

Zahl des Monats

12

Milliarden Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur haben laut IW Köln Ausgaben ersetzt, die zuvor regulär aus dem Kernhaushalt bezahlt wurden.

Zitat des Monats



Shkolnikov/Duisburg Kontor

„Die autonome und ferngesteuerte Schifffahrt ist ein zentraler Baustein für die Zukunft des klimafreundlichen und effizienten Güterverkehrs in Deutschland und Europa.“

Dr.-Ing. Frederic Kracht,
Fachbereichsleiter im
Entwicklungszentrum für
Schiffstechnik und
Transportsysteme (DST)

Kurz & knapp

Bremse für Spritpreise

Am 1. April 2026 sind als Folge der durch den Iran-Krieg gestiegenen Kraftstoffpreise neue Regelungen zur Begrenzung der Preiserhöhungsfrequenz in Kraft getreten. Demnach dürfen Tankstellen ihre Preise nur noch einmal täglich um 12 Uhr erhöhen. Preissenkungen bleiben jederzeit möglich. *ab*

Wert sinkt auf Tiefpunkt

Im Jahr 2025 hat die Binnenschifffahrt in Deutschland 1,3 Prozent weniger Güter transportiert als im Vorjahr, wie das Statistische Bundesamt (Destatis) in Wiesbaden mitteilte. Auf den Binnenwasserstraßen wurden insgesamt 171,6 Millionen Tonnen Güter befördert (2024: 173,8 Millionen Tonnen). Das war laut Destatis der „niedrigste Wert seit der deutschen Vereinigung im Jahr 1990“.

Der Rückgang des Transportaufkommens ist laut den Statistikern in erster Linie auf den Güterversand ins Ausland zurückzuführen. Die dorthin beförderte Menge sank auf 41,1 Millionen Tonnen und lag damit 4,8 Prozent unter dem Vorjahreswert. Demgegenüber stieg die aus dem Ausland nach Deutschland transportierte Gütermenge mit 77,0 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr nur leicht (+ 0,6 Prozent). Der innerdeutsche Verkehr blieb mit 42,8 Millionen Tonnen stabil (+ 0,2 Prozent), während sich der Transitverkehr deutlich auf 10,7 Millionen Tonnen verringerte (- 5,4 Prozent).

Einen besonders großen Stellenwert im Verkehr mit dem Ausland haben die sogenannten „ARA-Häfen“ Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Zwischen dem Hafen in Rotterdam und Deutschland wurden 2025 auf Binnenschiffen 57,2 Millionen Tonnen Güter transportiert (Empfang und Versand von Gütern). Damit war Rotterdam der wichtigste Hafen im grenzüberschreitenden Verkehr in der Binnenschifffahrt. Auf Rang 2 folgte Antwerpen mit 17,7 Millionen Tonnen und auf Rang 3 Amsterdam mit 9,0 Millionen Tonnen. Damit entfielen insgesamt 84,0 Millionen Tonnen – und somit 71,1 Prozent der insgesamt 118,1 Millionen Tonnen im Verkehr mit dem Ausland transportierten Güter – auf diese drei Häfen. Mehr als die Hälfte (55,1 Prozent) des Transportaufkommens entfiel 2025 auf Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Schiffe unter deutscher Flagge kamen auf einen Anteil von 31,7 Prozent.

Nach Ladungsarten betrachtet prägten im Jahr 2025 die trockenen Massengüter (beispielsweise Steine und Erden, Erze oder Kohle) mit 92,5 Millionen Tonnen (- 1,5 Prozent zum Vorjahr) und die



Bundesanstalt für Wasserbau

Das Transportaufkommen auf deutschen Wasserwegen ist auf den niedrigsten Stand seit 1990 gesunken.

flüssigen Massengüter (zum Beispiel flüssige Mineralölerzeugnisse oder Chemikalien) mit 49,0 Millionen Tonnen (- 1,9 Prozent) den Transport auf Binnenschiffen. Ihr Anteil am gesamten Transportaufkommen lag bei 53,9 Prozent beziehungsweise 28,5 Prozent. Der Containerverkehr erreichte eine Gütermenge von 16,6 Millionen Tonnen (- 1,0 Prozent) und einen Anteil von 9,7 Prozent am Transportaufkommen. Die übrigen Ladungsarten machten zusammen 13,5 Millionen Tonnen (+ 2,4 Prozent) oder 7,9 Prozent des Gesamtaufkommens aus.

Zu den bedeutendsten Gütergruppen der Binnenschifffahrt zählten im Jahr 2025 flüssige Mineralölerzeugnisse (Motorentreibstoffe, Heizöle und andere Mineralöle) mit einer transportierten Menge von 27,8 Millionen Tonnen (- 2,7 Prozent zum Vorjahr), gefolgt von Steinen und Erden mit 20,0 Millionen Tonnen (- 0,7 Prozent), Eisenerzen mit 17,7 Millionen Tonnen (- 12,7 Prozent) sowie Kohle mit 16,1 Millionen Tonnen (+ 5,9 Prozent). Insgesamt entfiel damit knapp die Hälfte (47,5 Prozent) des gesamten Transportaufkommens auf diese vier Warengruppen. **tb**



Mehr Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal

Angesichts steigender Energiepreise infolge des Kriegs im Nahen Osten steuern seit Anfang März wieder etwas mehr Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal an. „Die Schiffe werden in Summe vielleicht nicht dramatisch mehr jetzt in den letzten Tagen, aber die nehmen deutlich längere Wartezeiten in Kauf“, sagte der Vorsitzende der Initiative Kiel-Canal, Jens B. Knudsen, Ende März der Deutschen Presse-Agentur. Wartezeiten betragen teils acht bis zehn Stunden. „Deutlich größere Schiffe sehen wir jetzt wieder im

Kanal.“ Der Experte vermutet den starken Anstieg der Bunkerpreise als Grund für die aktuelle Entwicklung. Der Preis für schwefelarmes Marinegasöl sei von 600 oder 700 Dollar je Tonne auf 1.400 Dollar gestiegen.

