des Verkehrsanteils der Binnenschifffahrt am Modal Split um mindestens 25 Prozent ausgearbeitet werden.
2. in drei Arbeitsgruppen zu den Themen
 - Häfen (z.B. Hafenplanung, Flächen für hafenauffine Nutzung und Energiewende, Ansiedlung schifffahrts- und bahnauffiner Betriebe, Infrastruktur, Liegeplätze, Landstromversorgung, Anreizsystem für klimafreundliche Schiffe, Digitalisierung),
 - Antriebe und Flotte (z.B. alternative Antriebe und Nutzungskonzepte, Pilotprojekte zur Technologieerprobung, innovative Schiffstypen, Standardisierung, Business Case, Finanzierung, Begleitung der Etablierung und Akzeptanz von Schiffszertifizierungen) und
 - Korridorentwicklung und Logistikketten (z.B. Verknüpfung der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene in Verkehrskorridoren, klimagerechte und wettbewerbsfähige Transportkosten, sichere Transportwege in Zeiten des Klimawandels, Digitalisierung, Verantwortung der Akteure) mitzuarbeiten;
3. in vertraulicher und wertschätzender Zusammenarbeit mit konkreten Vorschlägen einen Rahmen zu erarbeiten, damit das „System Wasserstraße“ auf dem Rhein klimagerecht und -beständig sowie resilient gestaltet wird;
4. einen bedarfsorientierten Umfang an Sitzungen (mindestens drei halbtägliche Termine pro Arbeitsgruppe) nach vorheriger Abstimmung zwischen den Beteiligten festzulegen;
5. einen offenen Wissensaustausch zu pflegen und gesammelte Erfahrungen in geeigneter Form in den Erarbeitungsprozess einzubringen;
6. wo qua Zuständigkeit notwendig das Gespräch mit den beteiligten nationalen Regierungen zu suchen;
7. die Zuständigkeit für die Koordinierung der in dieser gemeinsamen Absichtserklärung genannten Aktivitäten der Zusammenarbeit unter enger Einbindung aller Beteiligten auf das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu übertragen.

Schlussbestimmungen

Die „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ soll bis 2030 nach den von den Unterzeichnenden erarbeiteten Vereinbarungen umgesetzt sein. Die Unterzeichnenden sind sich einig, dass die Erklärung keine Rechte und Pflichten begründet sowie dass keine verbindlichen finanziellen Verpflichtungen daraus resultieren.

Die Unterzeichnenden handeln im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Befugnisse.

Die Unterzeichnenden beabsichtigen eine jährliche Bewertung und streben bis 2030 sichtbare Ergebnisse an, insbesondere in Bezug auf die Erfüllung einer Reihe von Grundvoraussetzungen für die oben genannten Ziele. Die Maßnahmen sollen als Etappenziel geeignet sein, den Weg zur vollständigen Klimaneutralität der Binnenschifffahrt auf dem Rhein bis 2050 zu erleichtern.

Diese Absichtserklärung kann jederzeit im gegenseitigen Einvernehmen aller Unterzeichnenden geändert werden; Änderungen sollen schriftlich festgehalten werden. Jeder Unterzeichnende kann die Zusammenarbeit nach dieser gemeinsamen Absichtserklärung durch schriftliche Erklärung beenden. Sie sollte die anderen Unterzeichnenden nach Möglichkeit drei Monate vorher schriftlich davon benachrichtigen.

Sämtliche im Zusammenhang mit dieser Gemeinsamen Absichtserklärung stehende Meinungsverschiedenheiten zwischen den Unterzeichnenden sollen außergerichtlich beigelegt werden.

Die Vereinbarung tritt mit dem Tag der Unterzeichnung in Kraft und endet am 31.12.2025.

Diese Gemeinsame Absichtserklärung wurde in deutscher, niederländischer und französischer Sprache unterzeichnet. Alle Sprachfassungen sind gleichwertig.

Für die/das/den (Behörde/Organisation)

Name

Unterschrift

**Gemeenschappelijke intentieverklaring voor de uitwerking van een
'Perspectief duurzame Rijnvaart 2030'**

tussen

het Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen

en

het Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

en

het Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen
Raum

en

het Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes
Rheinland-Pfalz

en

de Provincie Gelderland

en

de Provincie Limburg

en

de Provincie Noord-Brabant

en

de Provincie Noord-Holland

en

de Provincie Overijssel

en

de Provincie Zuid-Holland

en

de Provincie Utrecht

en

de Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS) Mannheim

en

de Metropolregion Rheinland e.V.

en

de Stadt Bonn

en

de Stadt Dortmund

en

de Stadt Duisburg

en

de Stadt Düsseldorf

en

de Stadt Emmerich am Rein

en

de Kreis Groß-Gerau

en

de Stadt Kehl

en

de Stadt Köln

en

de Stadt Krefeld

en

de Stadt Mainz
en
de Stadt Neuss
en
de gemeente Nijmegen
en
de gemeente Rotterdam
en
de Kreis Wesel
en
de Union of European Chambers of Commerce and Industry for Transport (UECC)
en
de Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag
en
de Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.
en
de IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V.
en
de IHK Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz
en
Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.
en
de European Barge Union (EBU)
en
de European Federation of Inland Ports (EFIP)
en
de Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
en
de Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)
en
de Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. (BSK)
en
de Wirtschaftsvereinigung Stahl
en
de Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V. (SLV)
en
de Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. –
unternehmer nrw
en
Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI Landesverband Nordrhein-Westfalen
(VCI NRW)“
en
de Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)
en
de Logistikregion Rheinland e.V.
en
de Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorfer Hafens e.V.
en
de Gemeinschaft Frankfurter Hafenanlieger
en
de Port of Amsterdam

