



Deborah Baran

Annika Beyer mit Felix Kunath, Clemens Bochynek, Tim Boettcher, Sebastian Doderer, Joachim Zimmermann und Daniel Bell.

# Chance fürs Binnenschiff?

Die Korridorsanierung der Deutschen Bahn ist im vollen Gange. Das bringt einige Herausforderungen mit sich, kann aber auch eine Chance für das Binnenschiff bedeuten. Vertreter verschiedener Verkehrsträger diskutierten auf der Transport Logistic über das aktuelle Thema.

**W**ie wird sich die Sanierung des Schienennetzes auf Transport- und Logistikunternehmen auswirken? Inwieweit kann man Transporte auf die Binnenschiffe umlagern? Und wie können die Beteiligten von der herausfordernden Situation profitieren? Diesen Fragen widmete sich eine Podiumsdiskussion zum Thema „Generalsanierung auf der Schiene – Chance für das Binnenschiff?“ am zweiten Tag der Messe Transport Logistic in München. Unter dem Namen Korridorsanierung saniert die Deutsche Bahn derzeit die Schieneninfrastruktur mit einem radikalen Vorgehen: Insgesamt sollen bis 2030 deutschlandweit mehr als 4.000 Streckenkilometer Schiene in 40 Korridoren generalsaniert werden. Den Auftakt machte im Juli 2024 die Riedbahn. Der 70 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen Frankfurt am Main und Mannheim wird täglich von 300 Fern-, Nah- und Güterzügen befahren.

Joachim Zimmermann, Geschäftsführer von Bayernhafen und Präsident beim Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, fand in seinem Impulsvortrag die richtigen einleitenden Worte zu dieser aktuellen Fragestellung. Anschließend besprachen bei der von SUT-Redakteurin Annika Beyer moderierten Podiumsdiskussion Daniel Bell, Head of Fleet bei Kühne + Nagel Euroshipping, Tim Böttcher, Geschäftsführer bei Rhenus Partnership Hanse, Clemens Bochynek, Geschäftsführer der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV), Sebastian Doderer, Necoss – Neutral Container Shuttle System, und Felix Kunath, Executive Director der Business Unit Full Truck Loads von Gruber Logistics das Potenzial, Transporte von der Schiene auf Binnenschiffe umzuladen. Statt sich als Konkurrenten zu verstehen, waren sich alle darin einig, dass man nur gemeinsam die Herausforderungen der Streckensperrungen aufgrund der

Korridorsanierung bewältigen kann – und dass das Binnenschiff viel öfter als Alternative mitgedacht werden sollte.

## Mehr Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern

Wie Bayernhafen-Chef Zimmermann in seinem Impulsvortrag anmerkte, könne man feststellen, dass viele der sanierungsbedürftigen Schienekorridore ziemlich exakt auf Wasserstraßenkorridoren liegen: „Insofern liegt es natürlich nahe, dass es Möglichkeiten gibt, Beipässe zu schaffen und Kooperationen zwischen den zwei Verkehrsträgern zu stiften“, sagte Zimmermann. Im Gegensatz zur Riedbahn-Sanierung 2024 sei es jedoch bei den anstehenden Sanierungen der Strecken Nürnberg-Regensburg und Regensburg-Passau deutlich schwieriger, Ausweichkorridore zu finden. Schon im Vorfeld der Sanierungen merke man: „Es herrscht eine Art Tunnelblick vor. Man stimmt sich eigentlich gar nicht mit anderen Verkehrsträgern ab.“ Ein weitsichtiger Ausblick und dass auch betroffene Mittelständler mit einbezogen würden, sei wünschenswert.

Dass die Generalsanierung tatsächlich eine Chance für das Binnenschiff sein kann, habe man bei der der Riedbahn-Sanierung gemerkt: „Die Kollegen in Aschaffenburg und im Frankfurter Hafen haben sehr stark davon profitiert“, berichtet Zimmermann. Aushubmaterial wurde teilweise per Schiene zu den Häfen und per Binnenschiff abtransportiert und auch Schwellenlogistik sei über die Häfen gelaufen. „Projektbezogen gibt es schon sehr gute Ansätze. Das lässt sich auch noch gut ausbauen“, ist er überzeugt. Nachdenklich stimme ihn allerdings, wie man mit Verkehren umgehe, die nicht projektbezogen sind, sondern die heute schon als Linienverkehre laufen. „Wir müssen wirklich versuchen, die zwei Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zusammenzubringen“, betonte er und stellte als



Deborah Baran

Joachim Zimmermann leitete in seinem Impulsvortrag das Thema Generalsanierung auf der Schiene ein.