Zwischen Nord- und Ostsee befuhren die wichtige Wasserstraße im vergangenen Jahr 22.262 Schiffe (2024: 24.866 Schiffe, - 10,5 Prozent), die 69,5 Millionen Tonnen Ladung transportierten. 2024 waren es knapp 75,6 Millionen Tonnen gewesen. **dpa**

HGK setzt auf KI im Niehler Hafen Köln

Mit Unterstützung des Förderprogramms „Digitale Testfelder in Häfen“ (Digitest) aus dem Bundesministerium für Verkehr will die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) den Standort Niehl gezielt weiterentwickelt. Das Unternehmen setzt dabei erstmals ein KI-gestütztes Erfassungssystem ein. Ziel ist es, mit dem durch die „Digitest“-Förderung realisierten intelligenten Erfassungssystem, die Produktivität der Umschlagprozesse im Hafen zu erhöhen und über die zentrale Datenbasis eine durchgängige, effiziente Vernetzung der drei Verkehrsträger zu erreichen.

Durch das KI-basierte System werden sämtliche Daten von Schiffen, Bah-

nen und Lkw sowie der von ihnen transportierten Ladeeinheiten wie Container erfasst, konsolidiert und autonom verarbeitet. Mehr als 80 Kameras und Sensoren registrieren an 18 Standorten auf dem Hafengelände – sogenannten Gates – alle relevanten Informationen.

Für die Umsetzung müssen Baumaßnahmen realisiert werden: Im Hafen Niehl wurden bis jetzt bereits rund 5.000 Meter Kabel durch unterirdische Kabelwege gezogen – weitere Kilometer folgten bis zum Projektabschluss Ende März 2026. Die Ein- und Ausfahrten für die Lkw wurden baulich angepasst und modernste Netzwerktechnik mit Glasfaseranbindung verbaut. **ab**

DB Cargo bleibt Sorgenkind

Bei der DB Cargo hat sich 2025 der operative Verlust von 357 Millionen Euro auf sieben Millionen Euro verringert. Allerdings stammen 180 Millionen davon aus einmaligen Erträgen, beispielsweise dem Verkauf von Lokomotiven und anderen Fahrzeugen, die anschließend meist zurückgemietet wurden. Rund 150 Millionen Euro sind somit tatsächlich auf operative Fortschritte zurückzuführen.

Trotzdem verfehlte DB Cargo die Gewinnzone erneut, wenn auch nur knapp. Gleichzeitig sank die Transportleistung deutlich, unter anderem auf-

grund der konsequenten Stilllegung unrentabler Verkehre, vor allem im maritimen und kontinentalen kombinierten Verkehr. Außerdem sollen bis 2029/30 von derzeit circa 25.000 Beschäftigten etwa 6.200 Stellen abgebaut und die Strukturen grundlegend verschlankt werden. Der DB Cargo droht weiterhin die Zerschlagung. Hintergrund dafür ist, dass die EU-Kommission ab 2026 keine Quersubventionierung durch den DB-Konzern mehr erlaubt. Sprich: Die Güterverkehrssparte muss in diesem Jahr selbst Gewinne erwirtschaften. **ab**

Kurz & knapp

Hafen Linz erhält Preis

Das Hochwasserschutzprojekt „Save Port of Linz“ wurde Mitte März 2025 mit dem Clia – Staatspreis für Klimawandelanpassung (3. Platz) ausgezeichnet. Das Hochwasserschutzsystem schützt den Handelshafen, angrenzende Industrieflächen und innerstädtische Gebiete auf rund 560 Hektar vor einem bis zu 300-jährlichen Hochwasser. Herzstück ist ein 26 Meter breites Hochwasserschutztor mit integrierten Pumpen, ergänzt durch 900 Meter mobile Schutzelemente, die Verstärkung bestehender Dämme und eine Notlande. **ab**

Neue Bahnverbindung

Die 2.500 Kilometer lange Verbindung zwischen Castelguelfo (Italien) und Fröviwird (Schweden) wird seit Ende Februar 2026 als geschlossenes Ganzzugsystem für das finnische Logistikunternehmen Nurminen Logistics betrieben und durch die Zusammenarbeit der beiden zu FS Logistix gehörenden Bahnunternehmen Mercitalia Rail und TX Logistik ermöglicht. Der Zug ist im Regelbetrieb mehr als 500 Meter lang und transportiert hauptsächlich Container mit Lebensmitteln, Getränken, Fliesen, Zellstoff, Holz, Papier und Stahl sowie weitere Güter. **ab**

Mehr Intermodalzüge

Im Rahmen des Joint Ventures Smartrail Logistics fährt Captrain tägliche Züge in beiden Richtungen zwischen dem Bremer Roland-Terminal und Stuttgart Hafen. Hinzu kommen Anschlussverbindungen nach Bremen-Sebaldsbrück und Sindelfingen. L.I.T. übernimmt im Vor- und Nachlauf Transporte auf der Straße zwischen den Anfangs- und Endpunkten sowie Lieferanten und Endkunden in den Regionen rund um Bremen und Stuttgart. Transportiert werden sowohl konventionelle Sendungen als auch Ladungen des kombinierten Verkehrs (KV). Captrain setzt dabei elektrische Lokomotiven mit integrierter Last-Mile-Technologie ein. **ab**