en
de Port of Antwerp-Bruges
en
de Hafen Basel - Port of Switzerland
en
de Am Zehnhoff-Söns GmbH
International Logistic Services
en
de DeltaPort GmbH & Co. KG
en
de Dortmunder Hafen AG
en
de Duisburger Hafen AG
en
de Port Emmerich – Infrastruktur- und Immobiliengesellschaft mbH
en
de HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH
en
de Hafen Heilbronn
en
de Hafen Kehl am Rhein - Hafenverwaltung Kehl, Körperschaft des öffentlichen
Rechts
en
de Stadtwerke Koblenz GmbH (Rheinhafen Koblenz)
en
de Häfen und Güterverkehr Köln AG
en
de Port de Mertert - Luxport S.A.
en
de Hafen Krefeld GmbH & Co. KG
en
de Port of Mulhouse - Ports de Mulhouse-Rhin
en
de Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
en
de North Sea Port
en
de Port of Logistics Overijssel
en
de Neckarhafen Plochingen GmbH
en
de Rheincargo GmbH & Co. KG
en
de Häfen Rheinland-Pfalz GmbH (Ludwigshafen, Wörth und Lahnstein)
en
de Port of Rotterdam
en
de Ports de Strasbourg
en
de Hafen Stuttgart GmbH
en

de Trierer Hafengesellschaft mbH
en
de Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH
en
de Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg
en
de HGK Shipping GmbH
en
de MTS Duisburg GmbH
en
de MSG eG, Würzburg
en
de Rhenus SE & Co. KG
en
de Contargo GmbH & Co. KG
en
de DP World Intermodal GmbH
en
de GUT mbH & Co. KG
en
de HGK Logistics and Intermodal GmbH
en
de Badische Stahlwerke GmbH
en
de Blasius Schuster GmbH & Co. KG
en
de BP Europa SE
en
de Chemion Logistik GmbH
en
de Covestro Deutschland AG
en
de Currenta GmbH & Co. OHG
en
de Daimler Truck AG
en
de Evonik Industries AG
en
Lanxess AG
en
de thyssenkrupp Steel Europe AG

Inleiding

De Rijn is de drukst bevaren waterweg van Europa, met een scheepvaart die een uiterst kosteneffectief, klimaatvriendelijk en veilig vervoer mogelijk maakt en over voldoende vrije capaciteit beschikt om met name het vervoer over de weg te ontlasten. Ruim 40 procent van het vrachtvolume in de binnenvaart in de Europese Unie wordt over de Rijn vervoerd. Het waterwegennet in Nederland, België en Noord-Frankrijk, inclusief de Maas (Noord-Zuidas), is

goed voor nog eens ongeveer 24 procent van het goederenvervoer over het water. Samen met de Moezel (1,4%), Rhône en Saône (0,7%) maken deze binnenvaartwegen deel uit van de nieuwe corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee van Cork/Le Havre/Rotterdam/Amsterdam en Antwerpen naar Marseille en Genua. Deze transportcorridor is de levensader van de belangrijkste Europese economische ruimte, waar een aanzienlijk deel van het Europese bruto binnenlands product wordt gegenereerd. De Rijn van Rotterdam naar Bazel vormt de ruggengraat van de corridor, die via de Maas, de Waal, de IJssel, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Noordzeekanaal en buiten de corridor om via het Twentekanaal, het West-Duitse kanalenennetwerk (2,5%), de Moezel, de Main (1,4%) en de Neckar met tal van andere economische centra is verbonden. In totaal wordt meer dan 70 procent van het Europese goederenvervoer over de binnenwateren afgewikkeld binnen de corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee.

Met het oog op een duurzame en tevens concurrerende binnenvaart die voldoet aan toekomstige eisen op het gebied van klimaatbescherming, is een gecoördineerde aanpak door alle belanghebbenden en beleidsmakers essentieel.

Bestaande samenwerking

De langs de Rijn gelegen deelstaten Baden-Württemberg, Hessen, Noordrijn-Westfalen en Rijnland-Palts trekken sinds 2013 samen op in de 'Länderkonferenz Rhein' om de belangen van de scheepvaart in het stroomgebied van de Rijn te behartigen als klimaatvriendelijk en sociaal verantwoord vervoersalternatief en als belangrijke economische factor voor Duitsland. Het meest bekende uitvloeisel hiervan is de geactualiseerde 'Düsseldorfer Liste', waarin wordt aangedrongen op de uitvoering van belangrijke projecten uit het Duitse federale vervoersinfrastructuurplan langs de Rijn. Dit houdt ook in dat in het Duitse vervoersbeleid nog sterker moet worden ingezet op de bestaande oriëntatie van goederenstromen op de Belgische en Nederlandse zeehavens, zonder de aansluiting op andere zeehavens uit het oog te verliezen. In een gemeenschappelijke Europese economische ruimte houden vervoersstromen niet op bij de grens. Dit geldt met name ook voor de Duitse deelstaten langs de Rijn en voor Nederland en Vlaanderen. De ARA-havens (Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam) vormen voor het achterland langs de Rijn belangrijke toegangspoorten tot de wereld. Tegelijkertijd vervullen de binnenhavens een belangrijke hub-functie voor de Nederlandse en Belgische Noordzeehavens. Noordrijn-Westfalen en zijn burens, Nederland en Vlaanderen onderhouden nauwe banden die worden gekenmerkt door een constante en op vertrouwen gebaseerde samenwerking, ook op het gebied van de scheepvaart. Dit omvat ook een intensieve uitwisseling met de Nederlandse provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant, Overijssel en Zuid-Holland. De binnenvaart draagt bij aan de verdere ontwikkeling van een duurzame en intermodale bereikbaarheid van deze regio's.

