

Neue Wege in der Donaulogistik

Der Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der Verladenden Wirtschaft Österreichs, der Bundesvereinigung Logistik und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft hat bei der Gestaltung seines Programms immer Wert darauf gelegt, Themen der Binnenschifffahrt den gebührenden Raum zu geben. Auch deswegen konnte man am 19. September 2012 den Inhaber der Betriebsgesellschaft des Kremser Donauhafens, Herrn Hubert Mierka, am Rednerpult im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz begrüßen.

Hr. Mierka hat gleich eingangs auf das so bewährte Modell des Hafens Krems hingewiesen, wo die Stadt Krems der Besitzer der Hafen - Infrastruktur ist, also des Hafenbeckens, der Kaimauern, der Gleise der Hafen- und Industriebahn und der Großkräne, während der Betriebsführer des Hafens, die Firma Mierka, die komplette Suprastruktur besitzt und benützt, also Getreidesilo, Lagerhäuser, die übrigen Umschlagsgeräte und Logistik – Einrichtungen. Hier existiert eine seit über 70 Jahre funktionierende fruchtbare Symbiose zwischen öffentlicher Grundvorsorge und privater unternehmerischer Investition und Leistung, für welche man Jahrzehnte später die gut klingende Bezeichnung „public / private partnership“ gefunden hat.

Die Fa. Mierka beschäftigt im **Kremser Hafen** rd. 70 Leute mit einem Jahresumschlag von 1,2 Mill. t im Jahr 2011. Der Hafen Krems umfasst eine Fläche von 48 ha, auf der sich Logistikhallen mit 25.000 m², Rohstoffhallen mit 18.000 m², Freilagerflächen von 60.000 m² und ein Container – Terminal von 50.000 m² befinden. Dem Umschlag dienen 2 Portalkräne mit 50 t Hubvermögen, 2 Mobilkräne, 3 Bagger für Schüttgut, 15 Stapler mit 2 bis 7 t, ein Stapler mit 14 t und 2 Reach – Stacker mit 45 t Hubvermögen. Die angebotenen Dienstleistungen schließen ein: Land- und wasserseitigen Umschlag, Lagerung und Behandlung für Stückgüter und unverpacktes Massengut samt Absackung, Containerterminal – Dienstleistungen, Projektlogistik, Verzollungen samt Zolleigenlager, Verpacken, Staffen und Strippen, sowie die Befrachtung von LKW, Bahn und Schiff. Die hauptsächlich vorkommenden Gütergruppen sind Agrarprodukte (Getreide, Futter- und Düngemittel), chemische und mineralische Rohstoffe, Stahl und Ferrolegierungen, Holz, Papier, Maschinen und Anlagen, darunter seit neuestem besonders auch Windkraftanlagen, Konsumgüter und Ware in Containern.

Die Umschlagsleistung für den Hafen Krems im 1. Halbjahr 2012 wird beziffert mit 223.000 t Schiffsumschlag (+ 35 % gegenüber 2011), 118.000 t Bahnumschlag (- 23 % gegenüber 2011) und 257.000 t Umschlag auf LKW (+ 17 % gegenüber 2011). Insgesamt brachte das 1. Hj. 2012 einen Gesamtumschlag von 598.000 t (+ 11 % gegenüber dem 1. Hj. 2011), so dass auch 2012 ein Gesamtumschlag von (wenigstens) 1,2 Mill. t erreicht werden wird. Bedauerlich ist der Rückgang der Bahntransporte. Der Schiffsumschlag wird gestützt durch vermehrt angelandeten Schotter und die bedeutenden Bauelemente für Windkraftanlagen.

Die Windkraft – Bauelemente dienen dem Ausbau der Windkraftwerke im Weinviertel. Für den weiteren Ausbau der Windkraftanlagen im Bezirk Bruck a. d. Leitha und im Nordburgenland (Parndorfer Platte) hat die Fa. Mierka im kleinen Betriebshafen der Via Donau (früher Bundesstrombauamt) in Bad Deutsch Altenburg einen Umschlagplatz eingerichtet, so dass der Schifftransport bis dorthin erfolgen kann und dann nur kürzere Distanzen auf der Straße für diese alle üblichen Lademaße überschreitenden Bauteile zurückgelegt werden müssen.

