

Marktplatz - Deutsche Sprache in der Wirtschaft

Sendemanuskript

Folge 24: **Binnenschifffahrt**

Thema: **Binnenschifffahrt und Logistik**

Autor: **Alexander Freisberg**

Redaktion: **Thomas Kirschning**

Die Personen:

Hans Hartmann Binnenschiffer, Partikulier

Klaus Hartmann sein Sohn

Sprecherin

Sprecher

Im O-Ton

Gerhard von Haus, Bundesverband der Deutschen Binnenschiffer

Wolfgang Dommert, Logistikberater

Herr Hartmann:

Na, Klaus Hartmann Hartmann...

Klaus Hartmann:

Na, Vater da bist du ja endlich, das hat ja lange gedauert. Und - wie war's? Was hat'n der Schmitt gesagt? Ja, na, komm, erzähl' schon!"

Hans Hartmann:

„Ja, mein Sohn, was, was soll ich sagen? Es sieht nicht gut aus - gar nicht gut, um ehrlich zu sein.“

Klaus Hartmann:

Wieso, was hat'n der Schmitt nun gesagt?"

Hans Hartmann:

Ich glaube nicht, dass er uns helfen kann. Er war sehr nett, hat mir seine Kalkulation genau vorgerechnet, mir alle Unterlagen gezeigt - deshalb hat's auch so lange gedauert. Er meint, dass es sich für seine Firma einfach nicht mehr lohnt, das Erz von uns fahren zu lassen. Und jetzt, wo das Geschäft auch bei ihnen so schlecht läuft, müssten Kosten gespart werden, wo es nur geht, sagt er.

Klaus Hartmann:

Wir arbeiten doch schon über 15 Jahre für ihn. Und billiger können wir doch nu' wirklich nicht mehr werden. Wir fahren beinahe jeden Tag und jede Nacht, machen die Reparaturen selber, und verdienen trotzdem kaum noch was - und jetzt will auch noch der Schmitt abspringen - ist doch unser wichtigster Kunde. Das darf doch nicht wahr sein! Vater, ist dir klar, was das heißt?

Hans Hartmann:

Ja, das brauchst du mir nicht zu erzählen. Wenn wir keine neuen Aufträge reinbekommen, und zwar sehr bald, dann müssen wir aufgeben, Schiff verkaufen - und das nach fast 30 Jahren Schuften, Schuften, Schuften.

Klaus Hartmann:

Ich dachte immer, der Schmitt wäre uns gut gesonnen. Der weiß doch genau, wie es um uns steht. Wie kann er uns bloß jetzt die Aufträge streichen - gerade jetzt.

Hans Hartmann:

Ja, der Schmitt ist doch auch nur ein Angestellter. Der kriegt Druck von oben, muß gucken, daß er die Sachen der Firma möglichst billig transportiert bekommt, sonst wird der Stahl zu teuer und die Konkurrenz, die jagt denen ihre Kunden ab.

Klaus Hartmann:

Wieso sind wir denn zu teuer? Die anderen Motorschiffe können das Erz doch auch nicht billiger transportieren, oder fahren die jetzt das ganze Erz mit ihrer eigenen Flotte?

Hans Hartmann:

Du weißt doch genau, was los ist. Unsere gute 'Franziska' ist doch total veraltet. Guck' dich doch mal um, hier am Hafen und auf dem Rhein. Das Erz transportieren doch fast nur noch die großen Schubschiffe, die sind schneller als wir und können viel mehr laden. Die mit ihren 16.000 Tonnen - da sind wir mit unseren 6.000 doch total unrentabel.

Klaus Hartmann:

Das sind ja feine Aussichten. Ja und - was machen wir denn jetzt? Es muß doch was passieren. Wir können doch unser Schiff nicht so einfach aufgeben!