De samenwerking in het kader van het '8-puntenplan' van het Duitse ministerie van Verkeer met de staal-, aardolie- en chemische industrie en met de binnenvaart om betrouwbaar calculeerbare vervoerscondities op de Rijn te garanderen, benadrukt het grote belang van de Rijn als transportroute voor de verladersbranche. Bovendien worden in opdracht van de chemische industrie laagwatertankers in de vaart genomen, zoals die van de rederijen HGK-Shipping en Rhenus/Contargo, om de Rijn ongeacht de waterstand als transportroute te kunnen gebruiken. In het kader van het EU-project NOVIMOVE wordt de efficiëntie van de binnenvaart op de Rijn verbeterd door middel van nieuwe scheepsconcepten, intelligente navigatiesystemen en optimalisering van de logistiek. In het kader van het EU Interreg-project

CRANE (Climate Resilience Adaptation Network) identificeren, analyseren en evalueren zeven havens aan de Bovenrijn (Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Straatsburg, Kehl, Mulhouse en Bazel) aan klimaatverandering gerelateerde risico's met als doel een maatregelenpakket te ontwikkelen om de havens klimaatbestendig te maken. In het R2K-Klim+ project werkt de gemeente Duisburg aan een strategisch beslissingsondersteunend instrument voor klimaatadaptatie op regionaal en gemeentelijk niveau in het Rijnstroomgebied.

Havens hebben een belangrijke taak als het gaat om de overgang van de scheepvaart naar klimaatneutraliteit en als duurzame hubs voor de energietransitie, inclusief exceptioneel transport voor windturbines, en als centra van een brede circulaire economie in de toekomst. Als grootste zeehaven van Europa streeft de haven van Rotterdam ernaar om in 2050 klimaatneutraal te zijn en dat kan alleen als de binnenvaart tegen die tijd ook klimaatneutraal is. Om dit doel dichterbij te brengen werkt de haven van Rotterdam aan digitale oplossingen voor efficiëntere logistieke ketens en ondersteunt de haven de ontwikkeling van alternatieve aandrijfsystemen voor de binnenvaart. De haven van Antwerpen-Brugge zal uiterlijk in 2025 alle relevante en alternatieve bunkerbrandstoffen aanbieden. In 2030 moet 42 procent van alle containervervoer in Antwerpen per binnenschip worden afgehandeld. In de haven van Duisburg wordt de eerste klimaatneutraal opererende terminal gebouwd.

Ambitieuze klimaatdoelstellingen, innovatieve projecten en samenwerkingsverbanden, zoals de samenwerking op het gebied van digitalisering en duurzaamheid tussen de haven van Rotterdam en de haven van Duisburg, de havens Neuss-Düsseldorf, de Keulse HGK Group, DeltaPort en de haven van Mannheim, de strategische samenwerking tussen de haven van Amsterdam en de haven van Duisburg en andere Europese partners om robuuste toeleveringsketens voor duurzame energiebronnen te ontwikkelen evenals de trinationale samenwerking tussen de havens langs de Bovenrijn met het project 'Upper Rhine Ports', leveren een belangrijke bijdrage aan duurzaam goederenvervoer in Europa en aan de versterking van het concurrentievermogen van het 'Systeem Waterweg' met rederijen, havens en beheerders van vaarweginfrastructuur. De Belgisch-Nederlandse North Sea Port werkt samen met het bedrijfsleven om het vervoer via de binnenvaart uit te breiden en om binnenvaartverbindingen met een hogere frequentie tot stand te brengen. De binnenvaart is nu al goed voor 60% van het goederenvervoer naar het achterland.

Bovendien installeren veel havens al een walstroomvoorziening voor de binnenvaart.

Vooruitstrevende projecten zoals het samenwerkingsverband 'RH2INE' (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence), dat zich inzet voor een grensoverschrijdende waterstofinfrastructuur langs de Rijn-Alpen Corridor ten behoeve van klimaatneutraal goederenvervoer, of het samenwerkingsproject EcoPort813 in Wesel, dat gericht is op de overgang naar waterstof en andere duurzame energiebronnen in de Rijn-Ruhr-regio en het Rijnland, laten zien dat een corridorbenadering en gezamenlijke inspanningen van publieke en private stakeholders perspectief bieden. Ook de Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking 'Interregionale Alliantie voor de Rijn-Alpen Corridor' (EGTS) streeft naar een gecoördineerde corridoraanpak. De EGTS heeft als doel de samenwerking tussen haar leden te vergemakkelijken en te bevorderen, en de geïntegreerde, duurzame en veerkrachtige ruimtelijke ontwikkeling langs de multimodale Rijn-Alpen Corridor strategisch te coördineren en te versterken. Het Nederlandse samenwerkingsverband op het gebied van goederenvervoer 'GVC Goederenvervoerscorridor/Topcorridors', dat inzet op de ontwikkeling van Clean/Green Energy Hubs voor de binnenvaart, laat zien welke synergie-effecten een consistente corridorbenadering kan opleveren. In de Green Deal Binnenvaart bundelt de

Vlaamse overheid de groene initiatieven en dynamiek in de binnenvaartsector om innovatie, creativiteit en ondernemerschap te versterken bij de aanpak van maatschappelijke (milieu-) uitdagingen, met ondersteuning door een breed netwerk van havens, rederijen en verladers.

Het is zaak de band tussen belanghebbenden en netwerken te versterken en de onderlinge samenhang in het hart van Europa langs de Rijn, van de ARA-havens tot Bazel, te consolideren om in cross-stakeholder-verband van elkaar te leren ter versterking van de binnenvaart.