In großräumiger Schau weist Hr. Mierka auf die Bedeutung der Donau – Achse hin, wobei immer wieder der Vergleich mit dem Rhein bemüht wird. Am Rhein liegen sehr bedeutende Industriestandorte und Wirtschaftszentren in dichter Folge beieinander, während an der Donau solche Konzentrationen kleiner sind, direkt am Wasser liegende Standorte, wie die VÖEST in Linz oder Krems, weit weniger vorkommen und eine weitaus geringere räumliche Dichte aufweisen. Da aber die Donau der zweitlängste Fluss Europas ist und in der Donau – Region 115 Mill. Menschen leben, ist das Potential für die Zukunft groß. Wegen der großen Distanzen an der Donau sind auch die Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt hier nicht unbedeutend, wie der folgende Vergleich deutlich macht:

	Rhein	Donau
Transportmenge per Binnenschiff p.a. :	300 Mill. t	48 Mill. t
Transportleistung per Binnenschiff p.a. :	80 Mrd. tkm	40 Mrd. tkm

Wegen der größeren Distanzen wird für die Beförderung von einem Sechstel der Transportmengen, verglichen mit dem Rhein, auf der Donau immerhin die Hälfte der Transportleistung erbracht, welche die Rheinschifffahrt jährlich zustande bringt !

Der Betrieb der Güterschifffahrt auf der Donau wird hauptsächlich ausgeführt durch Schubverbände. Dies ist begründet in der Tatsache, dass die Donau östlich der Raabmündung ein Tieflandfluss ist, wo Schubverbände mit bis zu 12 Schubkähnen, jeder bis zu 1.500 t Tragfähigkeit, zu Schubverbänden kombiniert werden können und so über die östlichen Langstrecken befördert werden. Oberhalb der Raabmündung hingegen ist die Donau ein Gebirgsfluss, wo dieselben Antriebsaggregate der Schubschiffe nur 4 Schubkähne befördern. Diese Schubkombination entspricht auch der Dimension der Schleusenkammern der Kraftwerkstufen zwischen Gabčíkovo / Slowakei und Kelheim in Bayern. Der Rhein dagegen weist viel einheitlichere Abflussverhältnisse zwischen Basel und der Nordsee auf und es dominieren dort die wendigen, einzelfahrenden Motorgüterschiffe.

Die Transportmengen, welche 2011 auf der Donau transportiert wurden, teilen sich durchaus unterschiedlich auf die einzelnen Donauländer auf und zwar in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Anteilen der einzelnen Länder am gesamten Flussverlauf, wie auch von der Struktur und Potenz der einzelnen betroffenen Volkswirtschaften. So dominiert beim Anteil Österreichs (11,3 Mill. t) mit etwa 2 Dritteln der Import und Export und der Inlandsverkehr verschwindet fast. In Rumänien (21,6 Mill. t) hingegen mit rd. 1.000 km

Flusslänge ist der Inlandsverkehr mit rd. 40 % sehr bedeutend und entspricht dem dortigen Anteil des Außenhandels (Import u. Export). Transitanteile von etwa der Hälfte des Volumens haben Deutschland, Slowakei, Ungarn, Serbien und Bulgarien, während in Kroatien die Beförderungsmenge fast nur aus dem Transit besteht.

Als wichtigen Teil seines Vortrags stellt dann Hr. Mierka die **neueste strategische Entwicklung** seines Unternehmens dar. Die Fa. Mierka ist eine finanziell gut situierte und auf einer gesunden Entwicklungsschiene befindliche Hafenfirma. Man möchte jedoch die Chancen, welche die Rhein – Main – Donau – Achse bietet, viel umfassender nutzen und auch besonders die Wertschöpfungstiefe der eigenen Angebote ganz wesentlich erhöhen. Um das zu bewerkstelligen, ist man im Juni 2010 eine **Kooperation** eingegangen **mit der deutschen Rhenus AG** in der Form, dass Rhenus sich durch einen entsprechenden Kapitaleinschuss mit 26 % am Stammkapital der Mierka Beteiligungs Ges. m. b-. H. beteiligt hat. Dadurch kam nicht nur eine Stärkung der kapitalmäßigen Position zustande, sondern es kann der Donauhafen Mierka Krems nun mit dem Rhenus – Geschäftsbereich „Port Logistics“ eine durchgehende trimodale Logistik - Konzeption in hoher Qualität entlang der 3.500 m langen Wasserstraße Rhein – Main – Donau anbieten, also von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.

