



3. Neuss Düsseldorf Hafentag

Die Krise als Motor der Globalisierung – eine Zusammenfassung

Die globale Wirtschaftskrise hat zu einem Rückgang des Güterverkehrs in Deutschland geführt. Alle drei Verkehrsträger sind von der rückläufigen Nachfrage betroffen und verringerten 2009 ihre Verkehrsleistungen. Die Logistikbranche verzeichnet nach mehrjährigem Wachstum erstmalig wieder Mengen- und Leistungsrückgänge.

Von einem rasanten Wachstum in den vorausgegangenen Jahren hatten See- und Binnenhäfen profitieren können. Diese Entwicklung wurde durch die globalen Einbrüche beim Güterumschlag unterbrochen. Dennoch, langfristige Prognosen gehen von einem weiteren

Wachstum aus. Für die Hafenstandorte heißt dies, geplante Ausbauprojekte weiter voranzutreiben. Ein breites Angebotsportfolio hat gerade bei den Neuss Düsseldorf Häfen dazu geführt, die Einbußen deutlich zu vermindern.

Gerade vor diesem Hintergrund haben Kooperationen eine große Bedeutung, wenn es gilt, Marktanteile bei zunehmendem Wettbewerb und wirtschaftlich schlechteren Rahmenbedingungen halten und gewinnen zu können.

Donnerstag, 20. Mai 2010 1. Tag der Fachkonferenz in der Eventhalle Neuss

Als Hausherr begrüßte Neuss' Bürgermeister **Herbert Napp** die Besucher herzlich zum dritten Neuss Düsseldorf Hafentag unter dem Motto „Die Krise als Motor der Globalisierung“. Er machte deutlich, dass es die rheinische Lesart sei, wonach eine Veranstaltung nach der zweiten erfolgreichen Durchführung Tradition ist und nach der dritten als Brauchtum fest im Kalender der Stadt verankert wird. „Da wir uns heute zum 3. Neuss Düsseldorf Hafentag treffen und auch die diesjährige Veranstaltung ein Erfolg sein wird, bin ich mir absolut sicher, dass wir uns in zwei Jahren an dieser Stelle erneut wiedersehen werden.“



Herbert Napp, Bürgermeister der Stadt Neuss

Das zahlreiche Erscheinen, so Napp weiter, bestätige, dass die verantwortlichen Organisatoren bei den Neuss Düsseldorf Häfen mit der Wahl des Themas erneut eine glückliche Hand bewiesen hätten. Wer die Akteure kenne, würde sich allerdings nicht wundern, da mit Rainer Schäfer und Ulrich Gross „unser Hafen“ von erstklassigen Spezialisten geführt werde, die beide den Finger am Puls der Zeit hätten und wüßten, was die Branche beschäftigt.

Die Wirtschaftskrise und ihre Folgen habe alle Menschen hart getroffen, das gelte auch für die Kommunen. Selbst Unternehmen, die strukturell die Voraussetzungen mitbrächten, wirtschaftlichen Turbulenzen erfolgreich zu begegnen, hätten immer noch zu kämpfen. „Jeder, der in der Logistik tätig ist, wird das so bestätigen. Denn die deutsche Logistikbranche bekommt die Folgen der globalen Wirtschaftskrise besonders hart zu spüren.“

Aber es gebe nicht von ungefähr in jeder Krise Gewinner und Verlierer. Das Wort „Krise“, so der Bürgermeister weiter, setze sich im Chinesischen aus zwei Schriftzeichen zusammen – das eine bedeute „Gefahr“, das andere „Gelegenheit“. Jede Krise biete Chancen. Diese zu erkennen und zu nutzen, könne laut Napp entscheidend sein.

Die internationale Arbeitsteilung habe zur Folge, dass die Gütertransporte Prognosen zufolge auch in den kommenden Jahren wieder starke Zuwächse verzeichnen würden. „Die Weltwirtschaftskrise und die nunmehr bestehende Eurokrise wird diesen Trend nach meiner Auffassung nicht aufhalten, sie werden lediglich vorübergehend das Tempo drosseln“, zeigte sich der Neusser zuversichtlich.

Wer Investitionen in die Infrastruktur, die bereits vor Beginn der Krise geplant waren, aufgrund der Rezession zurückgestellt habe, werde sich im Nachteil sehen, sobald das Wachstum wieder auf Kurs sei. Napp: „Antizyklische Strategien werden sich auszahlen.“ Ein zentrales Problem bestehe aber derzeit für viele Unternehmen, die ihre Chance nutzen wollen, in der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen. Oftmals werde in diesem Zusammenhang von Kreditklemme gesprochen.



Napp erinnerte daran, dass noch zwei Jahre zuvor beim zweiten Neuss Düsseldorfer Hafentag an gleicher Stelle bereits über die Rolle der Binnenhäfen als aktive Partner der Seehäfen vor dem Hintergrund der Globalisierung referiert und diskutiert worden sei. Die Redebeiträge der Referenten in diesem Jahr würden das Thema teilweise wieder aufgreifen, auch wenn der Blickwinkel verstärkt auf die Wirtschaftskrise, und um es positiv zu formulieren, den Weg aus der Krise gerichtet sei. „Partnerschaftliche Zusammenarbeit und Kooperationen werden immer wichtiger, gerade wenn die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen schwierig sind.“

Der Bürgermeister bescheinigte den Neuss Düsseldorfer Häfen, dass sie den Kooperationsgedanken lebten. Nicht nur durch die Fusion der beiden Häfen, sondern beispielsweise auch durch die Beteiligung am Krefelder Hafen. „Wo immer sich Arbeitsfelder anbieten, die Akteure zueinander finden und ein Mehrwert für alle Beteiligten möglich ist, sind Kooperationen Teil der Erfolgsstrategie der Neuss Düsseldorfer Häfen.“ Dazu gehöre auch die gute Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss, die ein Teil im Puzzle der vorausschauenden Hafenplanung sei, die für die Erfolge der Häfen stehe. „Gemeinsam arbeiten wir für den Hafen, für den Standort, für die Region.“