Hans Hartmann:

Tja Hans Hartmann, tut mir leid. Weiß auch nicht weiter. Ich seh' da ziemlich schwarz. Unsere Aufträge reichen noch für ein halbes Jahr. Bis dahin können wir noch durchhalten.“

Klaus Hartmann:

Ein halbes Jahr - ja, und was dann?“

Hans Hartmann:

Nächste Woche geh' ich noch mal zu Schmitt. Er hat gesagt, dass er vielleicht 'ne Lösung für uns wüsste. Was genau, hat er aber nicht gesagt. Irgend so ein neues Projekt. Müsste er aber erst mal mit der Chefetage abklären.“

Sprecherin:

Nicht nur Hans Hartmann plagen Existenzsorgen. Viele Binnenschiffer stehen kurz vor dem Aus, wissen nicht mehr, wie lange sie noch fahren können. Es gibt zu wenig Fracht für zu viele Schiffe. Die Branche ist in einer schweren Krise.

Sprecher:

Die Konkurrenz macht den Schiffern schwer zu schaffen: Eisenbahnen und Lkws sind die schnelleren Verkehrsträger. Und das wichtigste: Sie sind nicht auf die Flüsse angewiesen, sondern können sich auf Schiene und Straße - also viel dichteren Verkehrsnetzen - bewegen. Doch die Schiffe haben auch Vorteile gegenüber ihren Konkurrenten. Gerhard von Haus vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt:

Gerhard von Haus:

Die Binnenschifffahrt ist zunächst ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger. Die Kosten, die durch Luftverschmutzung, durch Unfälle und auch durch Lärm entstehen, werden bei der Binnenschifffahrt pro hundert Tonnenkilometer von wissenschaftlichen Instituten mit 35 Pfennig berechnet, bei der Bahn sind es bereits 1,15 Mark und beim Lkw 5,01 Mark.

Sprecherin:

Unbestreitbar ist die Binnenschifffahrt auch das sicherste Verkehrsmittel. Zur Häufigkeit von Unfällen wurden nämlich ebenfalls Untersuchungen gemacht. Ihr Ergebnis: Bei Transporten mit der Bahn gibt es 12 mal mehr Unfälle als bei Transporten mit dem Schiff - und beim Lkw sind es sogar 178 mal soviel Unfälle.

Gerhard von Haus

Und die Binnenschifffahrt ist natürlich auch ein sehr kostengünstiger Verkehrsträger. Wenn sie bedenken, dass große Schubeinheiten, die von Rotterdam nach Duisburg fahren, die rund um die Uhr auf dem Rhein sind, etwa 16000 Tonnen befördern, das sind 440 Güterwaggons oder 650 Lkws.

Sprecherin:

Große Mengen möglichst billig transportieren - das wollen vor allem die Betriebe der Montanindustrie, also Unternehmen, die im Bergbau oder der Stahlverarbeitung tätig sind. Sie sind natürlich nicht die einzigen Kunden der Binnenschifffahrt - aber die Hauptauftraggeber.

Gerhard von Haus:

Es sind die typischen Massengüter wie Kohle oder Eisenerz, Düngemittel, Baustoffe, Mineralölprodukte, das sind so die Hauptgruppen, die transportiert werden - insgesamt etwa 240 Millionen Tonnen in Deutschland, mit deutschen, aber auch ausländischen Schiffen.....

Sprecher:

Die typischen Massengüter kann die Binnenschifffahrt günstig transportieren - hier liegt ganz eindeutig ihre Stärke. Doch die Stahl- und Kohleindustrie in Deutschland und in Europa steckt schon seit einiger Zeit in einer tiefen Krise. In der Zukunft werden wohl immer weniger solcher Massengüter befördert werden. Das würde die Situation der Binnenschifffahrt weiter verschlechtern. Noch mehr Schiffseigner müssten ihr Geschäft aufgeben. Damit die Abhängigkeit von der schwachen Montanindustrie nicht so groß bleibt, versucht man, neue Kunden zu gewinnen, andere Güter auf den Schiffen zu transportieren.

Sprecherin:

Zum Beispiel: Umstellen auf Containerschifffahrt. Container wurden bisher fast ausschließlich von Bahn und Lkws transportiert. Seit kurzem ist auch die Beförderung per Binnenschiff möglich. An vielen Häfen wurden spezielle Containerterminals zum Be- und Entladen gebaut. Die Transportunternehmen bieten zusätzliche Leistungen wie Wartung, Reinigung und Reparatur der Container an. Gerhard von Haus vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt:

Gerhard von Haus:

Ja, es gibt eine Entwicklung zu der Containerschifffahrt. Wir haben in den letzten Jahren erhebliche Steigerungsraten auf dem Rhein gehabt, was die Containerschifffahrt angeht. Die Zuwachsraten sind exorbitant hoch.

