

Impulsvortrag

ZKR-Workshop Niedrigwasser

26.11.2019 | Bonn
Joachim Schürings

engineering. tomorrow. together.



thyssenkrupp

thyssenkrupp Steel Europe

Premium-Flachstahl made in Germany



MITARBEITER
28.278



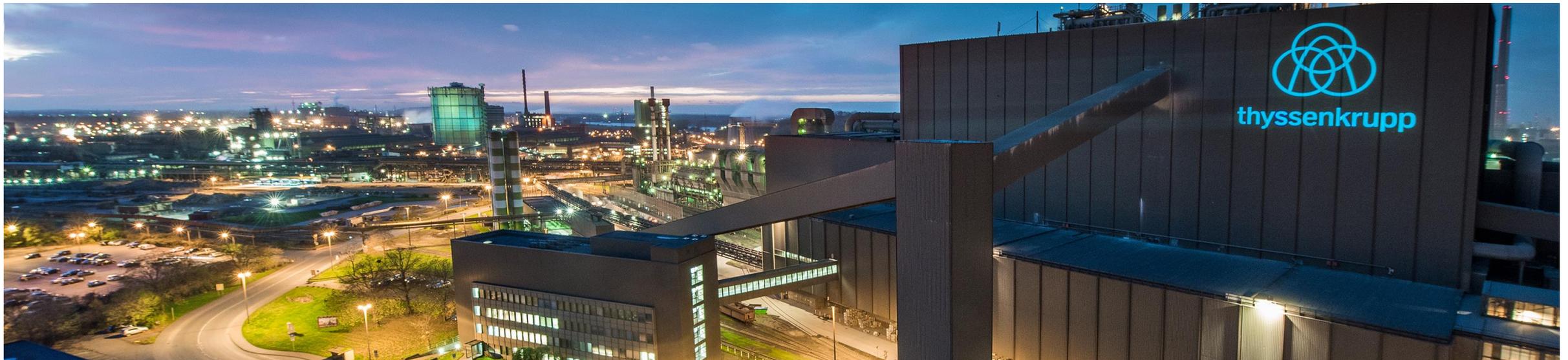
ROHSTAHL
11,8 Mio. t



UMSATZ¹
9,1 Mrd. €



UMSATZANTEIL AUTO
52%



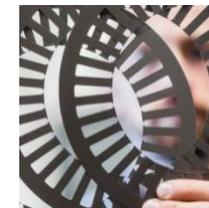
Stähle für die
KALTUMFORMUNG



Stähle für die
WARMUMFORMUNG



Qualitäts-
OBERFLÄCHEN



Hocheffizientes
ELEKTROBAND

Quelle: Geschäftsbericht thyssenkrupp AG 2018/2019; 1. Inkl. Hüttennebenprodukte



thyssenkrupp Steel Europe - Eingangsverkehre Bischi: circa 25 Mio. Tonnen Rohstoffe

Standort am Rhein sichert Wettbewerbsvorteile durch effiziente Rohstoffzuführung



Rohstoffe (Erz, Kohle, Zuschlagsstoffe)



tk Veerhaven

- Größte Rheinschubschiff flotte
- Transportkapazität: > 20 Mio t/a
- Tochtergesellschaft



EMO

- Beteiligung
- Nr. 1-Schüttgut-Terminal Europa
- Löschkapazität: ca. 35 Mio t/a

EECV

- Tochtergesellschaft
- Nr. 2- Schüttgut-Terminal Europa
- Löschkapazität: ca. 29 Mio t/a



