



Annika Beyer

„Denkt an das Schiff“

In einem waren sich die Teilnehmer der zwei Podiumsdiskussionen auf dem LogistikCongress | Bayern 2024 einig: Das Binnenschiff ist trotz zahlreicher Vorteile nach wie vor ein unterschätzter Verkehrsträger. SUT war vor Ort und fasst die wichtigsten Punkte zusammen.

Kann das Binnenschiff aushelfen, wenn der Transport von Gütern auf der Schiene aufgrund von Streckensperrungen der Bahn erschwert wird? Dieser Frage widmete sich die erste Podiumsdiskussion auf dem LogistikCongress | Bayern 2024, die der Think Tank CNA am 21. November 2024 im Kongresszentrum der Meistersingerhalle Nürnberg organisiert hat. Anlass dieser Fragestellung sind Pläne der Deutschen Bahn, bis 2030 im Rahmen einer Generalsanierung wichtige Verkehrsachsen innerhalb Bayerns zu modernisieren. Dabei sollen nach aktuellem Stand mehrere Korridore, etwa zwischen Nürnberg und Regensburg oder Regensburg und Passau, über bestimmte Zeiträume komplett gesperrt werden.

Derzeit erarbeitet die DB Infra Go, auf dem Kongress vertreten durch Christian Weigenand, Leiter Infrastrukturentwicklung, gemeinsam mit den angrenzenden Ländern konkrete Pläne, wie während der Bauphasen der Personen- und Güterverkehr umgeleitet werden kann. Dass im Sinne der in den betroffenen Region angesiedelten Unternehmen dringend gangbare Lösungen gefunden werden müssen, war ein wichtiges Anliegen von Manuel Lorenz, Verkehrsreferent bei der IHK Regensburg für Oberpfalz/Kelheim, die 85.000 Unternehmen in der Region vertritt.

Eine Ausweichmöglichkeit ist natürlich die Straße, die prinzipiell über ausreichende und leistungsfähige Kapazitäten verfügt, betonte Siegfried Beck, Geschäftsbereichsleiter Betrieb und Verkehr bei der Autobahn GmbH. Er gestand aber auch ein, dass – abgesehen von den ökologischen Nachteilen – durch ein steigendes Aufkommen beim Straßengüterverkehr noch mehr Lkw die rechte Spur befahren und sich das erhöhte Verkehrsaufkommen damit negativ auf die Pkw-Fahrer auswirken dürfte.

Unter anderem aus diesen Gründen plädierte Stefanie von Einem, Fachbereichsleiterin Schifffahrt bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), für den Einsatz von Binnenschiffen bei bestimmten Transportgütern. „Bei den betroffenen Strecken in Bayern können wir Güter vertragen. Die Strecken sind dimensioniert für ganz andere Ladungsmengen



Annika Beyer

Die zweite Podiumsrunde zum Thema „Das Binnenschiff als wichtiger Baustein für eine nachhaltige, zukunftsfähige Logistik“: Robert Nasseide (MAV Kelheim), Alexander Ochs (Kühne + Nagel Euroshipping), Torsten Tillack (Siemens Energy), Moderator Andreas J. Schneider (Wordinx), Prof. Dr. Wolfgang Wüst (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) und Dr. Rupert Henn (DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme) (v. l.).



Annika Beyer



Gut besucht: Die beiden Podiumsdiskussionen zum Thema Binnenschifffahrt.

und Schiffszahlen, die dort verkehren könnten“, sagte von Einem. Sie forderte ein Umdenken dahingehend, das Binnenschiff als dritten Verkehrsträger stärker zu berücksichtigen, „auch wenn es natürlich nicht das Amazon-Paket transportieren kann, damit es morgen auf meinem Tisch liegt“. Sie würde sich wünschen, dass von Logistikseite mehr Vertrauen zur Binnenschifffahrt aufgebaut werden würde. „Wir haben nicht immer nur Niedrigwasser, wir hatten seit 20 Jahren kein Eis mehr und es fahren auch nicht ständig Schiffe gegen irgendwelche Schleusen“, betonte die Vertreterin der WSV scherzhaft. Das Binnenschiff sei „da, verfügbar und zuverlässig“.

