

"DIE BINNENSCHIFFFAHRT - EIN VERLÄSSLICHER PARTNER FÜR DIE VERSOR- GUNGS- UND VERTRIEBSLOGISTIK DER STAHLINDUSTRIE"

Vortrag auf der Jahrestagung „Stahl 2007“, Düsseldorf, 8. November 2007

Die Stahlkonjunktur boomt. Wir Binnenschiffer spüren dies mit aller Deutlichkeit an Preis und Lieferzeit für Neubauten. Wir sehen es aber auch in unseren Auftragsbüchern. Die Nachfrage nach unseren Leistungen ist auf hohem Niveau.

Deutschland verfügt mit etwa 7.500 km über das größte Wasserstraßennetz in Europa. Vor allem auf dem für uns wichtigsten Wasserweg, dem Rhein, transportieren wir pro Jahr etwa 200 Mio. t. Insgesamt waren es 244 Mio. t im Jahr 2006, etwa 3% mehr als im Jahr davor.

Mit 33.000 t pro km Wasserweg leistet die Binnenschifffahrt mehr als dreimal so viel wie die Bahn pro km Gleis und fast siebenmal so viel wie der LKW pro km Straße.

Mit dem Ruhrgebiet, der Mosel/Saar-Region, den Standorten Hamburg, Salzgitter, Kehl und Eisenhüttenstadt sowie Linz an der Donau liegen bedeutende Stahlstandorte verkehrsgünstig an Wasserwegen.

Für die deutsche Stahlindustrie beförderte die Binnenschifffahrt in 2006 etwas weniger als 40 Mio. t. Sie stellt damit einen der wichtigsten Kunden für unsere Branche dar. Das allermeiste davon, nämlich rund 32 Mio. t transportierten wir im Gütereingang. Dies bedeutet 40% der Versorgung der deutschen Stahlindustrie, womit auch die Binnenschifffahrt für die Stahlindustrie ein außerordentlich wichtiger Partner ist.

Die traditionelle Stärke der Binnenschifffahrt ist der kostengünstige Transport von Massengütern. Hier ist sie bei entsprechenden Wasserstraßen den anderen Verkehrsträgern deutlich überlegen. Das war auch der Grund für die bevorzugte Wahl flussnaher Standorte für massengutorientierte Branchen wie die Stahlindustrie aber auch die chemische oder mineralölverarbeitende Industrie.

Die exzellente Wasserstraßeninfrastruktur z. B. am Niederrhein ermöglicht es, mit einem Schubverband mit sechs Leichtern insgesamt 17.000 t Kohle oder Erz zu liefern. Die gleiche Leistung mit anderen Verkehrsträgern zu erbringen, erfordert die logistische Bewältigung von mehr als 300 Güterwaggons oder mehr als 600 LKW.

Aufgrund der Größe der einsetzbaren Schiffe kann die Binnenschifffahrt einen weiteren Vorteil sogar als Alleinstellungsmerkmal für sich verbuchen. Produkte mit besonderen Abmessungen wie z.B. Grobbleche, Langprodukte und überschwere Coils mit über 4m Breite, bis zu 28 m Länge und mehr als 35 t Gewicht kann nur sie wirtschaftlich sinnvoll befördern.

Bei der Qualität ihrer Leistung muss sich die Binnenschifffahrt nicht hinter den anderen Verkehrsträgern verstecken. Ihre Transporte führt sie mit hoher Planungssicherheit und Flexibilität durch. Nässeempfindliche Güter werden witterungsunabhängig in geschlossenen, teilweise sogar mit Entfeuchtungsanlagen ausgestatteten Schiffen befördert und in wasserüberragenden Hallen umgeschlagen.

Dort erbringen die Unternehmen der Binnenschifffahrt auch unverzichtbare Leistungen in der Stahlvertriebslogistik mit enormen Kapazitäten. Hinsichtlich der geringen Schadensanfälligkeit ist das Binnenschiff nicht zu schlagen.