Actuele klimaatbeleidsdoelen

De Europese Unie en de Zwitserse Bondsstaat hebben zich ten doel gesteld om in 2050 klimaatneutraal te zijn om aan hun verplichtingen uit hoofde van het Akkoord van Parijs van 2015 te kunnen voldoen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de internationale organisatie die sinds 1815 instaat voor de vrije en veilige vaart op de Rijn, streeft een vergelijkbaar doel na. Volgens de Europese klimaatwet moet de CO₂-uitstoot binnen de Europese Unie in 2030 met 55 procent zijn verminderd ten opzichte van 1990. De 'Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit' die de Europese Commissie in dit verband heeft uitgewerkt, houdt onder andere in dat het aandeel van de binnenvaart in het Europese goederenvervoer uiterlijk in 2030 met 25 procent en in 2050 met 50 procent verhoogd moet zijn ten opzichte van 2015. En in 2018, toen Nijmegen de Groene Hoofdstad van Europa was, werd in de Verklaring van Nijmegen voor de scheepvaart een CO₂-reductiedoelstelling van 20 procent in 2030 ten opzichte van 1990 vastgesteld.

Het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek, het Koninkrijk der Nederlanden, de Zwitserse Bondsstaat, de deelstaten, kantons, gewesten en provincies, de gemeenten en de CCR, de havens, ondernemersorganisaties en bedrijven hebben deels verschillende ambities en verschillende mijlpalen met eigen prioriteiten op weg naar het uiteindelijke doel van klimaatneutraliteit. Dat neemt niet weg dat zij allemaal op weg zijn naar hetzelfde doel. Niet alles kan en moet binnen deze gezamenlijke inspanning geharmoniseerd en gecoördineerd worden. Als de overheden en het bedrijfsleven hun opties onderling afstemmen, hun eigen verantwoordelijkheden serieus nemen en bereid zijn om een gezamenlijk pad te bewandelen, zullen verschillen veranderen in overeenkomsten. We hebben elkaar nodig om onze doelen te bereiken. De eigenaren van de havens - in het bijzonder de gemeenten - die baat hebben bij veilige, betrouwbare en klimaatvriendelijke logistieke ketens voor hun plaatselijke en regionale economie, hebben hierin een voorbeeldfunctie te vervullen.

De ondergetekenden komen daarom het volgende overeen:

Met inachtneming van het bovenstaande verklaren de ondergetekenden hun intentie om binnen het kader van hun bevoegdheden in het 'Perspectief duurzame Rijnvaart 2030' voor alle betrokken partijen met het oog op een groene binnenvaartcorridor op de Rijn een passend regelgevings- en stimuleringssysteem voor de middellange en lange termijn te ontwikkelen voor het streefjaar 2030 en het langetermijndoel 2050. Om werkende 'business cases' te ontwikkelen voor meer gecombineerd vervoer en nieuwe transportgoederen, zoals duurzame energie, circulaire producten of exceptioneel vervoer, moeten de betreffende politieke en economische inspanningen van de ondergetekenden worden benoemd waarmee in een level playing field van het 'Systeem Waterweg' klimaatvriendelijke technologieën, voldoende

geschikte overslagplaatsen en efficiënte plannings- en vergunningsprocedures kunnen worden ontwikkeld, beschikbaar gesteld en toereikend gefinancierd. Alle belanghebbenden in het 'Systeem Waterweg' moeten uiteindelijk kunnen beschikken over een perspectief op een duurzame, betrouwbare en concurrerende scheepvaart op de Rijn en de aansluitende waterwegen dat voldoende planningszekerheid biedt, zodat er structureel goed werkende en klimaatvriendelijke logistieke ketens zijn die het vervoer over de weg ontlasten en de bevoorrading van de bevolking en het bedrijfsleven garanderen.

De ondergetekenden verklaren zich bereid, om binnen het kader van hun bevoegdheden

1. de uitwerking van een 'Perspectief duurzame Rijnvaart 2030', die zo mogelijk binnen een jaar, maar uiterlijk op 31 december 2025 wordt afgerond, actief te ondersteunen. In dit perspectief moeten doelstellingen en maatregelen worden ontwikkeld om klimaatvriendelijke logistieke ketens via de binnenvaart op de Rijn te realiseren en het aandeel van de binnenvaart in de modal split met ten minste 25 procent te verhogen.
2. in drie werkgroepen mee te werken aan de onderwerpen
 - havens (bv. havenplanning, zones voor havengerelateerd gebruik en energietransitie, vestiging van scheepvaart- en spoorgerelateerde bedrijven, infrastructuur, ligplaatsen, walstroomvoorziening, stimuleringsstelsel voor klimaatvriendelijke schepen, digitalisering),
 - aandrijving en vloot (bijv. alternatieve aandrijvingen en toepassingsconcepten, pilots voor het testen van technologie, innovatieve scheepstypen, standaardisering, business case, financiering, ondersteuning bij de invoering en acceptatie van scheepscertificaten) en
 - corridorontwikkeling en logistieke ketens (bv. combinatie van de vervoerswijzen over water en spoor tot vervoerscorridors, concurrerende transportkosten die recht doen aan het klimaat, veilige vervoersroutes in tijden van klimaatverandering, digitalisering, verantwoordelijkheid van belanghebbenden);
3. in vertrouwelijke en respectvolle samenwerking door middel van concrete voorstellen een kader uit te werken waarbinnen het 'Systeem Waterweg' op de Rijn klimaatvriendelijk, klimaatbestendig en veerkrachtig wordt vormgegeven;
4. in onderling overleg tussen de deelnemers een op de behoeften afgestemd aantal bijeenkomsten vast te stellen (ten minste drie bijeenkomsten van een dagdeel per werkgroep);
5. op open wijze kennis uit te wisselen en de opgedane ervaringen in passende vorm mee te nemen in het uitwerkingsproces;
6. de dialoog aan te gaan met de betrokken nationale regeringen waar dit uit hoofde van hun bevoegdheden nodig is;
7. de verantwoordelijkheid voor de coördinatie van de in deze gemeenschappelijke intentieverklaring genoemde samenwerkingsactiviteiten over te dragen aan het Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr van Noordrijn-Westfalen, met nauwe betrokkenheid van alle betrokken partijen.