Rhenus ist als Logistik – Dienstleister, in der Firmenentwicklung von der Binnenschifffahrt her kommend, inzwischen mit über 290 Standorten und rd. 18.000 Mitarbeitern als eigenes Netzwerk in 37 Staaten in Europa und Asien vertreten. Die Rhenus – Gruppe verfügt über eine gedeckte Lagerfläche von 2 Mill. m², über 7.000 Fahrzeuge im täglichen Einsatz, es werden 19 Mill. t Güter pro Jahr transportiert und 40 Mill. t p. a. in Binnen- und Seehäfen umgeschlagen. Der jährliche Container – Umschlag beträgt 1 Mill. TEU. Die Rhenus – Tätigkeiten erbringen einen Jahresumsatz von rd. 3 Mrd. €. Immer noch ist der Tätigkeitsschwerpunkt räumlich entlang der Rheinachse angeordnet, was ganz der Firmengeschichte entspricht.

Rhenus seinerseits ist wieder Teil der **Rethmann – Gruppe**, einer der Familie Rethmann zugehörigen Firmengruppe mit 9 Mrd. € Jahresumsatz und insgesamt 41.700 Beschäftigten. Diese Firmengruppe gliedert sich in 3 funktionale Teile, wobei Rhenus die Logistik (Contract – Logistics, Freight Logistics, Port Logistics, Public Transport) vertritt. Die Familie Rethmann ist persönlich in der Leitung ihrer Firmen engagiert. So wird die Rhenus AG von Herrn Klemens Rethmann als Vorstandsvorsitzenden geführt.

Die beiden anderen Teile der Rethmann – Firmengruppe sind die Remondis und die Saria. Remondis mit einem Jahresumsatz von 5,3 Mrd. € und 19.700 Beschäftigten ist in der Wasser- und Kreislaufwirtschaft tätig. Hier werden 25 Mill. t Wertstoffe pro Jahr gesammelt, aufbereitet und verwertet. Diese Entsorgungswirtschaft betrifft 20 Mill. Bürger in mehreren Tausend Gemeinden und Unternehmungen. Das technologische Netzwerk umfasst 500 Anlagen zur Schließung zahlreicher Stoffkreisläufe, 7.000 Fahrzeuge besorgen die nötigen Transporte. Der letzte Teil der Rethmann – Firmengruppe, Saria, beschäftigt 4.000 Leute bei

einem Jahresumsatz von 800 Mill. €. Man ist bei Saria tätig in der Herstellung von Qualitätserzeugnissen aus Nebenprodukten der Tierhaltung, der Lebensmittelindustrie und Gastronomie und beliefert die Futtermittelerzeuger, die Landwirtschaft, Aquakultur und industrielle Anwender. Man produziert auch neue Energie in Form von Biogas.

Charakteristisch für die Rethmann – Gruppe ist das Prinzip der dezentralen Führung. Dies trifft besonders auch auf die Rhenus AG zu, ein weltweit agierendes Logistik – Unternehmen mit einer 100 Jahre alten Geschichte (die Wurzeln der in die Rhenus hinein fusionierten Stinnes, ursprünglich eine Steinkohlenfirma des Ruhrgebiets, sind sogar etwa 200 Jahre alt !). Gerade diese dezentrale Struktur und die Führung in persönlicher Verantwortung haben es erleichtert, Rhenus als 25 % - Partner in die Mierka Beteiligungsgesellschaft herein zu nehmen.