Als Veranstalter begrüßte **Rainer Schäfer**, einer der beiden Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, die Anwesenden auch im Namen der Kooperationspartner. Auch wenn die wirtschaftliche Talfahrt gestoppt sei, so zeichne sich in einigen Bereichen eine Kreditklemme ab: „Die Refinanzierung auch unserer Kunden aus dem Mittelstand wird nicht leichter werden.“ Das sei eine der Rückmeldungen, die der Hafen erhalten habe. Er hoffe,



Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH

dass die Kreditwirtschaft ihrer volkswirtschaftlichen Verantwortung gerecht werde. Und dass sie dazu beitrüge, „dass wir unserer Funktion in Deutschland als Exportnation und natürlich auch der Logistikwirtschaft – der immerhin drittgrößten Wirtschaftsbranche in der Bundesrepublik – wahr nehmen und die Zukunft gestalten kann.“

Die Globalisierung, so Schäfer, sei ein Megatrend, der fortschreiten werde. Die Frage sei nur, ob Deutschland daran wie bisher partizipieren könne. „Dafür wollen wir Voraussetzungen schaffen, dafür müssen wir Voraussetzungen schaffen. Dafür muss die Infrastruktur vorhanden sein und wir müssen dafür sorgen, dass wir uns in der Zukunft infrastrukturell so ausrüsten, dass wir unseren Aufgaben gerecht werden können“, forderte der Geschäftsführer. In dem Zusammenhang bezeichnete er die Frage, ob der Zuwachs 50 oder 70 Prozent betragen werde, als philosophisch. „Am Ende der Tage sind wir heute aktuell nicht in der Lage, diese Mengen aufzunehmen, wenn sie kommen.“



Lutz Lienenkämper, Verkehrsminister des Landes NRW

Schäfer schaute positiv nach vorne: „In einer solchen Situation wie wir sie heute vorfinden, was liegt da näher, als die Antennen neu zu justieren, zu hören was unsere Marktteilnehmer, unsere Kunden, die verladende Wirtschaft als mittelbarer Kunde von uns erwarten.“ Es sei eine neue Justierung, eine Neuorientierung und eine Neubewertung erforderlich.

NRW Verkehrsminister **Lutz Lienenkämper** erklärte, dass trotz steigender Auftragseingänge weiterhin auftragsbezogen produziert werde, sodass die Transportbranche vor der Anforderung stehe, schnell auf Veränderungen in der Produktion reagieren zu können.

Die zunehmende und starke Belastung der Straßen in NRW zeige, dass das Verkehrssystem seine Grenze erreicht habe. Da biete sich der Wasserweg als Alternative in besonderer Weise an. Denn das Schiff sei nicht nur ein sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel, sondern habe neben ökonomischen Vorteilen vor allem ganz erhebliche Kapazitätsreserven.

Die gute Verkehrserschließung auf der Wasserstraße hat nach Meinung von Lienenkämper in der Vergangenheit wesentlich zur Stärkung verkehrsintensiver Wirtschaftsbereiche beigetragen. Mehr als zwei Drittel des NRW-Güterverkehrs hätten beispielsweise Quelle und Ziel im Einzugsbereich eines Hafens und seien damit besonders für den Binnenschifftransport geeignet. „Bis jetzt wird von diesen Verkehren nur ein gutes Drittel tatsächlich per Binnenschiff transportiert.“

Aufgrund der Dynamik der Häfen und ihrer wirtschaftlichen Verflechtungen mit Logistikunternehmen und Verkehrsdienstleistern seien die Binnenhäfen zudem wichtige Katalysatoren und für die jeweilige regionalwirtschaftliche Entwicklung unverzichtbar.

Lienenkämper berichtete, dass er die Erfahrungen über die Wertschöpfung in den Binnenhäfen immer wieder gerne nach Berlin berichte. Durch Umschlag- und Logistikaktivitäten gerade in den Binnenhäfen entstünde Beschäftigung und Wertschöpfungen in den Hafenregionen, die nach Erfahrungswerten bei 27,4 Beschäftigten je ha liegen. „Das“, so erklärte Lienenkämper nachdrücklich, „ist eine ganze Menge und wenn es gelingt, die Binnenhäfen zu logistischen Zentren weiter auszubauen und die erforderlichen Flächen zu sichern, dann können dort im Ausbaubereich bis zu 9.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Und dazu kommt dann noch ein Vielfaches an Arbeitsplätzen, die durch logistisch leistungsfähige Binnenhäfen erhalten werden könne.“ Rotterdam fühle sich Deutschland und insbesondere Nordrhein-Westfalen ganz besonders verbunden, leitete



Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam N.V. sein Referat über die Auswirkungen der Globalisierung auf den Seehafen Rotterdam ein. Der Hafen geht davon aus, dass sich der Gesamtgüterumschlag bis 2035 mehr oder weniger verdoppelt. Auch wenn sich das Wachstum durch die Finanz- und Wirtschaftskrise um etwa fünf Jahre verzögert habe, würde die zahlenmäßige Erwartung bestehen bleiben.

