

tainer Shuttle System (NeCoSS; Bremen), Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO, Chavornay), Duisburg Intermodal Terminal (DIT, Duisburg), TriPort (Ludwigshafen), Hoahrhein Terminal (Mellikon), Unikai (Ottmarsheim, Wörth), Rhenus Kleyling (Weil am Rhein) sowie Contargo (Ridderkerk).

<http://www.contargo.net> , <http://www.rhenus.de>  
(ITZ Nr. 21-22/2005)

### ***BSH holt mit Kukla und GUT Gütertransporte von der Straße***

Der Hausgerätehersteller BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH holt seine Transportgüter von der Straße. In Deutschland für den englischen Markt produzierte Ware geht zunehmend nicht mehr via Jumbo-Lkw ins Zentrallager nach Milton Keynes, sondern im multimodalen Verkehr per Binnenschiff und Shortsea. Bis zum Jahr 2007 sollen allein Richtung England mehr als 60 Millionen Tonnenkilometer auf die Wasserstraße verlagert werden.

„Das steigende Verkehrsaufkommen auf der Straße war für uns Auslöser, eine strategische Alternative zum Lkw und zur Bahn zu entwickeln“, sagt BSH Verkehrsreferent Andreas Tonke. Auch Umweltaspekte, die in den Unternehmensleitlinien des Konzerns ganz oben stehen, sind Motor der aktuellen Verlagerungsdynamik beim deutschen Hausgeräte-Marktführer.

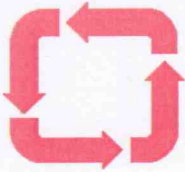
Ein Workshop des Bonner ShortSeaShipping Promotion Centers Deutschland (SPC), das als neutraler Berater in maritimen Verlagerungsprojekten fungiert, gab vor zwei Jahren den Anstoß, alternative Verkehrsträger stärker in internationale Transport- und Logistikkonzepte zu integrieren. Ende 2003 trat die BSH an die internationale Spedition Robert Kukla heran, die 50 Prozent ihrer Transportaufträge im Shortsea-Verkehr abwickelt und als Spezialist auf diesem Gebiet gilt.

Doch der anfängliche Enthusiasmus wurde schnell gebremst. Die Höhe der im Schiffsverkehr eingesetzten High-Cube-Container stellte sich mit 269 Zentimeter als zu niedrig heraus. „Im Zuge des Projektes fanden wir schnell heraus, dass eine Verlagerung dieser Güter auf den Wasserweg nur bei gleicher Volumenkapazität des Beförderungsmittels ökonomisch realisierbar ist“, kommentiert Kukla-Prokurist Knut Sander die anfänglichen Schwierigkeiten. Die Container boten weniger Laderaum als die drei Meter hohen Mega-Trailer oder Jumbo-Hängerzüge, die im Straßenverkehr nach England eingesetzt werden. Bestimmte Hausgeräte wie Geschirrspüler konnten nur zweilagig verladen werden – ein erheblicher Kapazitätsnachteil. „Die Frachtkosten werden immer auf die Kosten pro verladenem Gerät herunter gebrochen. Und mit herkömmlichen Containern hätten wir einen Frachtnachteil von 30 Prozent erwirtschaftet“, rechnet Knut Sander vor. Nach Aussage eines der Beteiligten werden in den Behältern auch Dunstabzugshauben befördert.

Die Lösung: Der Bau eines eigens konstruierten, palettenbreiten 10'6"-Containers mit einer Innenhöhe von drei Metern (also eines stapelbaren Großvolumen-Wechselbehälters). Da sich die am Projekt beteiligten Partner – neben BSH und Kukla das belgische Unternehmen ACB und der Gernsheimer Terminalbetreiber GUT – um das Förderprogramm Marco Polo beworben hatten, gab es Zuschüsse von der EU, die eine Realisierung erleichterten. Kukla übernahm kurzerhand Konstruktion, Beschaffung und Bereitstellung der Spezialcontainer. Seit April 2005 fahren nun übergroße Container mit einem für diese Zwecke extra angeschafften Spezial-Lkw vom BSH-Produktionsstandort Bretten nach Gernsheim, von wo aus der Umschlag auf das Binnenschiff nach Rotterdam erfolgt. Bei den bei MAN bestellten Zugmaschinen wurde laut GUT Gernsheim die Aufsattelplatte komplett entfernt und neu angebracht, um eine Aufstandshöhe von 80 cm zu erreichen (Aufstandshöhe 0,80 m + Behälterhöhe 3,20 m = zulässige Eckhöhe 4,00 m). Auf dem unten wiedergegebenen Bild (aufgenommen bei GUT Gernsheim von T. Platz, SGKV) ist ein palettenbreiter 40'-Container von Cronos zu sehen, der auf den oberen 40'-Beschlügen des Kukla-Behälters steht.

