



Welche Potenziale das Binnenschiff bei GST hat, war Thema des Panels „Wasserstraße – Spezialist für Großes + Schweres“.

Nicht zu unterschätzen

Der Logistik Congress Bayern rückte die Wasserstraße in drei Panels in den Fokus. Diskutiert wurde ihre Rolle für nachhaltige Logistik, Herausforderungen bei GST sowie Chancen in der Kreislaufwirtschaft. Klar wurde: Das Binnenschiff kann mehr – wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

An einem Tag im Jahr sind nicht das Ruhrgebiet und der Rhein das Zentrum der Binnenschifffahrt, sondern Nürnberg und der Main-Donau-Kanal. 2025 fiel dieser Tag auf den 20. November, an dem das Think Tank CNA zum Logistik Congress Bayern geladen hatte. Das Programm am Vormittag fokussierte sich nach der Rede des digital zugeschalteten bayerischen Verkehrsministers Christian Bernreiter unter anderem auf Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der Logistik. Am Nachmittag verteilten sich die Kongressteilnehmer auf sieben Tracks mit über 20 Speakern, die sich vertiefend verschiedenen Themen widmeten. Drei Slots konzentrierten sich dabei auf die Potenziale und Herausforderungen in der Binnenschifffahrt.

Track 1: „Wasserstraße entwickeln“

Auftakt des ersten Slots war der Vortrag „Die Binnenwasserstraße: ein Juwel der Nachhaltigkeit – Status quo und Trends in der Binnenschifffahrt“ von Sophie Wiesinger, Senior Researcher Sustainable Transport & Project Manager an der Fachhoch-

schule Oberösterreich. In ihrer Präsentation beleuchtete die österreichische Wissenschaftlerin unter anderem den Modal Shift auf der Donau und verschiedene technische Innovationen im Bereich Binnenschifffahrt – von alternativen Antrieben über autonomes Fahren bis hin zu innovativen Schiffdesigns und digitaler Supply Chain. Zudem ging sie auf neue Geschäftsmodelle und -märkte ein und beschrieb die Ergebnisse einer aktuellen Studie über Donautransporte aus Sicht der verladenden Industrie. Dabei hoben acht von zwölf interviewten international bedeutenden Verladern den konstanten Wert der Donau für den Transport hervor. Zum Abschluss betonte Wiesinger, wie wichtig es sei, die Binnenschifffahrt unter jungen Menschen bekannter zu machen und stärker in die Ausbildung einzubeziehen.

Im Anschluss an den Vortrag mit einem optimistischen Blick auf die Binnenschifffahrt aus Österreich folgte eine rege Podiumsdiskussion zum Thema „Ein Fluss + zwei Länder“ mit Wiesinger, Nicolai von Rimscha, Ministerialrat im bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in München,



und Dörte Maltzahn, Head of Freight + Transportation Management bei Knauf Gips, die die Verladenseite vertrat. Rimscha, der für das Sachgebiet Schifffahrt, Häfen, Verkehrswasserbau verantwortlich ist, betonte, wie wichtig die Ertüchtigung der Infrastruktur sei und dass der Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen vorangetrieben werden müsse. Wiesinger zeigte sich optimistisch, dass das Binnenschiff beispielsweise durch Innovationen wettbewerbsfähiger und kostengünstiger wird. Maltzahn äußerte den Wunsch, dass das Binnenschiff auch in den kommenden Jahren in der Verteilung des Haushalts ausreichend berücksichtigt wird, weil es die Grundlage dafür sei, „verlässlich mit diesem Verkehrsträger arbeiten zu können“.

Track 2: „Spezialist für Großes + Schweres“

Dass sich das Binnenschiff in sehr vielen Fällen für Großraum- und Schwertransporte (GST) eignet, sollte inzwischen eigentlich kein Geheimnis mehr sein. Wie herausfordernd die Realität mitunter ist, machte Ulrich Nester von Siemens Mobility in der zweiten Paneldiskussion deutlich. Zu teuer, zu aufwendig und aufgrund des Umladens zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu risikobehaftet, lauteten seine Argumente. Er diskutierte gemeinsam mit Marc Schellinger von Felbermayr, Guido Ellner von Bayernhafen und Jan Stubbe vom Wasserstraßen- & Schifffahrtsamt (WSA) Donau MDK über die Potenziale des Verkehrsträgers bei GST, wobei sich naturgemäß die beiden letztgenannten für das Binnenschiff aussprachen.

Stubbe verwies darauf, dass das WSA derzeit mit verschiedenen Projekten daran arbeitet, GST auf der Wasserstraße zu erleichtern und attraktiver zu machen. Dazu gehören eine GST-Datenbank, die sich derzeit im Aufbau befindet, sowie gemeinsam mit Kommunen und Ländern die Festlegung von Mikrokorridoren, um die Genehmigungsverfahren für den Transport von der Wasserstraße auf die Autobahn zu beschleunigen. Zudem gibt es bis Ende 2025 eine Anschlussfinanzierung für den regelmäßigen Transport von GST auf der Wasserstraße als Shuttleverkehre, die allerdings laut Stubbe nicht viel Beachtung gefunden hat.

Track 3: „Kreislaufwirtschaft etablieren“

Der dritte Themenschwerpunkt drehte sich rund um die Potenziale der Kreislaufwirtschaft. Dabei zeigte Johann Eicher, als



Im Panel „Ein Fluss, zwei Länder“ ging es unter anderem um den grenzüberschreitenden Austausch über die Donau.

Baudirektor zuständig für technische Strategien, Ausstattung, Verkehrssicherheit im Straßenbau im bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, wie teerhaltiger Straßenaufbruch von bayerischen Straßen in einer Anlage von Reko in Rotterdam wieder aufbereitet werden sollen. Wie das thermische Verfahren genau funktioniert, erläuterte anschließend Jan Hoeflaken, Geschäftsleiter bei Reko.

Robert Nasseide von der MAV Kelheim gab einen Einblick in die Bedeutung der Kreislaufwirtschaft und das Potenzial von Transporten von mineralischen Abfällen wie Bodenaushub und Gleisschotter in der Logistik. Zum Abschluss der Kurzvorträge erläuterte Rolf Möbius vom Zweckverband Abfallverwertung Süd-Ost-Bayern das Ferntransportsystem per Bahn zum Müllheizkraftwerk in Burgkirchen im Landkreis Altötting. In der gemeinsamen Podiumsdiskussion mit den Referenten und Maik Staehr von der DB Infrago waren sich alle einig, dass Kreislaufwirtschaft nur dann Sinn ergibt, wenn sie insgesamt nachhaltig ist – was den Transport natürlich miteinschließt.

Annika Beyer

Anzeige

**RHEIN
UMSCHLAG**
SEIT 1924

Technik. Tonnage. Tempo.
Logistiklösungen über Wasser, Schiene und Straße.

www.rhein-umschlag.de Dalbenstraße 17 | 26135 Oldenburg