Die Globalisierung und die Wirtschaftskrise führten dazu, dass Wertschöpfung verstärkt vor Ort stattfindet, was wiederum zu einer Veränderung von Güterströmen führe. „Ein Beispiel ist die Stahlproduktion von ThyssenKrupp: Ganz aktuell kommen noch immer große Mengen Eisenerz und Kohle nach Rotterdam die zur Stahlproduktion durch das Binnenschiff nach Duisburg transportiert werden. Wir beobachten aber Veränderungen“, berichtete der Hafenchef. „In Brasilien wird immer mehr Eisenerz direkt verarbeitet. Das bedeutet, dass zukünftig weniger Eisenerz über Rotterdam nach Duisburg transportiert wird. Es kommt weiterhin Stahl nach Deutschland, aber in einer anderen Form. Insgesamt erwarten wir dadurch tonnenmäßig weniger Ladung. Und das bedeutet auch Veränderungen für die Binnenschifffahrt: Weniger Massengut und mehr halbfertige Güter.“

Der Hafen Rotterdam erwarte, dass sich das Beispiel ThyssenKrupp auch auf andere Sektoren übertragen wird. Die Produktion in Europa werde abnehmen, die Basisproduktion sich nach Übersee verlagern. Weitere Einflussfaktoren auf die Warenströme seien die Politik der Europäischen Union, die ehrgeizigen Klima- und Umweltziele und der Wunsch der Verlagerer nach höherer Flexibilität und nach einer höheren Optimierung der Logistikketten.

Der Hafenbetrieb rechnet in Zukunft beim Mineralöl mit einer steigenden Tendenz – auch nach 2030. Ein weiterer Schwerpunkt sei die Kohle: Alle Szenarien zeigen bis 2020 ein starkes Wachstum. Der Stahlbedarf nimmt in allen Szenarien bis 2030 und auch später stark zu. Und auch beim Containerumschlag sei von Zuwächsen auszugehen.

Da jeder Hafen nur so gut sei wie seine Hinterlandanbindungen, müsse die bestehende Infrastruktur effizienter



Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam N.V.

genutzt werden. Auch Investitionen in Binnenhäfen, die Rheinschifffahrt und in eigene Eisenbahninfrastruktur seien, entweder durch den Staat oder Public-Private-Partnerships, erforderlich.

Claudia Roller, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e. V. berichtete, dass nur die Aufstellung als Universalhäfen einen höheren Rückgang als die tatsächlichen 20 Prozent verhindert habe. Im ersten Quartal würden aber die Trends in allen Bereichen wieder nach oben zeigen. Zudem seien es die Ganzzugsverbindungen, die Hamburg stark machten: „Ich weiß, dass es hier und da bei unseren Konkurrenten Kopfschmerzen bereitet, 1.300 Züge pro Woche abzufertigen. Das ist das dichteste Netzwerk weltweit. Wir haben im ersten Quartal das Niveau von 2008 wieder erreicht.“ Hamburg habe es verstanden, die Zeit zwischen 2007 und heute zur Verbesserung der Bahnsysteme zu nutzen und große Teile des Hafenbahnnetzes zu verbessern.

Die Strategiebausteine in Hamburg würden deshalb ganz eindeutig heißen: Aktive Ausrichtung auf Wachstumsregionen BRIC, Effizienzsteigerung entlang der gesamten Transportkette und die Konzentration darauf, die gesamte Transportkette zu verkaufen, von A bis Z.

Der Hafen sei ein Glied darin, aber ohne die Industrie, ohne die Terminals entlang der Transportkette, ohne die



Claudia Roller, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

verschiedenen logistischen Dienstleister sei er, so Roller mit Inbrunst, gar nichts. „Dazu gehören also auch die Binnenhäfen. Wir wollen Innovationstreiber sein bei Umweltverträglichkeit, Sicherheit und IT-Integration. Ich glaube, wir haben da schon große Schritte nach vorne getan. Dieses ist es, von dem wir meinen, dass es die Rezeptur für etwas Erfolgreiches ist, was uns in die Zukunft bringt. Und ich würde mich freuen, wenn sie uns dabei unterstützen. Auch sie hier in NRW, denn wir sind auch ihr Hafen.“

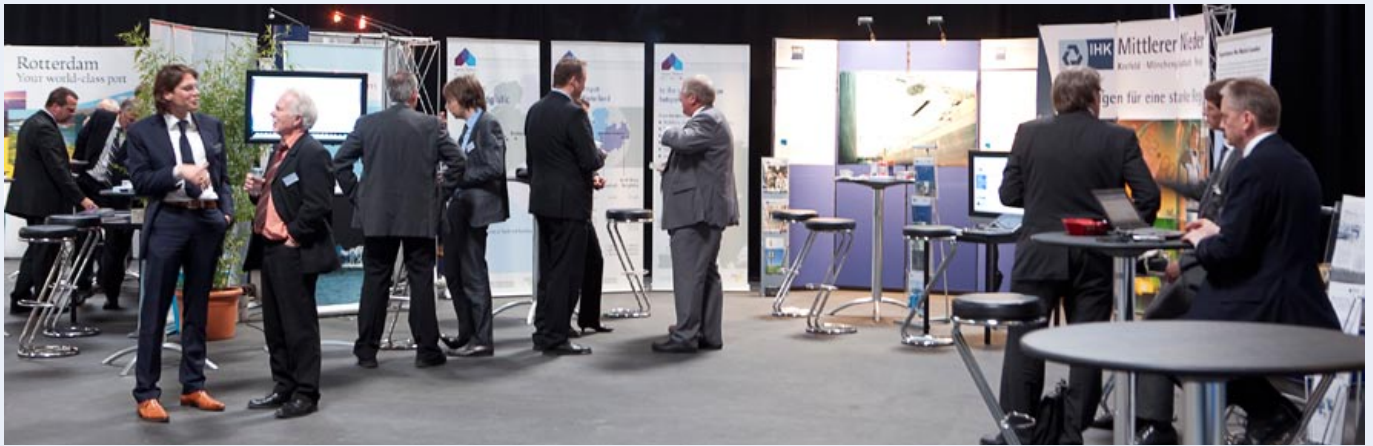
Nach der Einschätzung von **Erich Staake**, Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG kristallisierte sich in der Krise heraus, wie gut Geschäftsmodelle seien. Und da zog er für den eigenen Standort eine positive Bilanz: „Dieses Geschäftsmodell, das wir in den letzten zehn Jahren zu entwickeln versucht haben, hat eigentlich nicht den Hafen im Fokus gehabt. Der Hafen ist für mich Mittel zum Zweck, das Herzstück, gar keine Frage. Aber wir bewegen uns im Wachstumsfeld der Logistik. Und wenn dann der Rücken- in Gegenwind umschlägt, dann zeigt sich, wie stabil ein Standort ist oder ein Geschäftskonzept.“ Staake verdeutlichte, dass für ihn das Wort „Logistik“ eigentlich intelligentes Netzwerkmanagement sei: ein vielfältiges und ausgefeiltes Geflecht mit Kooperationspartnern. Und zwar nicht nur im Hafenbereich, sondern auch weit darüber hinaus mit den Partnern, mit denen man die Geschäfte mache.

