

LogistikCongress Bayern: Das Binnenschiff im Kontext der DB-Streckensperrungen

Nürnberg, 28. November 2024 – Beim LogistikCongress Bayern, der unter der Schirmherrschaft des Bayerischen Staatsministers Christian Bernreiter, Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, stand organisierte, der Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau (DWSV) e.V. als Mitveranstalter eine spannende Podiumsdiskussion zur Binnenschifffahrt während der der DB-Generalsanierungen im Jahre 2026.

Die Generalsanierung des Schienenkorridors Nürnberg – Regensburg – Passau durch DB InfraGO und die damit verbundenen Komplettsperrungen im Jahr 2026 führen zu zeit- und kostenintensiven Umleitungen und Verlagerungen auf die Straße. Die Binnenschifffahrt hat so die Chance, Marktanteile auf dem Donaukorridor zu gewinnen. Wie das erfolgen könnte, darüber diskutierten Fachleute auf einem hochkarätig besetzten Podium, das vom DWSV organisiert wurde.

Fazit: Der Güterverkehr der Zukunft braucht eine intelligente, strategische Vernetzung der Verkehrsträger, damit die umweltfreundliche Binnenschifffahrt Straße und Schiene entlasten kann, die Ihre Kapazitätsgrenzen fast erreicht haben. Die Wasserstraße ist der einzige Verkehrsträger im Güterbereich, der noch freie Kapazitäten besitzt.

Die Binnenschifffahrt bleibt systemrelevant

Das Binnenschiff, die Binnenhäfen und Umschlagsterminals werden dringend benötigt, um während der DB-Generalsanierung (geplant 6.2. – 11.12.2026) Güter aufzunehmen, die durch monatelange Totalsperren des Schienenkorridors zwischen Nürnberg und Passau entstehen.

Der Erhalt und der Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur für das umweltfreundliche Binnenschiff darf daher nicht vernachlässigt werden. Akute Engpässe in der logistischen Infrastruktur – wie bei der DB-Generalsanierung – können sonst nicht umweltverträglich aufgefangen werden und gehen voll zu Lasten der Straße. Ohne Verlagerung von Gütervolumen auf das Binnenschiff werden die Bundesautobahnen, v.a. die Brücken, zum nächsten Sanierungsfall.

Deutlich wurde: Der Bund hat versäumt, für die von der Sperrung betroffenen 60 bis 80 Güterzüge täglich eine integrative Lösung zu suchen, die Verkehrsträger wurden nur isoliert betrachtet. Statt das Transportvolumen nur auf Ersatzschienenstrecken umzuleiten, hätte auch das Binnenschiff an Lösungen beteiligt werden müssen.

Die DWSV-Vorsitzende Dr. *Andrea Heilmaier* resümiert: "Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur sind aus Sicht des DWSV Wirtschafts-, Verkehrs- und Klimapolitik für Bund, Land und Kommunen. Im Hinblick auf die DB-Generalsanierung zwischen Nürnberg und Passau können die Wasserstraßen mit freien Kapazitäten eine Alternative zum Güterverkehr auf der Schiene bieten. Hier sind Verlader und Logistikdienstleister gefragt, auf die Schifffahrt zuzugehen, Angebote zu konfigurieren und zu nutzen. Die Binnenschifffahrt unterstützt die Versorgungssicherheit für Unternehmen und Bevölkerung auch durch klimafreundliche Verkehrsabwicklung und bleibt damit systemrelevant für Wirtschaft und Klima."

DWSV e.V.

Rotterdammer Str. 2
D-90451 Nürnberg
Fon: 0911 81 49 509
Fax: 0911 88 03 66
b.wegner@schifffahrtsverein.de
www.schifffahrtsverein.de

Vorsitzende des Vorstands:

Dr. Andrea Heilmaier
Wirtschafts- und Wissenschaftsreferentin der
Stadt Nürnberg

Stv. Vorsitzende

Thomas Schmid
Hauptgeschäftsführer
Bayerischer Bauindustrieverband e.V.

Klaus Jaschke
Ressortleiter Beratung & Service der IHK
Niederbayern in Passau

Ansprechpartner:

Axel Eisele
Geschäftsführer DWSV e.V.
Dipl.-Kfm.

Beatrix Wegner
Dipl.-Betriebswirtin (FH) /
Leiterin DWSV-Geschäftsstelle

DWSV-Expertenrunde im LogistikCongress: Binnenschifffahrt bei der DB-Generalsanierung

Die DWSV-Expertenrunde zum Thema „Wasserstraße nutzen“ moderierte *Prof. Dr. Ulrich Müller-Steinfahrt* (Institut für Angewandte Logistik / TH Würzburg-Schweinfurt) und erarbeitete die Position der Binnenschifffahrt im Kontext der DB-Generalsanierung:

- *Christian Weigenand* (Leiter Infrastrukturentwicklung / DB InfraGo) erläuterte die Planungen der Generalsanierung mit Sperrungen und vorgesehenen Umleitungsstrecken in 2026.
- *Manuel Lorenz* (Verkehrspolitischer Sprecher, IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim) betonte, dass die Totalsperren ca. 85.000 Unternehmen im Kammerbezirk betreffen. Die DB-Generalsanierung verursacht Zugausfälle, Umwege, Kosten und gefährdet die Versorgungssicherheit der regionalen Wirtschaft. Gefordert wurde Planungssicherheit für die Wirtschaft, transparente Kommunikation zu den Sanierungsplänen und die Befähigung der Wasserstraße, um ihren Transportbeitrag für Unternehmen zu leisten.
- *Siegfried Beck* (Geschäftsbereichsleitung Betrieb & Verkehr, Autobahn GmbH, NL Nordbayern) berichtete, dass mit den DB-Planungen die Belastungen der parallel zu den Sanierungsstrecken laufenden Straßeninfrastruktur steigen, da zusätzliche Verkehrsmengen zu Leistungsminderungen führen werden. Dem wird durch Netzbeeinflussung und gezielter Baumaßnahmensteuerung entgegengewirkt.
- *Stefanie von Einem* (Fachbereichsleiterin Schifffahrt, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau-MDK) stellte die freien Kapazitäten der Wasserstraße dar. Für Logistikdienstleister und Verloader ist die Transparenz für Schifftransportangebote zu erhöhen, ein Umdenken der Transportplanung herbeizuführen und für operative Vernetzung der Verkehrsträger zu sorgen.
- *Ingmar Schellhas* (Geschäftsführer Hafen Nürnberg-Roth GmbH) berichtete aus Sicht der Hafeninfrastrukturbetreiber, dass der trimodale bayernhafen Nürnberg wie auch die Binnenwasserstraße Kapazitäten anbieten können, um Ersatzverkehre während der Generalsanierung auf das Wasser und zum Kunden zu bringen.
- *Peter Schreyer* (Geschäftsführer TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH) gab Einblicke in die trimodalen Umschlagsmöglichkeiten für den kombinierten Verkehr (KV). Die trimodalen Terminals in bayerischen Häfen sind in der Lage, Container zwischen den Verkehrsträgern Wasser, Straße und Schiene umzuschlagen und bieten eine gute Basis, verkehrliche Engpässe bei Verkehrsträgern über das Wasser auszugleichen.