Die Kapazität des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt ist gewaltig. Allein in Westeuropa stehen den Verladern etwa 12,5 Mio. t an Schiffsraum zur Verfügung. Mit Schub- und Koppelverbänden wird die Rohstoffversorgung der Stahlindustrie an 365 Tagen im Jahr zuverlässig gewährleistet. Selbst im Extremniedrigwasserjahr 2003 kam es dort nicht zu Produktionseinschränkungen aufgrund mangelnder Versorgung.

Auch hinsichtlich der Auslastungsmöglichkeit der Strecken kann kein anderer Verkehrsträger der Binnenschifffahrt das Wasser reichen. Gerade die dicht befahrene Wasserstraße Rhein bietet noch mehr als reichlich Platz für erhebliche Steigerung der Transportmengen. Staus sind dort unbekannt.

Das Potential auf anderen Wasserwegen ist gewaltig, vorausgesetzt, Engpässe wie fehlende Brückenhöhen oder Flachwasserbereiche werden bereinigt.

Die Umweltbilanz des Verkehrsträgers Binnenschiff ist trotz eines relativ hohen Durchschnittsalters der Schiffe noch immer positiv. Kein anderer Verkehrsträger fährt so klimafreundlich und mit so wenig Ressourcenverbrauch pro Tonnenkilometer wie das Binnenschiff. Eine in Arbeit befindliche Studie des PLANCO-Instituts wird hier in Kürze jüngste Erkenntnisse liefern. Hinsichtlich der Lärmemissionen und der Unfallhäufigkeit erhalten wir regelmäßig Bestnoten.

Aber wir ruhen uns nicht auf diesen Lorbeeren aus. Wir sind dabei, die Einführung schwefelfreien Treibstoffs in Tankstellenqualität in ganz Europa vorzubereiten. Zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium fahren wir Versuche, die Schiffsmotoren mit Partikelfiltern auszurüsten.

Mit Förderung des Bundesumweltministeriums wird in dem so genannten Futura-Carrier der Einsatz besonders emissionsarmer Maschinen erprobt.

Und erste Ansätze zur Erprobung der im LKW-Bereich bereits eingesetzten Ad-Blue-Technik in Kooperation mit BASF sind in Vorbereitung.

Hinsichtlich der Modernisierung der Flotten sind Reedereien und Partikuliere dabei, gewaltig zu investieren. Die Werften laufen auf Hochtouren, um mit neuen Schiffen die Erfüllung der heutigen Anforderungen unserer Kunden zu gewährleisten. Neuartige hochfeste Kompositmaterialien zum Bau leichter und flachgehender Schiffe sind in der Entwicklung.

Dennoch wird der immer deutlicher spürbare Klimawandel sich nicht allein mit neuen Materialien bewältigen lassen. Meteorologen prophezeien uns ausgedehnte Trockenphasen im Jahr, was die Verfügbarkeit an Schiffsraum verringern und den Preis pro Tonne erhöhen wird.

Sollte dies zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt führen, können die Frachtkostensteigerungen durchaus einen Wert von 400 bis 500 Mio. EURO pro Jahr ausmachen.

Die Verlagerung der von der Binnenschifffahrt nicht beförderten Mengen auf andere Verkehrsträger hat ebenfalls enge Grenzen. In jedem Fall wird es dort auch zu Preissteigerungen führen, so dass für den Standort Deutschland Logistikkosten in Milliardenhöhe nicht abwegig sind.

Diese müssen von unseren Kunden und damit letztendlich von den Verbrauchern getragen werden. Zusätzlich führen sie zur Verschlechterung der Konkurrenzfähigkeit des Produktionsstandorts Deutschland und durch Standortverlagerungen zu Arbeitsplatzverlusten.