Klaus Hartmann:

Vater...

Ich hab´ nochmal nachgedacht. Wenn das mit dem Erz nichts mehr ist, müssen wir eben umstellen, ja, auch andere Sachen fahren. Da muss doch irgendwas zu machen sein.“

Hans Hartmann:

Ja, glaubst du, das ist mir nicht auch schon eingefallen? Wenn das so einfach wäre..... Du kennst doch unser Schiff und den Laderaum, wir können doch jetzt nicht einfach Autos oder Öl transportieren oder Maschinen, das geht doch nicht, das weißt du doch selber.

Klaus Hartmann:

Hm, ja, wie wär's zum Beispiel mit Containern? Ja, warum machen wir's nicht so wie der Horst? Der holt die Dinger am Seehafen in Rotterdam ab und bringt sie dann überall an die Häfen hier am Rhein.

Hans Hartmann:

Ist doch viel zu teuer. Der Umbau für unser Schiff, die Verladeanlagen, wir müssten neue Leute anstellen. Die Container müssten saubergemacht werden, repariert, gelagert - das können wir doch gar nicht anbieten. Das machen doch die großen Speditionen. Da sind wir viel zu klein für. Außerdem - wenn du mich fragst - wird sich das mit den Containern auf dem Schiff sowieso nie durchsetzen. Die Bahn und die Lkws sind doch viel schneller als wir - und auch nicht teurer.

Klaus Hartmann:

Ja, ist auch wieder wahr. Die holen uns immer mehr Kunden weg. Das kann doch eigentlich gar nicht sein. Ich möchte mal wissen, wie die kalkulieren. Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie die so billig anbieten können.

Hans Hartmann:

Bei denen ist der Druck eben auch riesig. Die haben kaum noch Gewinne, versuchen nur, die Konkurrenz aus dem Geschäft zu drängen.

Klaus Hartmann:

Und wir, die Schiffer, ziehen dabei fast immer den kürzeren.
Alle reden sie immer von Umweltfreundlichkeit und, ach, wie sicher wir sind. ja, wenn's um Aufträge geht, da redet plötzlich keiner mehr davon.

Hans Hartmann:

Die Firmen müssen eben auch sehen, wie sie ihr Zeug am billigsten transportiert kriegen. Die haben ja alle auch ihre Konkurrenz. Und die Kunden wollen die Waren schnell und direkt vor die Haustür haben, da ist klar, dass wir da nicht mitkommen mit unseren langsamen Kähnen. Wer zu langsam liefert, ist den Kunden los und die Konkurrenten freuen sich. Logisch, dass da keiner seine Sachen mit dem Schiff fahren lässt.

Sprecherin:

Wenn Unternehmen sich Gedanken darüber machen, wie sie ihre Produkte oder Zulieferteile für ihre Produktion transportieren sollen, dann ist das eine Frage der Logistik. Bei der Logistik geht es darum, dass Güter zur richtigen Zeit in der richtigen Menge am richtigen Ort sind - so dass die Produktion und der Vertrieb so reibungslos wie möglich ablaufen können. Die Logistik gehört zu den größten Kostenfaktoren eines Unternehmens. Deshalb besteht die Kunst darin, Nutzen und Kosten von Transport und Lagerhaltung ständig abzuwägen.

Sprecher:

Für dieses schwierige Problem gibt es Spezialisten: Unternehmensberater, die für Firmen maßgeschneiderte Logistikkonzepte entwickeln. Wolfgang Dommert aus Köln ist ein solcher Logistikberater. Er macht seinen Kunden Vorschläge, wie sie die Kosten für Transport, Lagerhaltung und Organisation senken können - und das meistens mit Erfolg. Dommert über die Einsparungsmöglichkeiten:

Wolfgang Dommert:

Erfahrungswerte in der Branche liegen zwischen 8 und 30 Prozent, in der Regel haben wir Werte zwischen 12 und 15 Prozent erreicht.