Slotbepalingen

Het 'Perspectief duurzame Rijnvaart 2030' dient in 2030 te zijn geïmplementeerd volgens de afspraken die door de ondergetekenden zijn opgesteld. De ondergetekenden komen overeen

dat uit de verklaring geen rechten of plichten noch bindende financiële verplichtingen voortvloeien.

De ondergetekenden handelen binnen het kader van hun verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

De ondergetekenden zijn voornemens om jaarlijks een evaluatie uit te voeren en streven naar zichtbare resultaten tegen 2030, met name met betrekking tot de vervulling van een aantal randvoorwaarden voor de bovengenoemde doelstellingen. De maatregelen moeten geschikt zijn als mijlpaal om de weg naar volledige klimaatneutraliteit van de binnenvaart op de Rijn in 2050 te faciliteren.

Deze intentieverklaring kan te allen tijde in onderling overleg tussen alle ondergetekenden worden gewijzigd; wijzigingen dienen schriftelijk te worden vastgelegd. Elke ondergetekende kan de samenwerking in het kader van deze gemeenschappelijke intentieverklaring door schriftelijke kennisgeving beëindigen. Indien mogelijk dient hij de andere ondergetekenden hiervan drie maanden van tevoren schriftelijk in kennis te stellen.

Eventuele meningsverschillen tussen de ondergetekenden in verband met deze gemeenschappelijke intentieverklaring worden buitengerechtelijk beslecht.

Deze intentieverklaring treedt op de dag van ondertekening in werking en eindigt op 31 december 2025.

Deze gemeenschappelijke intentieverklaring is ondertekend in de Duitse, Nederlandse en Franse taal. Alle taalversies zijn gelijkwaardig.

Namens de/het (instantie/organisatie)

Naam

Handtekening

**Déclaration d'intention commune pour l'élaboration d'une
"Perspective de navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030"**

entre
le Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Transports du
Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie
et
le Ministère des Transports du Bade-Wurtemberg
et
le Ministère de l'Economie, de l'Energie, des Transports, du Logement et de l'Espace
rural du Land de Hesse
et
le Ministère de l'Economie, des Transports, de l'Agriculture et de la Viticulture du
Land de Rhénanie-Palatinat
et
la province de Gueldre
et
la province de Limbourg
et
la province du Brabant-Septentrional
et
la province de Hollande-Septentrionale
et
la province d'Overijssel
et
la province de Hollande-Méridionale
et
la province d'Utrecht
et
le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) Mannheim
et
la Région métropolitaine de Rhénanie
et
la ville de Bonn
et
la ville de Dortmund
et
la ville de Duisbourg
et
la ville de Düsseldorf
et
la ville d'Emmerich am Rhein
et
l'arrondissement Groß-Gerau
et
la ville de Kehl
et
la ville de Cologne
et

la ville de Krefeld
et
Mayence, la capitale du Land
et
la ville de Neuss
et
la ville de Nimègue
et
la ville de Rotterdam
et
l'arrondissement de Wesel
et
l'Union des chambres de commerce et d'industrie européennes pour les questions de
transport (UECC)
et
la Fédération des chambres de commerce et de l'industrie du Bade-Wurtemberg
et
la Fédération des chambres de commerce et de l'industrie de Hesse (HIHK)
et
les chambres de commerce et de l'industrie de Rhénanie-du- Nord-Westphalie (IHK
NRW)
et
la communauté de travail de la CCI de Rhénanie-Palatinat
et
Bourse aux bateaux de Duisburg-Ruhrort e.V.
et
l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF)
et
Fédération européenne des ports intérieurs (EFIP)
et
l'association fédérale de la navigation intérieure allemande (BDB)
et
l'association fédérale des ports intérieurs publics (BÖB)
et
l'association fédérale des transports lourds et des travaux de grue (BSK)
et
l'union économique de l'acier
et
l'association d'expédition et de logistique de Hesse/Rhénanie-Palatinat (SLV)
et
la fédération régionale des associations d'entreprises de Rhénanie-du-Nord-
Westphalie unternehmer nrw
et
l'association de l'industrie chimique - VCI Fédération régionale de Rhénanie du Nord-
Westphalie (VCI NRW)
et
l'association de l'économie des transports et de la logistique de Rhénanie-du-Nord-
Westphalie (VVWL)
et
Logistikregion Rheinland e.V
et

l'association pour la promotion des intérêts économiques du port de Düsseldorf
et
la communauté des riverains du port de Francfort
et
le port d'Amsterdam
et
le port d'Anvers-Bruges
et
le port de Bâle-port de la Suisse
et
la société Am Zehnhoff-Söns GmbH
International Logistic Services
et
la société DeltaPort GmbH & Co. KG
et
la société Dortmunder Hafen AG
et
la société Duisburger Hafen AG
et
la société Port Emmerich -Infrastruktur- und Immobiliengesellschaft mbH
et
la société HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH
et
le port de Heilbronn
et
le port de Kehl sur le Rhin – gestion portuaire Kehl, collectivité de droit public
et
la société Stadtwerke Koblenz GmbH (port rhénan de Coblenz)
et
la société Hafen und Güterverkehr Köln AG
et
le port de Mertert - Luxport S.A.
et
la société Hafen Krefeld GmbH & Co. KG
et
les ports de Mulhouse-Rhin
et
la société Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
et
le port de la Mer du Nord
et
le port logistique d'Overijssel
et
la société Neckarhafenhafen Plochingen GmbH
et
la société Rheincargo GmbH & Co. KG
et
la société Häfen Rheinland-Pfalz GmbH (Ludwigshafen, Wörth et Lahnstein)
et
le port de Rotterdam
et