Wer die besten, effizientesten und überzeugendsten Lösungen anbieten könne, würde sich auch durchsetzen. Da seien die Duisburger in den letzten Jahren recht gut gefahren, meinte Staake zufrieden. Das habe sicherlich auch damit zu tun, dass man sehr frühzeitig damit begonnen habe, notwendige Infrastrukturmaßnahmen einzuleiten. „In solchen Zeiten achten die in der Logistik tätigen Akteure sehr genau darauf, wo treffe ich die effizientesten Strukturen an, wer hilft mir konkret, wer kann mir Effizienzsteigerung gerade in der Krise ermöglichen. Und ich glaube, darauf kommt es sehr an, wenn wir über Kooperationen jeder Art nachdenken.“

Zudem hätten 90 Prozent der Binnenhäfen einen lokalen Charakter. „Der ist wichtig: Sie sorgen dafür, dass ein Stahlwerk oder ein Chemiewerk oder eine Aluminiumhütte versorgt werden. Aber sie haben keine Basis, in ein entsprechendes Netzwerk eingebunden werden zu müssen. Es sei denn, sie haben Möglichkeiten infrastruktureller Art: Dazu gehören dann auch Flächen und Erweiterungsmöglichkeiten, dass sie ein rasantes Wachstum an den Tag legen können.“



Erich Staake, Vorsitzender des Vorstandes der Duisburger Hafen AG



Der Messebereich

Wenn man sich Gedanken mache, wie die Region, insbesondere wie NRW in der Logistik, wirklich nach vorne gebracht werden könne um eine ganz starke, führende Rolle zu spielen, dann müsse man erst einmal Bilanz ziehen. „Und man muss sagen, wo stehe ich eigentlich mit meiner Wirtschaftlichkeit oder ist das ein Spielzeug, das ich mir leiste.“

Bei den Duisburger Containerterminals sei ein signifikanter Anteil der Auslastung dadurch realisiert worden, dass es gelungen sei, Unternehmen mit entsprechenden Güterströmen an den Standort zu binden. Allerdings sei das alleine auch nicht ausreichend: Man müsse schauen, dass man an die Quellen der Erzeugung der Produkte, die dann in Containern weltweit verschifft werden, dass man dort Anknüpfungspunkte finden könne. „Das ist einer der Gründe, weswegen wir seit vielen Jahren versuchen, uns sowohl im außereuropäischen Ausland zu engagieren, aber insbesondere im nahe gelegenen, europäischen Ausland“, betonte der Duisburger. „Dort müssen intelligente Strukturen und Konzepte entwickelt werden, die es erlauben, Güterströme über NRW und insbesondere über Duisburg abwickeln zu können.“ Dazu gehört für Staake auch ein enges Netzwerk im kombinierten Verkehr. Das könne auf dem Binnenschiff genauso wie auf der Schiene von statten gehen. Natürlich sei es wichtig, heute internationalen Verladern eine Transportkette vom Ursprung über den Seehafen über Duisburg bis zum Endbestimmungsort anbieten zu können. Zudem seien für ein Netzwerk, insbesondere für Bahnverbindungen, effiziente Lösungen und eben auch effiziente Infrastrukturlösungen erforderlich. Staake zeigte sich zufrieden, dass die Betuwe-Route funktioniere und ganz eindeutige Zuwächse bringe.

Was die regionale Zusammenarbeit angeht ist es nach Staakes Dafürhalten von ganz entscheidender Bedeutung, welche Form man auch immer wählt, dass Mehrwerte entstehen, denn es müsse ja auch einen Nutzen geben. Es sei sehr wichtig, dass gerade diejenigen, die im See- genauso wie im Binnenhafenbereich aufgrund ihrer Größenordnung eine entsprechende Führungsrolle einnehmen, in Wertschöpfungskette denken würden, in Güterstromketten.

Das Kompetenzzentrum Logistik Bremen e. V., stelle dessen Leiter **Jörg Hennerkes** als Beispiel für Projekte zur Sicherstellung der logistischen Kompetenz einer Region vor. Die Logistik spiele im Norden eine große Rolle, wo ungefähr 2.000 Unternehmen rund 120.000 Menschen beschäftigen und 2008 etwa 7,9 Mrd. Euro erwirtschaften.



Jörg Hennerkes, Leiter Kompetenzzentrum Logistik Bremen e.V.

Ein weiteres Pfund seien die 20 renommierten Institute an den drei Universitäten in der Region, an Fachhochschulen, an Hochschulen und an privaten Aus- und Weiterbildungsinstitutionen.

Zudem erfordere es ein möglichst trimodal angebundenes Logistikhub mit weiteren Ausbaumöglichkeiten und einem breiten Angebot zu wertschöpfenden Dienstleistungen. Diese Unternehmen müssten horizontal und vertikal verknüpft werden, um Synergien zu erzeugen. Um diese Möglichkeiten dann Interessenten vorzustellen, sei zudem ein regionales Logistikmarketing notwendig. Entscheidend sei zudem das Netzwerk- und Wissensmanagement.