Sprecherin:

Mit dem richtigen Konzept kann also bis zu einem Drittel der Logistikkosten eingespart werden. Wolfgang Dommert glaubt, dass gerade kleinere Unternehmen viel zu wenig über Logistik wissen. Ihnen fehle oft der Überblick über ihre Kosten in diesem Bereich und sie könnten eine Menge Geld einsparen, wenn sie sich näher mit dem schwierigen Thema befassen würden:

Wolfgang Dommert:

Wir stellen immer wieder fest, dass die wirklichen Kosten der Logistik nicht gesamthaft bekannt sind und weit, weit unterschätzt werden.

Sprecherin:

Viele Unternehmen machen aber auch den Fehler, dass sie zu sehr im Bereich Logistik sparen - und damit mögliche Kunden vergraulen. Wer zum Beispiel einen Computer kauft, der möchte das Gerät in der Regel auch geliefert, aufgebaut und erklärt bekommen. Wer das nicht leisten kann, fällt beim Kunden oft durch. Und jeder Kunde weniger bedeutet weniger Umsatz und weniger Gewinn. Wolfgang Dommert prophezeit, dass der Kundenservice als eine Form der Logistik immer wichtiger werden wird - sogar wichtiger als ein günstiger Preis für das Produkt:

Wolfgang Dommert:

Die Kundenanforderungen an die Logistik werden zukünftig wichtiger sein als die bisher vorherrschenden Kostenaspekte. Viele Kunden schließen aus der logistischen Leistung zuletzt auch auf die Beschaffenheit des Produktes zurück.

Sprecher:

Also: Der Service rund um ein Produkt ist zumindest genauso wichtig wie der Preis des Produktes. Und wer einen guten Service bekommt, der glaubt, auch ein gutes Produkt gekauft zu haben.

Sprecherin:

Das Hauptproblem der Logistik ist der Transport von Gütern. Es gibt eine Menge Möglichkeiten, Waren von einem Ort zum anderen zu bringen. Und jedes Verkehrsmittel hat seine Vor- und Nachteile. Wer etwas möglichst schnell bewegen will, der wird eher den Lastwagen als das Binnenschiff beauftragen. Bei sehr großen und schweren Gütern bietet sich das Schiff dagegen an. Die zwei wichtigsten Aspekte beim Transport von Gütern sind die Transportgeschwindigkeit und die Transportkosten.

Sprecher:

Andere Überlegungen spielen dagegen oft nur eine untergeordnete Rolle - zum Beispiel der Umweltschutz. Die ständige Umweltschutz-Diskussion in der Öffentlichkeit müsste der Binnenschifffahrt doch eigentlich viele Aufträge bringen. Logistikberater Wolfgang Dommert:

Wolfgang Dommert:

Ich bin sicher, die Bereitschaft zu einer ökologisch machbaren und ökonomisch sinnvollen Transportabwicklung ist bei den Verladern sehr gewachsen. Zu berücksichtigen ist aber hierbei die Zeit für den Transportweg. Bei nicht zeitkritischen Anlieferungen oder bei genügendem Vorlauf ist die Transportzeit nicht entscheidend. Bei zeitkritischen Transporten - z.B. Anlieferung in Mailand morgen bis Annahmeschluss - geht es nur mit dem Lkw von Punkt zu Punkt.

Sprecherin:

Ein zentraler Begriff beim Thema Logistik ist „Just in time“. Er bedeutet, dass wenig Kosten für die Lagerhaltung anfallen. Die Güter sind statt dessen immer in Bewegung, so dass sie genau zur richtigen Zeit in der richtigen Menge am richtigen Ort ankommen. Für die Automobilproduktion werden zum Beispiel nur so viele Stoßdämpfer beim Autowerk angeliefert, wie für die Produktion an einem Tag notwendig sind, nicht zu viele und nicht zu wenig - so fallen wenig Kosten für die Lagerhaltung an, aber trotzdem ist immer genug Material da. Damit „Just in time“ funktioniert, müssen die Unternehmen sehr genau und aufwendig organisieren. In großen Konzernen beschäftigen sich ganze Abteilungen und Computerzentren mit der Transportfrage.

Sprecher:

„Just in time“ bedeutet nicht unbedingt, dass Güter schnell transportiert werden müssen, sie müssen nur pünktlich an ihrem Bestimmungsort sein. Das allerdings kann die Binnenschifffahrt durchaus leisten.

