



Die Binnenschifffahrt wird sich 2026 wahrscheinlich auf einem ähnlichen Niveau wie 2025 bewegen.

Wie wird 2026?

Wie blicken Branchenvertreter aus der Binnen- und Seeschifffahrt sowie aus dem Schienengüterverkehr auf das laufende neue Jahr? Welche Herausforderungen stehen an, wo geht es aufwärts, wo bleibt es düster? Ein Ausblick – mit interessanten Erkenntnissen.

Dämpfer kurz vor Abschluss des Jahres: Das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung korrigiert sein im Herbst 2025 prognostiziertes Mini-Wachstum für 2026 und 2027 jeweils um 0,5 Prozentpunkte kräftig nach unten (Stand 12. Dezember 2025). Demnach wird die deutsche Wirtschaft 2026 nur um 0,8 Prozent und 2027 um 1,1 Prozent wachsen. Eine Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) zeigt aber: Deutsche Unternehmen sehen für das Jahr 2026 allmählich einen Aufschwung kommen: So erwarten 19 von 46 Verbänden im neuen Jahr eine höhere Produktion als 2025, nur neun rechnen mit einem Rückgang. Im Vorjahr hatten noch 20 Wirtschaftsverbände mit schlechteren Geschäften gerechnet. Positiv ist auch: Die deutsche Industrie hat laut dem Statistischen Bundesamt im November 2025 überraschend den dritten Monat in Folge mehr Aufträge erhalten. So legten die Bestellungen um 5,6 Prozent im Vergleich zum Vormonat zu. Das ist das größte Plus seit Dezember 2024. Die Zeichen Richtung möglicher Trendwende mehren sich also. Bleibt nur die spannende Frage: Wie blicken die Verkehrsträger in das neue Jahr? So viel gleich vornweg: Es gibt vereinzelt Lichtblicke, aber nicht überall.

Binnenschifffahrt stabilisiert sich

Mit einer Seitwärtsbewegung rechnet im neuen Jahr die Binnenschifffahrt. „Das Transportaufkommen wird sich im Bereich von 170 Millionen Tonnen stabilisieren“, sagt Roberto Spranzi, Vorstand der Deutschen Transport Genossenschaft Binnenschifffahrt (DTG). Gleichbleibende Tonnage bedeutet jedoch nicht unverändertes Geschäft. Spranzi erwartet, dass sich die Anteile der Gütergruppen auch 2026 weiter verschieben. Schüttgüter verlieren tendenziell an Bedeutung, stattdessen werden mehr Container sowie Großraum- und Schwerguttransporte über Deutschlands Wasserstraßen befördert. Gut dürfte

der Transport von Rotorblättern für Windkraftanlagen laufen – neue Schubleichter sind in der Lage, bis zu 100 Meter lange Exemplare aufzunehmen. Über den Transport von Rüstungsgütern werde ebenfalls zumindest gesprochen, so Spranzi.

Auch die klassische Trockenschifffahrt dürfte auf dem gleichen Kurs wie 2025 bleiben. „Im Kanalgebiet rechnen wir mit gleichbleibendem Markt, auf dem Rhein gibt es vielleicht vereinzelt Mengenreduzierungen, die aber nicht zu gravierend ausfallen dürften“, sagt Jochen Hennes, Geschäftsführer der EWT Schifffahrtsgesellschaft, die für die Baustoffindustrie, die Stahl- und Agrarbranche sowie die Entsorgungswirtschaft tätig ist. Sorgen bereitet Hennes die immer schlechtere Planbarkeit. „Viele Kunden wissen nicht, was sie in zwei Monaten machen.“ Für 2026 setzt er seine Hoffnungen auf die Baustoffbranche. Daneben könne sich der Import von Schüttgütern positiv entwickeln, so Hennes. Als Beispiel nennt er Hüttensand, ein Nebenprodukt der Stahlherstellung, das in der Zementindustrie benötigt wird. Früher lieferten deutsche Hochöfen das Material, heute wird es vermehrt über die Seehäfen importiert und mit dem Binnenschiff weiterbefördert.