In der abschließenden Diskussion des ersten Tages sah **Rainer Schäfer** die Binnenhäfen insgesamt gut positioniert. An vielen Standorten sei man aus der Position des Instruments der Wirtschaftsförderung der Kommunen weitestgehend herausgekommen und habe sich auf privatwirtschaftliche Beine gestellt. Zunehmend würden zudem die Kommunen die Qualitäten der Standorte erkennen. Trotzdem sei es geboten, über Kooperationen und Konzentrationen nachzudenken. So seien die zu erwartenden Mengenzuwächse nur durch Konsolidierung abzarbeiten. Zudem gelte es, auf die Anregungen und Bedürfnisse der Kunden zu hören und diese umzusetzen.

Staake betonte die Wichtigkeit von Investitionen. „Man ist gut beraten, wenn man sich nicht unbedingt immer im Mainstream bewegt und in der Tat auch antizyklisch

verhält. Man muss natürlich die Möglichkeiten haben. Und die hängen unmittelbar damit zusammen, dass man profitabel wirtschaftet und sich die Mittel vorher verdient. Das ist in den allermeisten Standorten nicht der Fall.“ Ein weiteres wichtiges Feld sei die Eisenbahninfrastruktur. Schließlich warnte er, dass für die Binnenhäfen die Fruchtfolge Wasser – Schiene – Leben – Schöner Wohnen am Wasser noch lange nicht beendet sei. „Das ist ein immerwährender Abwehrkampf und wir werden erleben, dass das eine richtige Herausforderungen in den nächsten Jahren sein wird.“

Für **Smits** ist eine breite Aufstellung der Häfen entscheidend, die es möglich mache, extreme Veränderungen abzufedern. Zum anderen habe sich gezeigt, dass die Kombination aus größeren Frachtern und Feedern die Kosten je Container reduziere, was zu einer Konzentration in Rotterdam geführt habe. Langfristige Investitionsprogramme (etwa 20 Jahre) gäben dem Hinterland und den Unternehmen Vertrauen und schafften eine „winning mood“. „Und dann investieren die Menschen in unseren Hafen, auch wenn es ein bisschen teurer ist.“ Schließlich freue sich Rotterdam auch über die politische Unterstützung der Stadt und der nationalen Regierung.

Roller gestand ein, dass sich die Rotterdamer Strategie bei Dedicated Terminal jetzt auszahle. „Die großen Konsortien haben einen Foothold, den wir ihnen nicht gegeben haben. Zehn Jahre lang haben wir die Vorteile eingeheimst, jetzt sind wir in einer Phase, wo es runter geht.“



v. l. n. r.: Rainer Schäfer, Claudia Roller, Jörg Hennerkes, Moderator Lutz Lauenroth, Erich Staake, Hans Smits

Auch Duisburg, so **Staake**, habe sich im Sinne eines gesunden Wettbewerbs für Dedicated Terminals entschieden. Smits argumentierte für eine Mischung: Eine Kombination aus Dedicated, Semidedicated und Multi-use Terminals könne sicherstellen, dass es für jeden Kunden die beste Lösung gebe. Die könne Rotterdam mit der Maasvlakte 2 nun bieten. „Damit haben wir den Wettbewerb im Hafen inthronisiert. Und schon jetzt geht die Performance hoch.“

Den Plänen einer Verkehrsträgerfinanzierung der Infrastruktur erteilten alle Redner eine Absage. Schäfer meinte, dass dies zu Lasten der Schiene und der Wasserstraße ginge. Zumal die Qualität der Infrastruktur zwar gut sei, aber stetig abnehme, weil schon für die Erhaltungsinvestitionen nicht genügend Geld zur Verfügung stehe.

Hennerkes gab zu bedenken, dass ein Ministerium alleine dieses Thema nicht entscheiden könne. „Es muss aus vielen herkömmlichen Finanzierungsformen herausgetreten werden, das ist schon mal ganz deutlich. Man muss versuchen, mehr Geld zu generieren. Da ist noch nicht genug intelligent drüber nachgedacht worden. Die Frage ist doch, ob das immer aus öffentlichen Haushalten kommen muss.“

Zudem bestehe das grundsätzliche Problem, Prioritäten zu setzen, weil über den Bundesverkehrswegeplan die Abgeordneten abstimmen, die jeweils einen Teil des Geldes für den Wahlkreis abbekommen möchten. „Eine Schwerpunktsetzung die notwendig wäre unter dem Gesichtspunkt den Logistikstandort Deutschland zu sichern und eine zukunftsfähige Infrastruktur auszubauen kann nicht stattfinden.“

Bei dem Aufbau eines europäischen Marktes sei das größte Problem die Schnittstellen der nationalen Grenzen. „Wir brauchen auch für das Thema Infrastruktur in Europa eine ganz andere Politik. Die TEN-Regeln leisten keinen Beitrag zur Lösung unserer Problematik.“ Und er schloss an: „Ich denke, dass die arbeitsmarkt- und beschäftigungspolitischen Komponenten auch wichtig sind. Wir benötigen Investition in die Köpfe. Ich habe die Sorge, dass wir die Marktkrise relativ schnell überwinden und in einer Servicekrise verbleiben, weil wir die Entwicklungsprozesse über Mitarbeiter nicht im ausreichenden Maße absichern können.“



Powerboat-Racingteam Simone Schuft



Dinnerspeech in der Pegelbar in Neuss – Andreas Galland

Freitag, 21. Mai 2010
2. Tag der Fachkonferenz
in der Eventhalle Neuss



Ulrich Gross, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH

Ulrich Gross, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, erklärte in seiner Begrüßung zum zweiten Tag, dass Seehäfen oder Logistik diejenigen seien, die ein zusätzliches Transportvolumen bekommen werden. „Wir Logistiker sind diejenigen, die von dem Ungemach der normal arbeitenden Bevölkerung überproportional partizipieren.“ Er sieht die Krise vor allem als Chance, da sie Warenströme verändere, die von den schnelleren und teuren Transportmedien auf die Schiene und die Wasserstraße umgeleitet würden.