Sprecherin:

Doch es gibt natürlich auch Umstände, die die Binnenschifffahrt aus dem Zeitplan bringen - die Wetterverhältnisse wären hier zu nennen. Im Frühjahr droht Hochwasser, im Sommer Niedrigwasser und im Winter die Vereisung der Flüsse und Kanäle. In allen Fällen ist die Binnenschifffahrt lahmgelegt. Kommen solche unplanbaren Natureinflüsse in einem Jahr oft vor, kann das die Existenz mancher Schiffer bedrohen.

Sprecher:

Trotzdem haben die deutschen Binnenschiffer hauptsächlich mit anderen Problemen zu kämpfen: Neben Bahn und LKW konkurriert man auch mit Schiffen aus dem Ausland. Der deutsche Binnenschiff-Markt ist vor einiger Zeit liberalisiert worden. Das heißt: Unternehmen

aus anderen Ländern der Europäischen Union dürfen jetzt innerhalb Deutschlands Güter transportieren. Das war lange Zeit nicht möglich. Die neue Regelung hat die deutschen Schifffahrts-Unternehmen hart getroffen. Viele Kunden sind zu ausländischen Transporteuren gewechselt - weil diese zum Teil deutlich billigere Angebote gemacht haben.

Sprecherin:

Die guten Konditionen kommen in der Regel daher, dass die Lohnkosten für die Besatzung der Schiffe fast überall niedriger als in Deutschland sind. Besonders die Konkurrenz aus den Niederlanden macht den deutschen Schiffen zu schaffen. Gerhard von Haus:

Gerhard von Haus:

Ein deutsches Schiff hat gegenüber einem niederländischen Schiff erhebliche Kostennachteile - zum Beispiel gibt es bei uns Berufsgenossenschaften, die man in den Niederlanden nicht kennt, die niederländische Regierung unterstützt sehr großzügig die Kinder, die in Kinderschifferheimen untergebracht, dort zur Schule gehen.

Sprecher:

Staatliche Unterstützung für die Kinderbetreuung - davon können die Binnenschiffer in Deutschland nur träumen. Von Haus sieht die Deutschen aber noch aus anderem Grund stark benachteiligt:

Gerhard von Haus:

Es gibt steuerliche Nachteile der deutschen Binnenschifffahrt gegenüber den niederländischen Unternehmen und das summiert sich zu einem Betrag von 50- bis 100 000 Mark pro Jahr und Schiff und das bedeutet, dass der deutsche Binnenschiffer im Prinzip eine Tonne teurer fahren muß bei gleichen Erträgen wie die Niederländer.

Sprecher:

Doch nicht nur die Konkurrenz aus den Niederlanden macht den deutschen Schifffahrtsunternehmen Probleme:

Gerhard von Haus:

Ein weiterer Punkt ist, dass es im westeuropäischen Binnenschifffahrtsnetz eine Überkapazität gibt, es gibt einfach zu viele Schiffe, da wird gegenwärtig daran gearbeitet, eine Abwrackaktion zu gründen.

Sprecher:

Abwrackaktion - damit ist gemeint, dass Binnenschiffer vom Staat eine Prämie dafür bekommen, wenn sie ihr Schiff aus dem Wettbewerb nehmen, wenn sie also ihr Geschäft aufgeben. Doch selbst wenn solche Aktionen Erfolg haben sollten und die Konkurrenzsituation unter den westeuropäischen Unternehmen entschärft wird, drohen weitere Probleme:

Gerhard von Haus:

... das ist das Eindringen der osteuropäischen Schiffe in das westeuropäische Binnenschifffahrtsnetz, die natürlich zu ganz anderen Kostenstrukturen fahren können als wir. Es gibt Kapitäne, die auf tschechischen Schiffen Dienst tun, die 300 Mark im Monat bekommen, damit kann natürlich ein deutsches Unternehmen, bei den Löhnen und Gehältern, die hier gezahlt werden, nicht konkurrieren.