le port de Strasbourg
et
la société Hafen Stuttgart GmbH
et
la société Trier Hafengesellschaft mbH
et
la société Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH
et
la société Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt e.G (DTG)
Duisbourg
et
la société HGK Shipping GmbH
et
la société HTS Intermodaal BV
et
la société MSG eG, Wurtzbourg
et
la société Rhenus SE & Co. KG
et
la société Contargo GmbH & Co. KG
et
la société DP World Intermodal GmbH
et
la société GUT mbH & Co. KG
et
la société HGK Logistics and Intermodal GmbH
et
la société Badische Stahlwerke GmbH
et
la société Blasius Schuster GmbH & Co. KG
et
la BP Europa SE
et
la société Chemion Logistik GmbH
et
la Covestro Deutschland AG
et
la société Currenta GmbH & Co, OHG
et
la Daimler Truck AG
et
la Evonik Industries AG
et
Lanxess AG
et
la Thyssenkurupp Steel Europe AG

Introduction

Le Rhin est la voie navigable la plus fréquentée d'Europe et sa navigation garantit un transport particulièrement économique, respectueux du climat et sûr avec suffisamment de capacités

notamment pour désengorger le trafic routier. Un peu plus de 40 % du volume de marchandises transportées par voie fluviale dans l'Union européenne sont acheminés sur le Rhin. S'y ajoutent environ 24 % cent de transport de marchandises par voie navigable dans le système de voies navigables des Pays-Bas, de la Belgique et du nord de la France, y compris la Meuse (axe nord-sud). Ces voies navigables intérieures font partie, avec la Moselle (1,4 %), le Rhône et la Saône (0,7 %), du nouveau corridor mer du Nord - Rhin - Méditerranée de Cork/Le Havre/Rotterdam/Amsterdam et Anvers jusqu'à Marseille et Gênes. Ce corridor de transport est l'artère vitale de l'espace économique européen le plus important dans lequel sont générées des parts considérables du produit intérieur brut européen. Le Rhin de Rotterdam à Bâle constitue, sur le plan du transport, le pilier du corridor qui est relié par voie navigable à de nombreux autres centres économiques via la Meuse, le Waal, l'Ijssel, le canal d'Amsterdam au Rhin, le canal de la Mer du Nord et, au-delà du corridor, le canal de Twente, le système de canaux d'Allemagne occidentale (2,5 %), la Moselle, le Main (1,4 %) ainsi que le Neckar. Au total, plus de 70 % du volume de marchandises transportées par voie fluviale en Europe est réalisé dans le corridor Mer du Nord - Rhin - Méditerranée.

Dans l'intérêt d'une navigation intérieure à la fois durable et compétitive qui réponde aux futures exigences en matière de protection du climat, il est indispensable que tous les acteurs et décideurs agissent de manière concertée.

Coopération existante

Depuis 2013, les Länder du Bade-Wurtemberg, de la Hesse, de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et de la Rhénanie-Palatinat situés sur le Rhin s'engagent, dans le cadre de la "Conférence des Länder sur le Rhin", en faveur des intérêts de la navigation dans le bassin du Rhin en tant qu'alternative de transport respectueuse du climat et socialement responsable ainsi qu'en tant que facteur économique important pour l'Allemagne. La demande de mise en œuvre de projets importants du plan fédéral allemand pour le transport le long du Rhin dans la "liste de Düsseldorf" actualisée en est l'expression la plus connue. Il s'agit notamment d'accorder plus d'importance, dans la politique des transports allemande, à l'orientation actuelle des flux de transport de marchandises vers les ports maritimes belges et néerlandais, sans pour autant négliger les liaisons vers les autres ports maritimes. Dans un espace économique européen commun, c'est un fait notoire que les flux de transport ne s'arrêtent pas aux frontières. Cela vaut tout particulièrement pour les Länder allemands riverains du Rhin, les Pays-Bas et la Flandre. Les ports ARA (Anvers, Rotterdam et Amsterdam) sont des portes importantes sur le monde pour l'arrière-pays le long du Rhin. Parallèlement, les ports intérieurs ont des fonctions de *hub* importantes pour les ports néerlandais et belges de la mer du Nord. La Rhénanie-du-Nord-Westphalie et ses voisins, les Pays-Bas et la Région flamande, sont liés par un partenariat étroit, caractérisé par une coopération continue et basée sur la confiance, y compris dans le domaine de la navigation. Cela implique également des échanges étroits avec les provinces néerlandaises de Gueldre, Limbourg, Brabant-Septentrional, Overijssel et Hollande-Méridionale. Le transport fluvial contribue à la poursuite du développement de l'accessibilité durable et intermodale de ces régions.

La coopération dans le cadre du "plan en 8 points" du ministère fédéral allemand des transports avec l'industrie sidérurgique, pétrolière et chimique ainsi qu'avec le secteur de la navigation intérieure pour garantir des conditions de transport sur le Rhin calculables de manière fiable souligne le grand intérêt que portent les affréteurs à la voie de transport qu'est le Rhin. Par ailleurs, des navires citernes à faible tirant d'eau, comme ceux des compagnies

maritimes HGK-Shipping et Rhenus/Contargo, sont mis en service pour le compte de l'industrie chimique afin d'utiliser le Rhin comme voie de transport, indépendamment du niveau d'eau. Le projet de l'UE NOVIMOVE améliore l'efficacité de la navigation intérieure sur le Rhin grâce à de nouveaux concepts de bateaux, des systèmes de navigation intelligents et une optimisation logistique. Dans le projet CRANE (Climate Resilience Adaptation Network) de l'UE, sept ports du Rhin supérieur (Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Strasbourg, Kehl, Mulhouse et Bâle) identifient, analysent et évaluent les risques liés au changement climatique dans le but d'élaborer un catalogue de mesures pour la résilience climatique des ports. La ville de Duisbourg travaille dans le cadre du projet R2K-Klim+ sur un outil stratégique d'aide à la décision pour l'adaptation au changement climatique au niveau régional et communal dans le bassin du Rhin.