Impuls für die anschließende Diskussion die Frage, woran es liege, dass die Binnenschiffahrt es nicht als Chance sieht, ein Back-up zu sein, sondern sich zunächst vornehm zurückhalte.

## Noch Luft nach oben

Die Diskussionsrunde begann mit einer allgemeinen Stimmung zu der anstehenden Generalsanierung. Dabei war sich die Runde auf der Bühne relativ einig: „Es ist eine Chance, die müssen wir nutzen“, sagte Bell von Kühne + Nagel und ergänzte: „Ich denke, wir sind auf dem richtigen Weg.“ Doderer von der Eisenbahngesellschaft Necoss merkte an, dass es grundsätzlich gut sei, dass die Deutsche Bahn Geld in die Hand nehme, weil das deutsche Schienennetz in einem sehr schlechten Zustand sei. „Es muss etwas getan werden. Die Frage ist, muss man das nun alles selbst organisieren oder gibt es da Hilfen, um geeignete Alternativlösungen zu finden?“, fragte Doderer. „Fakt ist: Es sind Hunderttausende von Tonnen, die auch während der Baustellenzeiträume weiterbewegt werden müssen. Deswegen ist es wichtig, dass wir uns rechtzeitig mit Verlagerungsmöglichkeiten beschäftigen und alle Möglichkeiten prüfen“, betonte er.

Bochynek, der als Geschäftsführer der SGKV alle Verkehrsträger vertritt, wies darauf hin, dass auch grenzüberschreitende Verkehre und damit Nachbarstaaten von der Generalsanierung mitbetroffen sein werden. An diesen Stellen müsse deshalb ebenfalls ein guter Austausch funktionieren. Aber Bochynek war optimistisch: „Eine Lösung findet man immer – das ist Logistik. Man merkt, was ein Verkehrsträger kann, wenn es wirklich knirscht.“

Da das Binnenschiff häufig nicht als Alternative mitgedacht werde, fand Bell: „Wir müssen endlich aus dem stillen Kämmerchen raus und proaktiv werden.“ „Die Kommunikation ist noch ausbaufähig“, meinte auch Böttcher von Rhenus Partnership Hanse. „Da kommt aber auch stark die Regierungsseite ins Spiel, um die Binnenschiffahrt auf Augenhöhe zu holen.“ Das Image des Binnenschiffes müsse zudem aufpoliert werden. „Das sind hochmoderne Schiffe. Wir sind viel weiter, als die meisten denken“, unterstrich Bell – besonders beim Thema Nachhaltigkeit.

Allerdings werde schon in der Ausbildung – und Prüfung – zum Speditionskaufmann und zur Speditionskauffrau das Thema Binnenschiffahrt sträflich vernachlässigt, waren sich alle einig: „Da muss einiges gemacht werden“, sagte Böttcher. Bochynek bekräftigte: „Das ist ein superwichtiges Thema. Wenn ich das Personal dafür nicht ertüchtige, fehlt es bei allen folgenden Projekten.“

Kunath von Gruber Logistics war der Vertreter des Straßenverkehrs in der Runde. Dort werde die Sanierung als Fluch und Segen gesehen: „Einerseits bekommen wir mehr Arbeit, aber wir nutzen auch den Kombinierten Verkehr. Die Straßen werden noch voller und der Fahrermangel ist schon jetzt sehr eklatant.“ Der Transportpreis werde steigen und besonders für Mittelständler ein großes Problem werden. „Den Impuls, die Binnenschiffahrt zu nutzen, finde ich spannend. Das haben wir bisher zu wenig ins Auge gefasst“, gestand Kunath.

„Die Schnittstelle ist wichtig. Der intermodale Ansatz, die Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen, ist die Zukunft“, betonte Doderer. Deshalb müssen der Austausch und die Synergien unter den Verkehrsträgern noch weiter ausgebaut werden, regte er an. „Wir müssen gemeinsam intermodale Konzepte erstellen“, bekräftigte Bell. Auch bei der abschließenden Frage herrschte Konsens auf der Bühne: Stabilität, alle Verkehrsträger auf Augenhöhe, nicht nur reden, sondern machen, ganzheitliches Denken und Wettbewerbsgerechtigkeit waren die Wünsche der Gesprächsteilnehmer. Deborah Baran

Anzeige

**Leistung entscheidet.**

---

**SCHIFFERMANS FRIEND**

- ▾ Große Auftragskontingente für unsere Mitglieder
- ▾ Umfassendes Binnenschiffahrts-Know-how
- ▾ Bestimmen Sie mit!

DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG  
 Fürst-Bismarck-Straße 21 | 47119 Duisburg  
 T +49 2 03 | 800 04-0 | M duisburg@dtg-eg.de | www.dtg-eg.de