Dass Kapazitäten für den Umschlag auf das Binnenschiff beim trimodalen Bayernhafen Nürnberg zur Verfügung stehen, bestätigte Ingmar Schellhas, Geschäftsführer des Hafens Nürnberg-Roth. Peter Schreyer, Geschäftsführer bei Tricon Container-Terminal Nürnberg, ergänzte, dass die trimodalen Terminals in bayerischen Häfen in der Lage sind, Container zwischen den Verkehrsträgern Wasser, Straße und Schiene umzuschlagen. Das sei eine gute Basis dafür, verkehrliche Engpässe bei Verkehrsträgern über das Wasser auszugleichen.

Zu Bedenken gab ein Teil der Podiumsteilnehmer, dass der Umschlag auf das Binnenschiff zeitintensiv ist und der Transport unter Umständen teurer als per Lkw oder Bahn. Einige waren sich alle Teilnehmer hingegen darin, dass in Situationen wie bei der Generalsanierung der Schienenstrecken deutlich stärker über alle Verkehrsträger zusammengearbeitet werden sollte, um eine integrative Gesamtlösung zu finden.

Emissionsarme Antriebe und Automatisierung

Nach einer kurzen Pause ging es mit dem Impulsvortrag zum Thema „Zukunftsbild – Binnenschifffahrt 2030“ von Dr. Rupert Henn, geschäftsführendes Vorstandsmitglied beim DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, weiter. Dabei ging Henn darauf ein, mit welchen verschiedenen emissionsärmeren Antrieben Binnenschiffe künftig betrieben werden könnten. Außerdem zeigte er auf, welche Formen von autonomem Fahren derzeit in der Entwicklung sind und wie die Technik Schiffsführer unterstützen oder sogar ersetzen könnte. Die Automatisierungstechnik könnte künftig sogar einen

24-Stunden-Betrieb ermöglichen, der nicht nur zu Wachstumspotenzialen führt, sondern die Konkurrenzfähigkeiten des Binnenschiffs zum Lkw und zur Bahn steigert.

„Ich bin ein Fan der Binnenschifffahrt“, bekannte anschließend Torsten Tillack, Head of Project Logistics and Transport Engineering bei Siemens Energy, in der zweiten Podiumsrunde zum Thema „Das Binnenschiff als wichtiger Baustein für eine nachhaltige, zukunftsfähige Logistik“, die Andreas J. Schneider moderierte. Das Unternehmen transportiert unter anderem teilweise mehrere 100 Tonnen schwere Gasturbinen, Generatoren und Transformatoren über die Wasserstraße. „Der Transport ist zuverlässig und sicher, was angesichts unserer teuren Komponenten, die teilweise einen siebenstelligen Eurobetrag wert sind, besonders wichtig ist. Ohne die Wasserstraße wären einige Standorte von uns gefährdet“, erklärte Tillack. Robert Nasseide, Vertriebsleiter bei MAV Kelheim, sieht ebenfalls großes Potenzial, in seinem Fall nicht für Großraum- und Schwertransporte (GST), sondern für Transporte im Auftrag der Kreislauf- und Abfallwirtschaft, etwa in Form von Straßenaufbruch.

Auch Wolfgang Wüst, Abteilungsleiter Straßen- und Brückenbau im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, bezeichnete sich angesichts „heillos überlasteter Straßen“ als Fan der Binnenschifffahrt. Mit Blick auf die Prognosen aus dem Bundesverkehrsministerium, dass der Personen- und Güterverkehr weiterhin steigen wird, forderte Wüst, dass alle Verkehrsträger zusammenarbeiten. Dafür sei es beispielsweise wichtig, den Verkehrsträger Binnenschiff stärker im Ausbildungsberuf Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistungen zu berücksichtigen, damit diese Option in der Logistik generell besser verankert ist. Auf den Punkt gebracht, forderte Alexander Ochs, Geschäftsführer bei Kühne + Nagel Euroshipping: „Trailer gehören auf die Bahn, Massengut auf das Schiff.“

Annika Beyer

Anzeige

Erlenbacher Schiffswerft Maschinen- und Stahlbau GmbH

Klingenberger Straße 42 · 63906 Erlenbach am Main
Telefon: 09372/702-0 · Fax: 09372/702-26

Website: www.die-schiffswerft.com · E-Mail: info@erlenbacher-schiffswerft.com



- ▶ Reparatur- u. Servicedienst
- ▶ Umbauten aller Art
- ▶ Verlängerungen bis 135 m
- ▶ Neubauten aller Art
- ▶ Stahlwasserbauarbeiten
- ▶ Reparatur von Baugeräten
- ▶ Anlagenbau, sowie Leichterung u. Bergearbeiten bei Havariefällen
- ▶ Zertifiziert: ISO 9001:2015