Über 2026 hinaus sieht Spranzi keine entscheidenden Marktveränderungen. Der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split liege weiter zwischen sechs und sieben Prozent; das Vorcorona-Volumen von 200 Millionen Tonnen werde wohl nicht mehr erreicht. Zudem erwartet er, dass fehlendes Personal das drängendste Problem der Branche bleibe – obwohl die Bundesregierung unlängst ihre Ausbildungsbeihilfe auf 6,8 Millionen Euro angehoben hat und alle Plätze auf dem Schulschiff „Rhein“ ausgebucht sind. „Ein großer Teil der Auszubildenden wird beim Bund arbeiten“, erklärt er. Gleichzeitig gingen derzeit viele osteuropäische Kräfte von Bord. „Matrosen aus Polen bleiben in ihrer Heimat, um dort Lkw zu fahren.“



Seeschifffahrt: Stabiles Geschäft

Vorsichtige Zuversicht für 2026 zeigt Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR): „Wir erwarten, dass der Markt stabil bleibt, sowohl im Container- als auch im Massengutbereich.“ Die vorhandenen Flotten seien ausgelastet, die Orderbücher der Werften voll. „Es kommen viele neue Schiffe auf den Markt.“ Kröger rechnet 2026 mit stabilem Geschäft. Allerdings entwickelten sich nicht alle Relationen gleich gut: Im südostasiatischen Raum sei mit Wachstum zu rechnen, auf der Europa-Asien-Route weiter mit einer schwachen Performance.

Die große Unbekannte in der Seeschifffahrt bleibt die Lage im Roten Meer. Einige Experten erwarten, dass die Huthi-Rebellen ihre Angriffe auf Handelsschiffe einstellen. „Die tatsächlichen Effekte wären in diesem Fall schwer einzuschätzen“, so VDR-Chef Kröger. Da Handelsschiffe auf der Asienroute dann nicht mehr den Umweg um das Kap der Guten Hoffnung machen müssten, würde die Laufzeit sinken – und damit auch die Nachfrage nach Transportkapazitäten. „Dieser Effekt könnte indes durch das generelle Mengenwachstum ausgeglichen werden.“ Es bleibe unklar, ob eine Öffnung des Roten Meeres zu Überkapazitäten führen würde.

Die guten Aussichten im internationalen Seehandel bedeuten aber nicht automatisch rosige Aussichten für deutsche Spediteure. „Durchwachsen, mit möglichen Ausschlägen nach unten“, fasst eine Hamburger Seehandelsspediteurin, die namentlich nicht genannt werden will, ihre Erwartungen für 2026 zusammen. Die Lage bei ihren Kunden, die überwiegend im Export tätig sind, sei nicht ermutigend. „Viele kämpfen mit schlechtem Absatz – weltweit.“ Die Logistikerin befürchtet weitere Nachwirkungen der US-Handelspolitik: Nachdem Trump Anfang 2025 hohe Zölle auf Waren aus China angekündigt hatte, suchen sich viele Unternehmen aus der Volksrepublik alternative Absatzmärkte. „Meine Kunden berichten, dass die Chinesen ihre Preise zum Teil halbiert haben“, sagt sie. Deshalb würden deutsche Exporteure ihre Volumina zurückfahren. Die guten Geschäftszahlen, die der Hamburger Hafen vorgelegt hat, würden nur einen Teil der Realität widerspiegeln. „Der Umschlag an den Terminals lief vor allem gut, weil dort China-ware gelöscht wurde“, so die Hamburger Spediteurin.

Schiene: Bangen und Hoffen

Eine überlastete und veraltete Schieneninfrastruktur, zu wenig Lokführer und Disponenten, die Sorge um DB Cargo, permanente Zugverspätungen und Störungen im Schienennetz im Zuge der Generalsanierung: Die Liste an Herausforderungen ist auch im deutschen Schienengüterverkehr lang. Trotzdem blickt Martin Burkert, Vorstand der Allianz pro Schiene und Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), vorsichtig optimistisch auf das neue Jahr: „Die Taskforce ‚Für eine bessere Bahn‘ des Bundesverkehrsministers Patrick Schnieder hat für eine Stimmungsaufhellung im deutschen Schienengüterverkehr gesorgt“, lobt er. „Zum ersten Mal wird unsere gesamte Branche inklusive Bundesnetzagentur, Politik-, Bundesbehörden- und Industrievertretern an einem Tisch sitzen, um etwas gemeinsam zu verbessern und zu verändern. Wir alle wollen ja mehr Güter auf der Bahn.“