Die Pläne zur Verbesserung der Schiffbarkeit unserer Wasserwege werden von Umweltverbänden, Parteien und Ministerien abgelehnt und zum Teil auf das Schärfste bekämpft. Die zum Beispiel an Donau oder Elbe vorgesehenen Maßnahmen zur Hebung des Wasserspiegels werden als Zerstörung letzter naturnaher, frei fließender Flüsse und Erhöhung der Hochwassergefahr gebrandmarkt.

Das Gegenteil ist der Fall. Schauen Sie sich bitte einmal vorurteilsfrei die geplanten Maßnahmen zur Beseitigung des Donauengpasses zwischen Straubing und Vilshofen für die C 280 genannte Ausbauvariante mit einer garantierten Abladetiefe von 2,50 m an.

Hier wird das Donautal inklusive der Isarmündung bis zur Mühlheimer Schleife zu Lasten landwirtschaftlicher Flächen wieder auf nahezu den Zustand von vor 1850 renaturiert.

Die deutliche Rückversetzung der Deiche schafft überflutbare Auenwälder mit erheblichem Zuwachs an Vielfalt von Flora und Fauna sowie den dringend benötigten Hochwasserschutz, den wir heute nicht mehr haben. Dennoch scheitert teilweise sogar die Veröffentlichung von geeigneten Informationen über die Maßnahmen am politischen Willen.

Wissenschaftliche Versuche der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beweisen, dass die Renaturierung von Flussufern ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt möglich ist. Und deren Fachleute erläutern Ihnen gerne, dass flussbauliche Maßnahmen den Hochwasserschutz gerade verbessern im Vergleich zu den sogenannten frei fließenden Flüssen.

Der Wasserweg als Transportinfrastruktur unter Ausnutzung des ökologischen Potentials ist eine besondere Chance, die nur die Binnenschifffahrt bieten kann. Die Kosten seines Ausbaus liegen erfahrungsgemäß weit unter denen anderer Verkehrswege.

Die Verkehrspolitiker von Union und SPD fordern, die Bundesinvestitionen in Schiene und Straße um 1 Mrd. EUR aufzustocken, davon allein 550 Mio. EUR für die Schiene. Die Mittel für die Wasserstraße wurden gerade um knapp 100 Mio. EUR aufgestockt, was lediglich die Versäumnisse der Vergangenheit abmildert.

Der Ausbau der Infrastruktur für alle Transportverkehrsträger zur Bewältigung des enormen Gütermengenwachstums ist unabdingbar. Ein Bekenntnis der Bundesregierung zu diesem Ziel im Masterplan Güterverkehr kann nur begrüßt werden.

Es ist jedoch gerade auch aus der Sicht der verladenden Wirtschaft nicht akzeptabel, dass die Binnenschifffahrt, die immerhin 70 % der Gütermengen im Vergleich zur Bahn befördert, lediglich die Brosamen aus den Infrastrukturmitteln erhält und die Personalstärke der Wasserstraßenverwaltung dermaßen heruntergefahren wird, dass selbst diese im Vergleich geringen Mittel nur zum Teil investiert werden können.

Tagesaktuell können wir die Auswirkungen sehen. Während wir unseren Auftraggebern derzeit Sorgen wegen fehlender Zusatzkapazitäten aufgrund von Niedrigwasser verursachen, zeigt die Tarifauseinandersetzung mit den Lokführern, dass auch die Bahn eine Achillesferse hat.

Ich fordere deshalb die Bundesregierung auf, die Binnenwasserstraßen adäquat zu ihrer Transportleistung mit Infrastrukturmitteln zu versorgen und die Wasserstraßenverwaltung so auszustatten, dass diese die dringend notwendigen Maßnahmen auch umsetzen kann. Bei den Ausbaumaßnahmen darf es keine ideologischen Tabus geben, sondern die Verantwortung zu ökologischer Umsetzung und Ausgleich.

Sie als Vertreter der verladenden Industrie bitte ich, sich in Ihrem ureigensten Interesse für die Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur einzusetzen, um die Qualität des Logistikstandortes Deutschland aufrecht zu erhalten.

Vielen Dank.

Dr. Gunther Jaegers