Zudem würden nicht nur durch die Globalisierung zusätzliche Warenströme entstehen: „Wer sauber analysiert wird erkennen, dass Erfindungen und neue Standards immer aus Europa kommen. Wir müssen uns von der Massenproduktion verabschieden, unsere Nische sind Spezialprodukte. Diese haben wir positiv besetzt und werden sie auch weiter positiv besetzen.“

Gross merkte zudem an, dass Deutschland es bislang immer geschafft hätte, sich nach schweren Krisen gemeinsam aus dem Sumpf zu ziehen. Zumal er die so genannte Krise als Überreaktion eines System bezeichnete. Schon jetzt ließen die Zuwächse die Umschläge teilweise auf das Niveau vor den Wirtschaftsproblemen ansteigen.

Michael Colberg, Director Production Düsseldorf der Daimler AG, appellierte in seinem Vortrag über „Auswirkungen der Krise auf Nachfrage und Produktion am Beispiel des Sprinters“, dass man sich jetzt auf die Stärken und Tugenden besinnen möge, die es ermöglicht hätten, die Krise zu meistern.

Eine davon sei Flexibilität, die im Werk dazu beigetragen habe, stark schwankende Auftragseingänge aufzufangen. So habe man von Lieferantenseite erhebliche Schwierigkeiten gehabt, die Versorgung aufrecht zu halten. „Das Thema Insolvenzen war ein Dauerthema. Hier haben wir mit unseren logistischen Prozessen sehr massiv das System stabilisiert – und auch sehr erfolgreich.“ Zusätzlich zu leider nicht zu vermeidenden Personalanpassungen seien 77 verschiedene Arbeitszeit- und Betriebszeitmodelle vereinbart und umgesetzt worden. Für die Planungen wurde eine dreimonatige rollierende Programmplanung entwickelt. Dabei fixieren Logistik und Vertrieb den aktuellen Monat und



Michael Colberg, Daimler AG Director Production Düsseldorf

versuchen darauf aufbauend, die nächsten drei Monate abzuschätzen. „Das wird dann jeden Monat neu angepasst. Ein Instrument, das wir auch in Zukunft nutzen werden, um mehr Flexibilität zu erreichen und Kosten zu sparen.

Ein weiterer Aspekt eines Premiumherstellers sei die Qualität. Nicht verzichtet habe man aber auf strategische Investitionen.

2009 sank die Produktion auf den Wert von 1991. Colberg: „Wir glauben aber auch, dass wir zügig wieder die alten Höhen erreichen werden. Vielleicht nicht wieder 170.000 Einheiten, aber ein Niveau, das wir ab dem Jahr 2000 kennen.“ Hierzu sei auch ein Distributionskonzept unter Einbeziehung aller Verkehrsträger erforderlich. In den letzten Jahren seien 41.000 Fahrzeuge und 8.300 Container über die NDH abgewickelt worden. „Der Trend in Zukunft geht deutlich nach oben, wir erwarten auch beim Thema Containerversand recht zügig zu alten Dimensionen zurückkehren.“ Als Standort braucht und erwartet Daimler durch die zunehmende Auslastung der Seehäfen eine partnerschaftliche Ausrichtung mit den Binnenhäfen, dass die globalen Footprints besondere Anforderungen auf den integrierten Güterverkehr darstellen werden, und dass die Partner ähnlich flexibel und angepasst auf Situationen reagieren. „Die Ansiedlung von globalen und innovativen logistischen Dienstleistern und Prozesspartnern im Hafen erhöht unsere gemeinsame Leistungsfähigkeit.

Zudem respektiere man als Industriestandort in einem urbanen Umfeld die Bedürfnisse der Nachbarn. Er erwarte, dass bei Entscheidungen im politischen Raum zukünftig Produzenten und Logistiker gemeinsam den Kontakt zu Meinungs- und Entscheidungsträgern aus der Politik suchen.

Dr. Christoph G. Reuter schloss sich der Meinung an: Eine Krise sei ein Ereignis, während dem sich die guten von den schlechten Geschäftsmodellen trennen, bei dem sich zeige, ob man vor der Krise schon seine Hausarbeiten gemacht hat. Der Projektleiter Restrukturierung NRW der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH berichtete, dass das Unternehmen schon 2006 begonnen habe, im Rahmen der Strategie „Change before



Dr. Christoph G. Reuter,
Geschäftsführer ThyssenKrupp Stahl-Service-Center NRW

you have to“ Veränderungen zu planen. „So können wir bei ThyssenKrupp Stahl-Service-Center nicht unterscheiden, was waren Maßnahmen, mit denen wir auf die Krise reagiert haben und was waren die Maßnahmen, die wir im Rahmen unserer Strategie geplant haben.“ Stahlerzeugung sei heute ein globales Geschäft, das einigen Verschiebungen unterworfen sei. So habe sich China vom Importeur zum Exporteur gewandelt. Die Stahlherstellung finde zudem nicht an den Orten statt, an denen die Rohstoffe gefördert werden: Signifikante Warenströme von Brasilien und Australien seien die Folge. Zudem stünden beim Eisenerz einer Vielzahl von Stahlproduzenten drei große Förderer gegenüber, die $\frac{3}{4}$ des Marktes aufteilen und einen erheblichen Teil des Wertes aus der Wertschöpfungskette abschöpfen. Das trage im nicht unerheblichen Maße zu der Volatilität des Marktes bei.