Les ports ont un rôle important à jouer dans la transformation de la navigation pour atteindre la neutralité climatique et en tant que points nodaux durables pour la transition énergétique, y compris pour les transports de gros volumes et de charges lourdes pour les installations éoliennes, ainsi qu'en tant que centres d'une future économie circulaire globale. Le port de Rotterdam, le plus grand port maritime d'Europe, veut atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 et cela ne pourra se faire que si la navigation fluviale est, elle aussi, devenue climatiquement neutre d'ici là. Pour y parvenir, le port de Rotterdam travaille sur des solutions numériques pour des chaînes logistiques plus efficaces et soutient le développement de propulsions alternatives pour la navigation intérieure. Le port d'Anvers-Bruges proposera tous les combustibles de soute adéquats et alternatifs d'ici 2025. D'ici 2030, 42 % de l'ensemble du trafic de conteneurs à Anvers se fera par voie fluviale. Le port de Duisbourg accueillera le premier terminal au bilan carbone neutre.

Des objectifs climatiques ambitieux, des projets innovants et des coopérations mutuelles, comme la coopération du port de Rotterdam avec le port de Duisbourg, les ports de Neuss-Düsseldorf, le groupe HGK de Cologne, DeltaPort et le port de Mannheim dans le cadre de la numérisation et la durabilité, la coopération stratégique entre le port d'Amsterdam et le port de Duisbourg et d'autres partenaires européens au niveau du développement de chaînes d'approvisionnement résistantes pour les sources d'énergie durables ainsi que la coopération trinationale des ports du Rhin supérieur avec le projet "Upper Rhine Ports" contribuent considérablement à un transport de marchandises durable en Europe et au renforcement de la compétitivité du "système de voies navigables" avec les armateurs, les ports et les responsables de l'infrastructure des voies navigables. Le port multimodal belgo-néerlandais North Sea Port travaille avec des entreprises à l'augmentation du transport par voie fluviale et à des liaisons fluviales plus régulières. Aujourd'hui déjà, 60 % du transport de marchandises vers l'arrière-pays est assuré par la navigation intérieure.

En outre, de nombreux ports installent déjà un système d'alimentation électrique à quai pour la navigation intérieure.

Des projets innovants tels que la joint-venture "RH2INE" (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence) qui soutient une infrastructure d'hydrogène transfrontalière le long du corridor Rhin-Alpes pour un transport de marchandises climatiquement neutre, ou le projet de coopération EcoPort813 à Wesel qui favorise la mise en place de l'hydrogène et d'autres sources d'énergie durables dans la région Rhin-Ruhr et la Rhénanie montrent qu'une approche par corridor et les efforts conjoints des acteurs publics et privés sont prometteurs. Le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) "Alliance interrégionale pour le corridor Rhin-Alpes" est également un exemple d'approche coordonnée par corridor. Il vise à

faciliter et à promouvoir la coopération entre ses membres ainsi qu'à coordonner et à renforcer stratégiquement un développement territorial intégré, durable et résilient le long du corridor multimodal Rhin-Alpes. La coopération néerlandaise dans le domaine du transport de marchandises "GVC Goederenvervoerscorridor / Topcorridors" qui s'occupe de la mise en place de Clean/Green Energy Hubs pour la navigation intérieure montre les effets de synergie qui peuvent être obtenus à partir d'une approche cohérente du corridor. Dans le Green Deal Navigation intérieure, le gouvernement flamand regroupe les initiatives et dynamiques vertes dans le secteur de la navigation intérieure afin de renforcer l'innovation, la créativité et l'esprit d'entreprise pour relever les défis (environnementaux) sociétaux et est soutenu par un large réseau de ports, d'armateurs et d'affréteurs.

Il s'agit de renforcer les liens entre les acteurs et les réseaux et de consolider la cohésion au cœur de l'Europe le long du Rhin, depuis les ports d'Amsterdam, Rotterdam, Anvers jusqu'à Bâle, afin que tous les acteurs puissent profiter les uns des autres pour stimuler la navigation intérieure.

Objectifs existants en matière de politique climatique

L'Union européenne et la Confédération suisse se sont fixé pour objectif d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050, respectant ainsi leurs obligations découlant de l'Accord de Paris de 2015. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), l'organisation internationale qui garantit la liberté et la sécurité sur le Rhin depuis 1815, vise un objectif comparable. Au sein de l'Union européenne, conformément à la loi européenne sur le changement climatique, les émissions de CO₂ sont à réduire de 55% d'ici 2030 par rapport à 1990. La "stratégie pour une mobilité durable et intelligente" élaborée dans ce contexte par la Commission européenne prévoit notamment que la part de la navigation intérieure dans le volume du transport de marchandises en Europe augmente de 25 % d'ici 2030 et de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2015. Et déjà en 2018, lorsque Nimègue était capitale européenne de l'environnement, la Déclaration de Nimègue avait fixé comme objectif pour la navigation une réduction de 20% des émissions de CO₂ par rapport à 1990 d'ici 2030.