Logistik Hafen Schwelgern

- Hafen > 25 Mio t/a

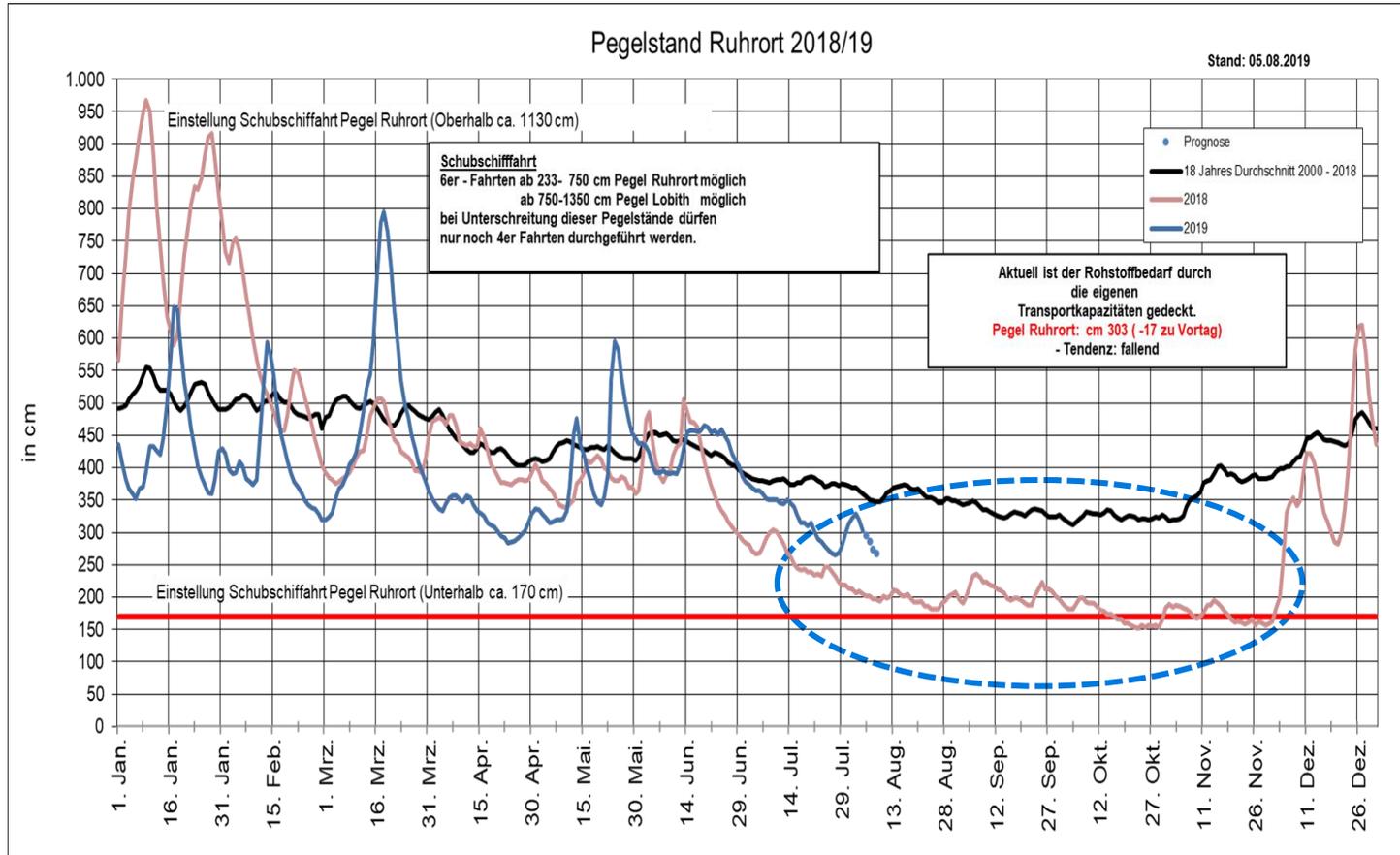


thyssenkrupp Steel Europe - Ausgangsverkehre Bischi: circa 4 Mio. Tonnen

Steuerung via Werkshäfen Duisburg-Walsum/Schwelgern zu den See- und Binnenhäfen



Niedrigwasser 2018 hat Risiken durch Klima und Wasserstandschwankungen für die Logistik dramatisch aufgezeigt