Aufgrund der vertraglich zugesicherten EU-Zuschüsse haben die beteiligten Projektpartner Planungssicherheit, aber auch hohe Verlagerungsziele. „Insgesamt wollen wir eine Verlagerung von 334.122.000 Tonnen-





kilometern im Rahmen dieses Projektes realisieren“, gibt sich Knut Sander zuversichtlich. Bis 2007 ist eine Verlagerung von 60.300.000 Tonnenkilometern ab BSH-Produktionsstandort Bretten angestrebt. „Das Marco Polo-Projekt hat sich bei uns sehr positiv entwickelt“, sagt Andreas Tonke.

Derzeit werden bei der BSH alle intra-europäischen Relationen auf Verlagerungsmöglichkeit überprüft. „Während in anderen Produktionsländern der Shortsea-Anteil bis zu 80 Prozent vom BSH-Transportaufkommen ausmacht, ist er in Deutschland noch sehr gering. Das wollen wir ändern“, sagt Andreas Tonke. „Grundsätzlich kommen für den Transport über die Wasserstraße alle Produkte der Fertigerätelogistik und Produktionsmaterial in Frage.“

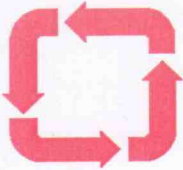


Abbildung: 45-Fuß-Wechselbehälter mit 3 m Innenhöhe, obenauf 40-Fuß-Container (Bild Platz SGKV)

„Hier beweist sich, dass intelligente Verlagerungskonzepte auch profitabel umgesetzt werden können“, freut sich Georg Waischnor, Geschäftsführer des ShortSeaShipping Promotion Centers. Das Beispiel zeige, dass die Kooperation zwischen einem weltweit operierenden Konzern und einem Mittelständler sehr erfolgreich gelingen kann, wenn die Bereitschaft, neue Wege zu gehen, auf beiden Seiten vorhanden sei. Täglich erreichen das SPC Anfragen nach Fördermöglichkeiten und leistungsfähigen Logistikpartnern, die die Wasserstraße in ihre Transportlösungen einbeziehen möchten. „Gerade die verladende Industrie macht vor dem Hintergrund der sich zuspitzenden Straßenverhältnisse Druck. Als „Navigator from Highway to Waterway“ beraten wir neutral und liefern Ideen und Lösungsansätze zur Verlagerung von Güterströmen auf das Wasser“, erläutert Georg Waischnor.

Die Logistik-Anforderungen von Seiten der Verloader sind hoch. „Wir wünschen uns Dienstleister, die sich und unser Geschäft ständig hinterfragen und selbstständig Prozessverbesserungen anstoßen. Es geht hier vor allem darum, nicht den bestehenden Prozess zu verbessern, sondern neue Lösungen zu suchen und zu entwickeln“, sagt Andreas Tonke.





Der Weg auf die Wasserstraße lohnt sich nicht nur in ökologischer Hinsicht. Kukla-Manager Knut Sander verzeichnet erhebliche Steigerungsraten und erwartet für 2005 ein Shortsea-Volumen von 45.000 TEU. Die Stärken der Wasserstraße liegen für den Logistiker auf der Hand: „Hauptvorteil ist eine erheblich größere Zuverlässigkeit bei kalkulierbaren, nicht schwankenden Kosten. Da der Verkehrsträger Straße überlastet und die Schiene häufig nicht wettbewerbsfähig ist, sehen wir die Shortsea-Entwicklung für die nahe Zukunft äußerst positiv.“ Im weiteren Projektverlauf soll Kukla auch mit der Altgeräteentsorgung ab Großbritannien beauftragt werden.