Le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, la République française, le Royaume des Pays-Bas, la Confédération suisse, les Länder, les cantons, les régions et les provinces, les communes ainsi que la CCNR, les ports, les associations d'entreprises et les entreprises ont en partie des ambitions différentes et des objectifs d'étape différents, chacun avec ses propres priorités sur la voie du grand objectif de la neutralité climatique. Pourtant ce grand objectif les unit. Mais dans cet effort commun, tout ne peut et ne doit pas être uniformisé et coordonné. Si les gouvernements et les entreprises se mettent d'accord sur leurs possibilités respectives, prennent leurs responsabilités au sérieux et sont disposés à suivre une voie commune, les différences deviendront des points communs. Nous avons besoin les uns des autres pour atteindre nos objectifs. Ainsi les propriétaires des ports, et en particulier les communes qui profitent de chaînes logistiques sûres, fiables et respectueuses du climat pour leur économie locale et régionale ont un rôle de modèle à jouer.

Les signataires se sont donc mis d'accord sur les points suivants

Compte tenu de ce qui précède, les signataires déclarent leur intention dans le cadre de leurs compétences respectives de concevoir, dans la "Perspective pour une navigation durable en Rhénanie à l'horizon 2030", un système de règles et d'incitations à moyen et long terme pour tous les acteurs mentionnés pour l'année cible 2030 et l'objectif à long terme 2050 pour un corridor de navigation intérieure vert sur le Rhin. Afin de créer des "business cases" qui

fonctionnent également pour davantage de transport combiné et de nouvelles marchandises à transporter telles que les énergies renouvelables, les produits de l'économie circulaire ou les transports de gros volumes et les transports lourds, il convient de mentionner les efforts correspondants respectifs des signataires sur le plan politique et économique, grâce auxquels des technologies adaptées au climat, des surfaces de transbordement suffisamment appropriées ainsi que des processus de planification et d'autorisation efficaces peuvent être développés, mis à disposition et financés de manière satisfaisante dans des conditions équitables ("level playing field") du "système voie navigable". Tous les acteurs du « système des voies navigables » doivent avoir en fin de compte la vision d'une navigation durable, fiable et compétitive sur le Rhin et de voies navigables reliées qui assure la sécurité de la planification afin qu'il y ait des chaînes logistiques fonctionnant durablement et respectueuses du climat qui libèrent les routes des poids lourds et garantissent l'approvisionnement de la population et de l'industrie.

Les signataires se déclarent prêts, dans le cadre de leurs compétences respectives

8. à soutenir activement l'élaboration d'une "Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030" si possible dans un délai d'un an, mais au plus tard jusqu'au 31.12.2025 . Dans cette perspective il convient d'élaborer des objectifs et des mesures visant à mettre en place des chaînes logistiques respectueuses du climat via la navigation fluviale sur le Rhin et à augmenter d'au moins 25 % la part de transport de la navigation fluviale dans la répartition modale.
9. de participer à trois groupes de travail sur les thèmes
 - Ports (par ex. planification portuaire, surfaces à usage portuaire et pour la transition énergétique, implantation d'entreprises liées à la navigation et au rail, infrastructure, places d'amarrage, approvisionnement en électricité à quai, système d'incitation pour les navires respectueux du climat, numérisation),
 - Propulsion et flotte (p. ex. propulsion alternative et concepts d'utilisation, projets pilotes d'expérimentation technologique, types de navires innovants, standardisation, analyse de rentabilité, financement, accompagnement de l'établissement et de l'acceptation de la certification des navires) et
 - Développement de corridors et chaînes logistiques (par ex. relier les modes de transport fluvial et ferroviaire dans les corridors de transport, coûts de transport adaptés au climat et compétitifs, voies de transport sûres en période de changement climatique, numérisation, responsabilité des acteurs)
10. à élaborer grâce à une coopération confidentielle et respectueuse accompagnée de propositions concrètes un cadre, afin que le "système de voies navigables" sur le Rhin soit adapté au climat, résistant et résilient ;
11. à fixer un nombre de réunions en fonction des besoins (au moins trois demi-journées par groupe de travail), après concertation préalable entre les parties concernées ;
12. à entretenir un échange ouvert de connaissances et à intégrer les expériences accumulées dans le processus d'élaboration sous une forme appropriée ;

13. à rechercher le dialogue avec les gouvernements nationaux concernés lorsque cela s'avère nécessaire en raison de leur compétence;
14. à transmettre au Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et des Transports du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie la responsabilité de coordonner les activités de coopération mentionnées dans la présente déclaration d'intention en associant étroitement toutes les parties concernées.
- 15.

Dispositions finales

La mise en œuvre de la "Perspective pour une navigation durable sur le Rhin à l'horizon 2030" est prévue d'ici 2030 conformément aux accords élaborés par les signataires. Les signataires s'accordent à dire que la déclaration ne crée aucun droit ni obligation et qu'il n'en résulte pas d'obligations financières contraignantes.

Les signataires agissent dans le cadre de leurs compétences et de leurs pouvoirs.

Les signataires ont l'intention de procéder à une évaluation annuelle et visent des résultats visibles d'ici 2030, notamment en ce qui concerne la réalisation d'un certain nombre de conditions de base pour les objectifs susmentionnés. En tant qu'objectif d'étape, les mesures seront de nature à faciliter le passage à la neutralité climatique totale de la navigation intérieure sur le Rhin d'ici 2050.

La présente déclaration d'intention peut être modifiée à tout moment d'un commun accord entre tous les signataires ; les modifications seront consignées par écrit. Chaque signataire peut mettre fin à la coopération, conformément à cette déclaration d'intention commune, par le biais d'une déclaration écrite. Il devrait, si possible, en informer les autres signataires par écrit trois mois à l'avance.

Tout différend entre les signataires en rapport avec la présente déclaration d'intention sera réglé à l'amiable.

La déclaration entre en vigueur le jour de sa signature et prend fin le 31 décembre 2025.
La présente déclaration d'intention a été signée en allemand, en néerlandais et en français.
Toutes les versions linguistiques ont la même valeur.

Pour le/la (autorité/organisme)

Nom

Signature