Die Folge seien zum einen Konzentrationen gewesen. Zum anderen habe sich ThyssenKrupp die Transportkette angesehen: Derzeit würden 2 t Erz aus Brasilien nach Duisburg geschifft, um dort 1 t Stahl herzustellen. Die Alternative sei, den Stahl in Brasilien herzustellen und dann Brammen zur Weiterverarbeitung nach Duisburg zu transportieren. „Deshalb haben wir vor der Krise schon gesagt, dass wir als neue Vorwärtsstrategie die Rohstahlerzeugung in Brasilien aufbauen, wo die Roh-

stoffe sind. Die Hälfte der Produktion geht nach Duisburg, die andere Hälfte zu einem neuen Werk in die USA, um dort die Automobilindustrie zu versorgen. Ich denke, dass wir pünktlich zum Ende der Krise jetzt richtig mit der neuen Strategie an den Markt kommen.“ Eine Strategie, die eine große Herausforderung sei: Bislang sei ThyssenKrupp auf eine Region fokussiert gewesen, nun werde man ein internationaler Konzern mit der Herausforderung einer Global Supply Chain, der man sich auch mit Hafen- und Seeschiffskonzepten stelle. Neben dem Neu- und Ausbau von Hafenanlagen gehöre dazu auch ein IT-Konzept. So erfolge der Umschlag der Stahlcoils nicht mehr klassisch mit Ketten sondern per Magnettechnik, um die Zeiten zu optimieren.



Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer der ProgTrans AG, Basel

Stahl sei weiterhin jedoch ein sehr lokales Geschäft: 40 Prozent der Kunden sitzen im Umkreis von 250 Kilometern. Dementsprechend werde Distribution durch Service Center erledigt. Die gehören entweder zum Konzern, in Deutschland gebe es aber auch einen erheblichen Teil unabhängiger Anbieter. In den Centern werde der angelieferte Stahl entsprechend den Kundenwünschen zugeschnitten und dann ausgeliefert. Das ermögliche auch Mittelständlern eine Fertigung just in time. Gleichzeitig würde in der Krise auch einem Teil der Kunden, durch die Gewährung oder Nichtgewährung von Finanzzielen, Finanzierungshilfen gegeben werden.

2005 habe man entschieden, die drei Standorte in NRW zusammen zu fassen. Im Wendebucken des Krefelder Hafens habe man den geeigneten trimodalen Standort gefunden. Krefeld ist heute der modernste und zweitgrößte Standort in Deutschland mit der Möglichkeit der Größte zu werden, er verfügt über perfekte Anbindung und optimale Materialflüsse. Dabei sei es auch geplant, die Distanz zu den Stahlwerken in Duisburg per Binnenschifffahrt zurück zu legen, da sich dies kostenmäßig lohne.

Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer der ProgTrans AG in Basel, gab den Besuchern seine Einschätzung über die „Langfristige Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland, Europa und der Welt – Konsequenzen für die Verkehrspolitik“. Der Güterverkehr werde durch vier zentrale Bereiche beeinflusst: die Bevölkerungsentwicklung, die räumliche Arbeitsteilung, die Verkehrspolitik und die Logistik.

Dabei werde die steigende Bevölkerungszahl nicht nur zu mehr Versorgungsverkehr führen, sondern auch zu mehr Personenverkehr, der die Infrastruktur weiter belastet. Das Ansteigen der Weltbevölkerung führe zudem zu neuen Warenströmen, da diese Menschen auch versorgt werden wollten beziehungsweise ihre Produkte zu den Kunden liefern möchten. Rommerskirchen: „Das Brutto Inlandsprodukt wird nicht mehr so stark steigen wie früher, etwa 0,6 Prozent, der Außenhandel wächst in Zukunft wieder schneller.“ Dabei sei eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrsleistungswachstum festzustellen: Denn die Verkehrsleistung hänge nicht von der Produktion im Inland, sondern von der internationalen Arbeitsteilung ab. Bis 2025 werde der Binnenverkehr um 23 Prozent zulegen. Dabei können die Schiene Anteile gewinnen, während die Binnenschifffahrt bei gleichbleibenden Straßentransporten Anteile verliere – trotzdem aber im Vergleich zu heutigen Mengen absolut hinzu gewinne: „Das größte Verkehrswachstum liegt in den grenzüberschreitenden Verkehren und wird dort auch weiter liegen.“

Dieser Anstieg sei jedoch, so der Experte, auf lange Sicht mit den heutigen Verkehrsmitteln nicht zu bewältigen. „Das heißt, wir brauchen neue Verkehrsmittel und neue Antriebsenergie.“ Daneben werde die Bereitschaft, Raum für Logistik abzugeben, ebenso sinken wie die Möglich-

keiten der Finanzierung der Infrastruktur. „Der Tendenz nach verbrauchen wir unsere Infrastruktur. Der Modernitätsgrad nimmt ab, wir unternehmen noch nicht einmal die erforderlichen Unterhaltsinvestitionen, geschweige denn dass wir die Mittel hätten für Neuinvestitionen.“



Bernd Neffgen, Geschäftsführer IHK Mittlerer Niederrhein

Bernd Neffgen, Geschäftsführer Standortpolitik der IHK Mittlerer Niederrhein, stellt Projekte vor, um den Raum zwischen Bonn und der niederländischen Grenze logistisch attraktiver zu machen. Der zähle mit 1.500 Unternehmen und 20.000 Beschäftigten im Logistikbereich zu den Schwergewichten. Zudem werde jeder zweite Euro im Ausland verdient „und daran ist die Transportwirtschaft in hervorragender Form beteiligt. Denn wir sind ein Industriestandort.“

Eine regionale Studie habe ein Verkehrswachstum bis 2030 von über 80 Prozent vorhergesagt, wobei die Bahn mit 70 Prozent, die Straße mit 129 Prozent und die Wasserstraße mit 36 Prozent veranschlagt wird. Wichtige Einflussfaktoren der Logistikbranche seien dabei die überlastete Infrastruktur, wachsende Umweltsensibilität, eine Zunahme im Welthandel bei gleichzeitig komplexeren Kundenanforderungen.