Das BSH-Transportaufkommen erhöht natürlich das Umschlagsvolumen am Standort Gernsheim, wo 2004 40.225 TEU gehandhabt wurden. GUT geht davon aus, dass es bald mehr als 50.000-TEU sein werden.

<http://www.bsh-group.de> , <http://www.kukla-spedition.com> , <http://www.gut-gernsheim.de> ,  
<http://www.shortseashipping.de>

(SPC-News vom 18.07.2005, DVZ Nr. 83 vom 14.7.2005, Expertengespräch vor Ort)

### ***Vorzeigerelation Rotterdam-Venlo bald auch auf dem Wasser***

Um den zunehmenden Containerverkehr im niederländischen Seehafen Rotterdam bewältigen zu können, richtete der Terminalbetreiber ECT eine Shuttlezugverbindung ins Hinterland von/nach Venlo ein. Dort werden für den Seehafen wichtige logistische Zusatzfunktionen wahrgenommen, zum Beispiel Containerdepot, Containerreparatur, -prüfung und -wartung, Containergestellung, Distribution, Ladungskonsolidierung (Sammelgut). Die Relation Venlo-Maasvlakte wird zwölfmal je Woche und Richtung, die Relation Venlo-RSC Waalhaven dreimal je Woche und Richtung bedient. Die Traktion und die Waggons werden von der Privatbahn rail4chem gestellt. Das Transportaufkommen legte auf den genannten Relationen im letzten Jahr um ganze 26 % auf 67.000 Container zu. Bis zum Jahr 2010 wird ein weiterer Anstieg der Verkehre auf 110.000 Container p.a. erwartet. Dies besagen Studien. Das Schiene/Straße-Terminal in Venlo liegt für den Hafen strategisch günstig - nahe der deutschen Grenze zu Nordrhein-Westfalen - und wird vom Gemeinschaftsunternehmen Venlo Trade Port B.V. (ECT/Seacon/Stadt Venlo) betrieben.

Nun soll eine angrenzendes Binnenschiffsterminal an der Maas entstehen, die zwischen Rotterdam und Venlo mit vier Containerlagen in der Höhe angelaufen werden kann. Es soll 4,2 ha Fläche umfassen, 18 Mio. € kosten und – dies war eine zwingende Vorgabe der Stadt Venlo – die bestehenden Containerzugverbindungen nicht kannibalisieren. Die Gebietskörperschaft will die Infrastruktur finanzieren, während das Umschlaggerät von ECT beschafft wird. Das Projekt wird im Rahmen des CERES-Programms (regionale Entwicklungsförderung der EU für Nord- und Mittel-Limburg) entwickelt. Die Anlage soll schon nächstes Jahr in Betrieb gehen.

<http://www.ect.nl> , <http://www.rail4chem.de> , <http://www.venlo.nl/default.asp?SubPaginaID=84> (auf niederländisch), <http://www.seaconlogistics.com>

(ITJ Daily vom 20.5.2005, World Cargo News Mai 2005)

### ***Mosel: Größte Containereinzelladung in Trier***

Anfang April wurde die größte bisherige Einzelladung an Containern im Hafen Trier abgefertigt. Am 2. April 2005 verließ die MS Vigilia (135 m x 11 m, 3.270 t Tragfähigkeit) mit insgesamt 86 20'- und 40'-Containern den Hafen Trier Richtung Antwerpen. Beladen waren die Container von China Shipping, UASC und Leasinggesellschaften mit Waren der Hafenkunden Hochwald, EU-REC und Steil. Die für das Containergeschäft zuständige Trierer Container Terminal GmbH möchte diese positive Entwicklung nutzen, um weitere Kunden für den Hafen zu gewinnen.

<http://www.tct-logistik.de> , <http://www.hafen-trier.de>

(Logistic Newsletter der Trierer Hafengesellschaft mbH Sonderausgabe No. 5 vom 25. Mai 2005)