

25.11.2013 - Loh

**Verein für europäische  
Binnenschifffahrt und  
Wasserstraßen e. V.**

VBW-Bankett 2013:

**Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung  
Stahl setzt ein starkes Signal:**

Association for European Inland  
Navigation and Waterways

Association de la Navigation  
Intérieure Européenne  
et des Voies Navigables

Vereniging voor Europese  
Binnenvaart en Waterwegen

**„Die Binnenschifffahrt bleibt auch in Zukunft der  
wichtigste Transportpartner der Stahlindustrie“**

*Die Stahlindustrie wird auch zukünftig in ihre Anlagen an den Wasserstraßen investieren: Der Anteil der Binnenschifffahrt am Transportaufkommen der Stahlindustrie wird voraussichtlich auf gleichem Niveau bleiben. Die Stahlindustrie fordert den Bund auf, erhebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu tätigen.*

Gute Nachrichten für die Binnenschifffahrt gab es auf dem diesjährigen Bankett des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen am 14. November 2013 in Duisburg.

Der Verein hatte Hans Jürgen Kerkhoff, den Präsidenten der Wirtschaftsvereinigung Stahl eingeladen, um über die „Globalen Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“ zu sprechen.

Im Haniel Museum, das als erster Sitz des Unternehmens ein Nukleus für die Industrialisierung an Rhein und Ruhr war, teilte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris dem Gast mit, dass die Schlagzeilen der jüngeren Vergangenheit über Produktionsverlagerungen, Stellenabbau, Überkapazitäten und die anhaltend schwache Nachfrage im Stahlsektor zur Verunsicherung der Akteure im System Schiff/Wasserstraße/Häfen geführt haben.

In einem starken, faktenreichen Vortrag schaffte es Kerkhoff, der Verunsicherung eine optimistische Perspektive gegenüberzustellen und ein starkes Signal in Richtung System Schiff/Wasserstraße/Häfen zu setzen.

Die Stahlindustrie ist weltweit weiterhin eine Wachstumsbranche. In den letzten 10 Jahren lag das durchschnittliche Wachstum des Sektors bei 6 Prozent. Wachstumstreiber sei weiterhin China. Aber auch in Europa gebe es ermutigende Anzeichen für eine Erholung. Dabei werde sich der Stahlmarkt in Deutschland mit +4 Prozent voraussichtlich am stärksten erholen. Auch für die Stahlverarbeiter, wie den Maschinenbau und die Automobilindustrie, sehe er Anzeichen für Verbesserungen, so Kerkhoff.

Sorgenkind sei aus seiner Sicht weiterhin die Bauindustrie, die immer noch unter der Finanzkrise und den großen Beständen unverkaufter Immobilien zu leiden habe.

„Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein zentraler Baustein der Logistik der Stahlindustrie in Deutschland. Ihre Bedeutung für diesen Sektor ist gewichtig, ihre Zuverlässigkeit ist hoch, die Unfallrisiken sind minimal und ihre Unternehmen sind bekannt für ihre Kundenorientierung und Flexibilität“, erklärte Kerkhoff.

**Ansprechpartner:**

Marcel Lohbeck  
Geschäftsführer

Haus Rhein  
Dammstraße 15-17  
47119 Duisburg

Telefon +49(0) 2 03/8 00 06-27  
Telefax +49(0) 2 03/8 00 06-28  
info@vbw-ev.de  
www.vbw-ev.de

Er sehe gegenwärtig keine globalen Trends, die den Gesamtanteil der Binnenschifffahrt an der Stahllogistik, der sich seit 1967 zwischen 25-30 Prozent bewege, verändern könnten.

Im Gegenteil: Die Stahlindustrie werde auch in Zukunft in ihre Anlagen an den bundesdeutschen Wasserstraßen investieren.

Allerdings müsse sich die Binnenschifffahrt auf einige Trends einstellen, die sich aus der schwankenden Rohstahlproduktion ergeben, dazu gehöre insbesondere die Zunahme der konjunkturellen Volatilität des Marktes, aber auch eine Abnahme der Losgrößen.

Ein Megatrend sei die zunehmende Containerisierung. In einzelnen Unternehmen der Stahlindustrie werde bereits ein erheblicher Teil des Versandes über Container abgewickelt, da sich hierdurch Vorteile beim Seetransport ergeben.

Deutliche Worte fand der Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl zum schlechten Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland. Es habe Zeiten in Deutschland gegeben, da seien gewaltige Infrastrukturprojekte wie der Dortmund-Ems-Kanal, der Nord-Ostsee-Kanal oder der Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtstraße in wenigen Jahren umgesetzt worden. In den vergangenen Jahrzehnten sei an der Infrastruktur in unverantwortlicher Weise gespart worden.

Beispielsweise drohe der Schleusenausbau am Oder-Spree-Kanal /Teltowkanal, der für den Stahlstandort Eisenhüttenstadt von erheblicher Bedeutung sei, halbfertig zur Investitionsruine zu werden.

Nur unter dem Druck aller Wirtschaftspartner sowie der Politik in Südwestdeutschland sei es gelungen, einen Gesamtstopp des Schleusenausbaus an der Mosel zu verhindern und zumindest den Bau einer zweiten Schleuse in Trier zu bewirken.

Er hoffe, dass die Aufmerksamkeit, die das Thema Infrastruktur nach den schlagzeilenträchtigen Sperrungen von Bauwerken wie dem Nord-Ostsee-Kanal erhalten habe, nachhaltig sei. Die sogenannte „Daehre Kommission“ habe den Mehrbedarf für den Erhalt der Infrastruktur auf 7,2 Mrd. Euro beziffert. Aus- und Neubau seien in dieser Summe nicht berücksichtigt.

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl fordere daher den Bund auf, die Investitionen in seine Verkehrswege auf 14 Mrd. Euro jährlich anzuheben und dauerhaft auf einem bedarfsgerechten Niveau zu halten. Eine sich möglicherweise anbahnende große Koalition habe die große Chance dazu, einen dauerhaften Politikwechsel in diesem Feld herbeizuführen.

Mit Blick auf die Koalitionsverhandlungen in Berlin mahnte Kerkhoff die Politik, bei der Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und des Emissionshandels von weiteren Belastungen für die Industrie abzu- sehen. Ansonsten wäre dies ein erheblicher Schlag mit deutlichen Auswirkungen für die Investitionsperspektive am Standort Deutschland.

\*\*\*\*\*

Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) ist eine seit über 140 Jahren existierende fachwissenschaftliche Organisation zur Förderung des intermodalen Verkehrsträgers Wasserstraße. Seine breite Mitgliederstruktur aus Binnenschifffahrt, Binnenhäfen, Industrie sowie Verwaltung und zahlreichen wissenschaftlichen Einrichtungen bildet alle am System Wasserstraße beteiligten Akteure ab. Kernelement des VBW sind die mit internationalen Experten besetzten Fachausschüsse für Binnenschiffe, Binnenwasserstraßen und Häfen, Binnenschifffahrtsrecht, Verkehrswirtschaft und Telematik, die für eine stetige Fortentwicklung des Verkehrssystems arbeiten.