Sorgen macht Burkert hingegen, wie es mit dem Einzelwagenverkehr im neuen Jahr weiter geht. Hintergrund ist das EU-Beihilfeverfahren, im Zuge dessen DB Cargo bis Ende 2026

schwarze Zahlen schreiben muss. Ansonsten drohen dem Unternehmen milliardenschwere Nachzahlungen, die Zerschlagung oder gar das Aus für Teile seines Geschäfts, etwa den Einzelwagenverkehr. „Ohne Einzelwagenverkehr gibt es aber auch kein einziges Stahlwerk mehr – egal wie viel Geld die Politik in grünen Stahl investiert. Und für die Chemiebranche ist dieser ähnlich relevant“, warnt Burkert.

Immerhin: „Politisch ist das nun erkannt. Die Politik muss jetzt also entscheiden, was sie möchte“, betont Burkert. Er fordert, den Einzelwagenverkehr zu fördern und stellt klar: „300 Millionen Euro, wie im Haushalt 2026 vorgesehen, sind das Mindeste.“ Nötig ist das. So verzeichnete der Einzelwagenverkehr im Jahr 2024 einen Verlust von 400 Millionen Euro; das Ergebnis 2025 ist noch nicht bekannt. Zudem bedarf es laut Burkert einer Neujustierung der Richtlinien der Einzelwagenförderung, damit das Geld auch beim Einzelwagenverkehr und nicht bei halben Ganzzügen ankommt. Diese muss am besten noch für 2026 erfolgen, da Cargo ansonsten in schwieriges Fahrwasser gerät.

Lichtblick Trassenpreise

Immerhin: An der Preisfront entspannt sich im Schienengüterverkehr die Lage und damit auch im Kombinierten Verkehr (KV): So steigen die Trassenpreise im neuen Jahr auf dem deutschen Schienennetz nun doch nicht um 35 Prozent, wie von der Branche befürchtet, sondern um 5,8 Prozent. Und im Schienenpersonennahverkehr werden derweil die Trassenpreise um 3,0 Prozent angehoben, im Schienenpersonenfernverkehr sogar um 1,2 Prozent gesenkt. Was die Anbieter indes empfindlich bedrückt: „Wir leiden wirklich unter der schlechten Qualität des deutschen Schienennetzes. Das ist auch 2026 unsere größte Herausforderung“, bringt Michail Stahlhut, CEO des Schweizer Kombi-Operators Hupac, die Lage im Kombinierten Verkehr auf den Punkt.

Umso dringlicher brauche Hupac, wie alle anderen Anbieter auch, bei Streckensperrungen gesicherte Ausweichkapazitäten. „Die DB Infrago muss uns 90 Prozent der Kapazitäten absichern. Und zwar mit den gleichen Parametern, also unter anderem gleiche Zuglänge, gleiches Zuggewicht, gleiches Streckenprofil.“ Gleichwohl werde Hupac, kündigt Stahlhut an, sein Verkehrsnetz auf höhere Zugfrequenzen ausrichten, um dadurch die Stabilität der Logistikleistung zu gewährleisten: „Wir konzentrieren unser Angebot auf die zentralen Korridore und erhöhen dort die Abfahrten. Wenn pro Tag drei bis vier Züge starten, lassen sich Zugaussfälle besser kompensieren und Ressourcen effizienter einsetzen.“

Vorsichtiger Optimismus

Gleichwohl fällt Stahlhuts Mengen- und Umsatzerwartung für 2026 eher vorsichtig aus: „Wir rechnen nicht mit großen Sprüngen. Wenn wir unseren Umsatz und unsere Mengen halten, können wir zufrieden sein.“ Treiber könne vor allem die Konsumgüterwirtschaft sein. Wichtige Wachstumsimpulse – Stichwort europäische Vernetzung – erhofft er sich auch von dem neuen Dual-Mode-Terminal in Barcelona, das Hupac im Januar in den Probebetrieb genommen hat, und der Erweiterung seines Terminals im italienischen Piacenza. Sicher helfe auch die Stabilisierung der Verkehre in Richtung Südosteuropa wie Rumänien und Türkei.

Constantin Gillies, freier Journalist, und Eva Hassa