Sprecherin:

Man sieht also - die deutsche Binnenschifffahrt hat mit einer Menge Probleme zu kämpfen. Das gilt für gleichermaßen für die großen Transportunternehmen wie für die Partikuliere, die selbständigen Schiffseigentümer. Eine schnelle Besserung der Situation ist erst mal nicht

in Sicht - im Gegenteil. Besonders die großen deutschen Reedereien versuchen, sich an die Krise anzupassen:

Gerhard von Haus:

Nun, die großen Unternehmen, die Reedereien, haben natürlich darauf reagiert, sie haben einen sehr großen Teil ihrer Schiffe abgestoßen, entweder verkauft oder verpachtet an Partikuliere und diese Partikuliere, die diese Schiffe betreiben, die gucken natürlich nicht so sehr auf die Zeit, die machen die eine oder andere Überstunde, sie machen sehr viele Reparaturen selbst und sie leben, das muß man auch sagen, von der Substanz und von der Hoffnung, dass die Frachtraten in naher Zukunft steigen und das müssen sie auch, denn sonst geht es mit den Partikulieren in Deutschland bergab.

Musik

Klaus Hartmann:

„Vater...

Hans Hartmann:

Ja...

Klaus Hartmann:

Wo bleibst du denn so lange? Guck' doch mal auf die Uhr. Ist ja schon fast Mittag. Seit heut' früh versuch' ich hier, den blöden Papierkram zu erledigen. Wo warst du denn bloß?

Hans Hartmann

Na, bei Schmitt. Hab' ich dir doch letzte Woche gesagt, dass ich nochmal zu dem hin wollte.

Klaus Hartmann:

Ach ja, stimmt. Ich erinnere' mich.

Hans Hartmann

Hat mal wieder länger gedauert. Aber dafür hab' ich gute Nachrichten.

Klaus Hartmann:

Ja, siehst auch richtig zufrieden aus. Na, hat der uns etwa doch wieder Aufträge gegeben?

Hans Hartmann

Nee, das nicht gerade. Aber er hat uns einen Vorschlag gemacht, ziemlich interessante Sache, finde' ich.

Klaus Hartmann:

Hm, na, dann schieß mal los...

Hans Hartmann

Ja, setz dich' erst mal, komm.... So, der hat sich das so vorgestellt. Mit unserem Schiff, das gibt nichts mehr, das rentiert sich nicht. Das legen wir still, oder verkaufen es zum Verschrotten. Das gibt bei der Riesenmenge Eisen 'ne ganze Stange Geld, hätte' ich gar nicht gedacht. Und dann pachten wir ein modernes Schubschiff von Schmitts Firma, die lösen ihre Flotte nämlich auf, das wird für die zu teuer.

Klaus Hartmann:

Aber was nützt uns das neue Schiff, wenn wir keine Aufträge haben. Ich mein, das ist doch schließlich unser Problem, oder.

Hans Hartmann

Das ist ja gerade das Gute: Wir pachten das Schiff und kriegen gleichzeitig Aufträge garantiert. Die brauchen ja weiter Erz - und mit dem großen neuen Schiff können wir auch viel billiger anbieten.

Klaus Hartmann:

Ja, und warum machen die das? Ja, warum fahren die nicht weiter das Erz mit der eigenen Flotte?

Hans Hartmann

Na, ist doch klar. Das ist für die doch viel billiger so. Wir sind selbständig, machen viele Überstunden, reparieren selbst. Die Kapitäne und Besatzungen, die die bisher hatten, waren angestellt und haben natürlich nur soviel gearbeitet wie unbedingt nötig.

Klaus Hartmann:

Na, also bleiben wir im Geschäft. Das sind ja gute Nachrichten. Vater, du hast also recht gehabt: Irgendwie geht's schon weiter.

Hans Hartmann

Ja, ist ne spannende Sache. Trotzdem tut's mir verdammt leid um unsere 'Franziska'. Ist zwar nur ein Schiff. War aber 'ne schöne Zeit mit ihr. Also das Steuerruder hier und noch ein paar andere Sachen, die werd' ich mir abmontieren, bevor die hier mit den Schneidbrennern 'rangehen ...

Klaus Hartmann:

Ja, und hier das alte Barometer zum Beispiel, das nehm ich auch mit, ach das Stundenglas und die Glocke, na, das nehmen wir alles mit auf den neuen Kahn, hm ...

Hans Hartmann:

Klar doch, Hauptsache ist doch, dass wir auf dem Wasser bleiben können. Ich könnte mir mein Leben gar nicht vorstellen ohne diesen Blick, ohne die Luft...