Die Entwicklung entlang der Donau soll künftig getragen werden durch die **Rhenus Danube Logistics (RDL)**, an der Rhenus mit 51 % und Hubert Mierka mit 49 % beteiligt sind. Auf dieser Basis ist geplant:

- Die Weiterentwicklung und Expansion der bestehenden Hafenstandorte an der Donau,
- Die Evaluierung und Entwicklung von weiteren trimodalen Standorten im Donaauraum,
- Die Ausweitung der Binnenschiffsaktivitäten auf der Donau (Rhenus – Mierka Danube Shipping),
- Ein Fokus auf die door to door Logistik durch Kombination von Hafenlogistik, Fluss- und Seeschifffahrt.

Die Hafen- und Logistik – Aktivitäten entlang der Donau sollen ausgeführt werden durch die folgenden Tochtergesellschaften:

Mierka Donauhafen Krems, mit den Töchtern Danugrain und Danufert (Lagerung und Behandlung von Getreide und Kunstdünger in Krems), sowie der Beteiligung „Port Service Bratislava“. Die Aktivitäten des Kremser Hafens wurden bereits dargestellt.

Rhenus Logistics Regensburg: Rhenus betreibt im Regensburger Donauhafen eine Niederlassung mit 20.000 m² gedeckter Lagerfläche und ein Freilager von 50.000 m². Als Einrichtungen stehen zur Verfügung 4 Portalkräne mit bis zu 45 t Hubkraft, 2 Deckenkräne in den Lagerhallen, 2 Radlader, 10 Stapler (2 – 6 t Hubkraft) und ein Förderbandsystem. Es wird der Umschlag Schiff / LKW / Bahn durchgeführt, die Lagerlogistik für Stückgüter und Schüttgut inklusive Kommissionierung, Verpackung etc., die Schiffsbefrachtung, Containerbeförderung (carrier haulage) und auch Verzollungen. Als Güter werden hauptsächlich behandelt: Stahl und Metalle, Futtermittel, Düngemittel, Mineralien, Papier und Zellulose.

Rhenus Logistics Rumänien mit den Standorten in Bukarest, Giurgiu, Konstanza, Galatz, Pitesti und Deva.

In **Giurgiu** betreibt Rhenus im Donauhafen eine Niederlassung mit 3.000 m² gedeckter Lagerfläche sowie 10.000 m² Lagerfläche im Freien. Als Dienstleistungen werden neben Lagerung und Umschlag auch die Organisation von Transporten per Binnenschiff, LKW und Eisenbahn, die Verzollung und Hafentagentur angeboten.

Galati (Galatz) ist Standort einer Niederlassung von Rhenus mit einer gedeckten Lagerfläche von 3.500 m² und 1.000 m² Freifläche. Die Dienstleistungen sind dieselben wie in Giurgiu, wobei zusätzlich der Seeschiffsumschlag von Bedeutung ist und vor allem die Bahnanbindung an das Breitspurnetz nach der Ukraine und nach Russland.

In **Constanta** (Konstanza) sitzt Rhenus im bedeutendsten Seehafen des Schwarzen Meeres und besorgt hier besonders den Seeumschlag von Containern, Projektladungen und alle Befrachtungen für See- und Binnenschifffahrt, Eisenbahn und LKW.

In allen rumänischen Hafenstandorten dominieren unter den behandelten Gütern Agrarprodukte, mineralische und chemische Rohstoffe, sowie Eisen und Stahl.

Rhenus Logistics Bulgarien hat seinen Standort folgerichtig im Donauhafen **Ruse** mit einer Lagerfläche von 3.500 m² und der Besorgung von Umschlag, Lagerung, Binnenschiffs – Befrachtung und Verzollung. Unter den behandelten Gütern dominieren hier landwirtschaftliche Maschinen und deren Teile. Im Seehafen **Varna** gibt es eine Filiale.