- Lange Kleinwasserphase von Ende Juni bis Dezember durch lange Hitzeperiode
- Ab < 4 m Pegelstand Duisburg ist keine Vollabladung der Schubleichter mehr möglich
- Kritischer Pegelstand für Schubschiffahrt bei $< 1,75$ Meter

Einstellung Schubverkehre



Einschränkung Rheinschifffahrt durch Niedrigwasser gefährdet Rohstoffversorgung tkSE

Erfahrungen aus 2018

Erkenntnisse

- Die Rohstoffversorgung durch alternative Verkehrsträger, z. B. Bahn ist aus Kapazitätsgründen sowie und technisch/infrastrukturellen Restriktionen kaum möglich (intern + extern)
- Kapazitätsverluste durch Umstellung von Schubbooten auf konventionelle Binnenschiffe
- Drosselung der Produktion letztendlich unvermeidbar

Folgen/Risiken

- Kostenerhöhung durch Einsatz von konventionellen Binnenschiffen und Bahn
- Kostenerhöhung durch Produktivitätseinbußen z.B. im Umschlag
- Produktionsausfälle und Versorgungsengpässe in der Distribution / Kundenversorgung
- Langfristig: Gefährdung des Hochofenstandortes in Duisburg



Konsequenzen aus dem Niedrigwasser:

Seitens tkSE wurde verschiedene Anpassungsmaßnahmen abgeleitet



- Ausbau Umschlagskapazitäten im Werkshafen.
 - Erhöhung der Lagerkapazitäten in Produktionsnähe
-



- Anmietung von Waggons => Umstellung von Teilmengen auf Schiene
-



- Schiffsflotte: Technische Maßnahmen zur Verringerung des Tiefgangs der Schubboote (Future Pusher)
-



- Digitalisierung: Optimierung der Supply-Chain-Steuerung (z. B. Einsatz Tracking & Tracing)
-



Herausforderungen an die Politik:

Mehr Tempo bei Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur dringend erforderlich

Engpass- beseitigung

- Aktuelles Niedrigwasser zeigt dringenden Handlungsbedarf
 - Engpassbeseitigung – Anpassung Fahrrinne Mittel-/Niederrhein vordringlich
-

Maßnahmen- umsetzung

- Umsetzung Infrastrukturmaßnahmen muss beschleunigt werden
 - Anpassung planungs-/genehmigungsrechtlicher Grundlagen
 - Bereitstellung Finanzmittel + Planungsressourcen
-

Intensivierung Dialog

- Intensivierung des Dialogs zwischen Industrie, Logistik, Politik und Umweltverbänden notwendig



Verkehrspolitik - positives Signal: Unterzeichnung Acht-Punkte-Plan am 4. Juli auf der MS „Mainz“

Ziel



Zuverlässig kalkulierbare Transportbedingungen
am Rhein auch bei extremem Niedrigwasser



Top-Themen des Tages thyssenkrupp Steel

Scheuers Plan für die Rheinschiffe. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat einen Acht-Punkte-Plan vorgelegt, mit denen dramatische Folgen für die Wirtschaft und Rheinschifffahrt durch Hitze und Trockenheit verhindert werden sollen. Die historischen Tiefststände hatten heftige Folgen für Unternehmen wie thyssenkrupp, in dessen Stahlwerk die Kohle knapp wurde. Zum Plan gehören bessere Wasserstandsvorhersagen, bessere und aktuellere Tiefeninformationen, die Schaffung von neuen Lagerkapazitäten, die Förderung des Baus neuer Flachwasser-Schiffstypen und eine Ablade-Optimierung am Mittel- und Niederrhein. „Das extreme Niedrigwasser 2018 hat uns gezeigt, dass eine zuverlässige Versorgung per Schiff nicht selbstverständlich ist“, sagte Premal Desai, Chef von thyssenkrupp Steel Europe. (WAZ; RP; Kölnische Rundschau; Bremer Nachrichten, Bremen)



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.