Die Industrie- und Handelskammern der Rheinlandinitiative hätten dazu ein Verkehrsleitbild entwickelt. Das

sieht zum einen den erforderlichen Ausbau der Infrastruktur vor. Neben dem Eisernen Rhein und der Betuwe-Linie nannte Neffgen auch die Vertiefung des Rheins auf eine Abladetiefe von 2,80 m bis in den Raum Köln-Bonn und den Ausbau der Häfen. Zudem gelte es, die Effizienz weiter zu verbessern, etwa durch die Vernetzung der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Für den Erhalt des Know Hows in der Logistik müsse die Ausbildung und Qualifizierung der Menschen entsprechend ausgeweitet werden. Und schließlich müsse auch das Marketing intensiviert werden.

Weitere Projekte sind ein zentrales Leercontainerterminal mit zusätzlichen wertschöpfenden Funktionen sowie der Verlagerung von Alpenquerenden Verkehren auf Binnen- oder Küstenmotorschiff.

Den Beitrag grenzüberschreitender Netzwerke verdeutlichte **Will Aerts**, Geschäftsführer von Com-B-Nations. Er geht davon aus, dass die Globalisierung die Lebensverhältnisse von allen Menschen ändern werde. Allerdings bestehe für kleine und mittelständische Unternehmen die Gefahr, dass diese nicht mithalten könnten.

Er bezeichnet Kulturunterschiede nicht als Hindernis, sondern als Chance, sich gegenseitig kennen zu lernen. Voraussetzung sei jedoch das Interesse an der Sprache des anderen. Das sei in Deutschland gerade bei der jün-



Will Aerts, Geschäftsführer Com-B-Nations BV.



geren Bevölkerung gegeben, lasse in den Niederlanden aber nach. Zusammenarbeit könne man jedoch nicht erzwingen, „wir müssen deutlich machen, dass es einen Mehrwert gibt.“ Zudem gelte es, bestehende Hürden wie rechtliche Vorschriften zum Beispiel bei Steuern oder Arbeitsrecht, abzubauen.

Die Euregio Rhein-Maas-Nord sei der erste grenzüberschreitende Zusammenschluss dieser Art gewesen, dem inzwischen drei andere gefolgt seien. Eine Kooperation, die meist von Kommunen, Industrie- und Handelskammern und Hochschulen getragen werde, bei der die Unternehmen jedoch fehlen würden.

Ein wichtiger Bereich sei dabei neben der Logistik das Agrobusiness. Dabei gehe es nicht nur um Pflanzen und Gemüse, sondern auch um Logistik, Innovation, Ausbildung und Zulieferindustrie. Weitere interessante Bereiche seien Tourismus und Erholung.

Neben der Zusammenarbeit untereinander und dem daraus resultierenden Austausch von Wissen und Innovation gehe es auch um die Chance, ein neues Profil zu gewinnen und sich mit diesem gemeinsam nach außen und auch international darzustellen. „Und es gibt auch Bedrohungen, die wir alleine wahrscheinlich gar nicht lösen können. Eine ist die Überalterung. Sie stellt aber nicht nur ein Problem für den Arbeitsmarkt, sondern

auch eine Chance durch eine neue Zielgruppe dar. Da kann man auch gemeinsam Lösungen entwickeln.“

Grenzüberschreitende Netzwerke könnten viele Formen annehmen, so der Geschäftsführer. Eine sei die neue Logistik-Plattform BE-GE-NL. Ziel sei es, beispielhaft zu zeigen, wie man als europäische Wirtschaftsregion bereits bestehende Kooperationen und Initiativen grenzüberschreitend verbinden könne, ohne diesen Konkurrenz zu machen.

„Es gibt sehr viele Möglichkeiten für Unternehmen sich zu treffen und zu sehen“, rief Aerts den Anwesenden zu. „Bleiben Sie nicht im eigenen Kreis, versuchen Sie, mit anderen Kontakt zu bekommen, versuchen sie grenzüberschreitend zusammen zu arbeiten.“

Schäfer zeigte sich in seinem Abschlusswort mit dem Verlauf des dritten Neuss Düsseldorf Hafentages sehr zufrieden: „Wir haben in Auswahl der Referenten wieder eine glückliche Hand gehabt. Wir haben hervorragende Vorträge gehört mit ganz frischen, neuen Informationen, die teilweise so noch nicht kommuniziert worden sind.“

Er bedankte sich deshalb noch einmal bei den Kooperationspartnern ebenso wie bei den Referenten. Und er kündigte an: „Brauchtum, sagt man, sollst du nicht brechen, sondern weiter fortführen und wir werden in zwei Jahren den vierten Neuss Düsseldorfer Hafentag hier veranstalten. Und wir hoffen dann wieder auf so guten Zuspruch.“

Schäfer bilanzierte, dass die Besucher viele Anstöße und Anregungen bekommen hätten, die auch ihn nachdenklich gemacht hätten. „Der Mensch ist am Ende der Tage entscheidend für das, was passiert“ zitierte er seinen Vorredner Aerts. Und fuhr fort: „Wir haben viele Anregungen bekommen, packen wir es an. Mit Ihrer Unterstützung soll uns das gelingen, solange wir uns kritisch mit den Themen auseinander setzen, ist kein Stillstand zu erwarten, sondern Fortschritt.“