Die **Rhenus Mierka Danube Shipping** widmet sich der Güterschifffahrt auf der Donau. Ihre Aufgaben und Ziele sind:

- Organisation von Binnenschiffstransporten zwischen Nordsee und Schwarzem Meer,
- Versorgung der Wirtschaftsräume im Donaugürtel,
- Intelligente Verknüpfung von Binnen- und Küstenschifffahrt, LKW und Bahn,
- Beförderung von Schütt- und Stückgütern, Containern sowie individuelle Lösungen für Projektladungen,
- Zugriff auf Schiffsraum bestehend aus eigenen sowie fix gecharterten Schiffseinheiten und Kapazitäten des Spotmarktes.

Zu den Hoffungsgebieten einer geschäftlichen Ausrichtung, wie sie vorstehend dargestellt wird, gehört der Verkehr über das Schwarze Meer hinaus nach der Ukraine, Südrussland, der Türkei und nach den transkaukasischen und zentralasiatischen Staaten. Das Gebiet rund um das Schwarze Meer hat ein sehr großes Entwicklungspotential mit wertvollen Rohstoffen und zunehmend gut ausgebildeten Menschen.

Abschließend erinnert Hr. Mierka in seinem Vortrag noch an die Tätigkeit der Organisation Pro Danube Austria, des früheren Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins, welche die Interessen der Schifffahrt auf der Donau fördert und diese in der Öffentlichkeit vertritt. Auf internationaler Basis besorgt diese Aufgabe im Donauraum die Pro Danube International.

Der eloquente Vortrag von Herrn Mierka wurde vom Auditorium sehr akklamiert und in der nachfolgenden Diskussion noch vertieft. Der Rückschlag im Donauverkehr durch die Finanzkrise 2009 – 2011, der nur mühsam aufgeholt wird, wurde kommentiert. Die leidigen Engpass – Strecken auf der bayrischen Donau und östlich von Wien ließen wieder die Frage auftauchen, ob der Fluss an die gängigen Schiffstypen angepasst werden sollte oder umgekehrt die Schiffe an die Verhältnisse am Fluss. Hier war die Aussage naheliegend, dass diese kurzen Engpass – Strecken nicht den vorhandenen Schiffspark auf 3.300 km Wasserstraße entwerten und seine Rentabilität und Konkurrenzfähigkeit schmälern dürfen. Die modernen Schiffe sollten besonders über weiter entwickelte Motoren zusätzlich umweltfreundlicher werden.

Beim Containerverkehr, der auf der Donau eher kümmerlich ist zum Unterschied vom Rhein, wird der Eisenbahn bestätigt, dass die Ganzzüge kosten- und leistungsmäßig den Maßstab vorgeben. Speziell für den Containerverkehr gebaute Schiffe finden auf der Donau zu wenig Transportmenge. Jedenfalls gibt es keinen Gegensatz von Massengut zum Container in der Donauschiffahrt. Auch der seinerzeit bedeutende Ro/Ro – Verkehr (Somat / Willi Betz) ist rückläufig, weil die Bahn und der direkte Straßenverkehr seinerzeit verlorenes Terrain längst wieder aufgeholt haben. Andererseits erlebt im Bereich der Personenschiffahrt der Tourismus mit Kreuzfahrtschiffen eine besondere, seinerzeit gar nicht erwartete Blüte, die sich noch fortsetzen wird. 2011 reisten auf der Donau 1 Mill. Passagiere auf Kreuzfahrtschiffen !

Dr. Hanser, der frühere Direktor des Ennshafens, identifizierte 3 Gründe für die fehlende positivere Entwicklung der Güterschiffahrt auf der Donau:

1. Die Häfen östlich von Wien sind alle technisch veraltet (keine Containerkräne, alte Umschlagsanlagen für Massengut, sehr schlechte Anbindung der Häfen ans Verkehrsnetz, eine Menge logistischer Mängel);
2. Die geringe Industriedichte bzw. wenig wassernahe Großbetriebe;
3. Ein vernachlässigter Flussausbau im östlichen Teil der Donau, wo während der kommunistischen Ära sehr wenig Geld aufgewendet wurde und danach die Sache noch eher schlechter geworden wäre.

Vor diesem Hintergrund hebt sich die von Herrn Mierka vorgestellte Firmenstrategie recht positiv ab. Es möge ihr jeder Erfolg zuteil werden !