

**Kontakt:**

Thomas Schröter

Tel. +49 (0) 30 / 44 32 30 61

Fax +49 (0) 30 / 44 32 30 62

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**[www.binnenhafen.de/presse](http://www.binnenhafen.de/presse)

- **Contargo, die Intermodalsparte der Rhenus, achtet bei der Erschließung neuer Standorte in erster Linie auf Hafennähe**

## Containerweise gute Argumente für den Binnenhafen

**(BÖB) Ein Logistikzentrum hat am Autobahnkreuz zu stehen: Aus allen Himmelsrichtungen gut erreichbar, die Zubringerstraßen perfekt ausgebaut, die Fracht ist rasch auf dem Lkw und auf der Straße unterwegs. So ist es meistens. Es geht aber auch anders. Die Rhenus Contargo GmbH und Co. KG ist mit ihren Gesellschaften an 25 Terminalstandorten aktiv und sucht bei der Ansiedlung neuer Standorte explizit die Nähe zum Wasser. Genauer gesagt: Zum Binnen-gewässer.**

„Die Affinität zum Wasser ist im Logistikgeschäft historisch. Aber die Verknüpfung von Wasser und Logistik passt auch ganz hervorragend auf die Anforderungen einer modernen Logistiklandschaft“, beginnt Contargo-Geschäftsführer Thomas Löffler die Antwort auf die Frage nach dem „Warum“ bei der Standortwahl. Gerade in Ballungsräumen sind die Binnenhäfen die optimalen Knotenpunkte für trimodale Verkehre. Trimodal? Der 47-jährige Manager lächelt: „Der Begriff ist noch nicht allseits geläufig – aber Trimodalität ist ein tolles Wort für die Verbindung der drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße. Jeder Verkehrsträger hat seine Vorteile. Will ich alle Vorteile ausnutzen, dann muss ich Wasser, Schiene und Straße optimal miteinander verknüpfen. Das wiederum funktioniert nur, wenn ich nahe am Wasser, sprich: am Binnenhafen bin.“ Das Netzwerk von Contargo besteht aus Containerterminals in Deutschland, Benelux, Frankreich und der Schweiz.



Auf den Lkw passt gerade ein Container, aufs Binnenschiff ein Vielfaches. Contargo achtet bei der Erschließung neuer Standorte vor allem auf die Nähe zum Wasser. (Bild: Contargo)

### Binnenschiffe: 24/7 im Einsatz!

Das Rückgrat für die Transporte im Contargo-Netzwerk bilden die Binnenschiffe und die Möglichkeit, deren Frachtraum an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr verfügbar zu haben. Nachtflugverbote oder Sonntagsfahrverbote hemmen die Transporte auf der Wasserstraße nicht. „Für Massengüter wie etwa Brenn- und Baustoffe, Erze oder Abfälle ist das Binnenschiff traditionell der Verkehrsträger der Wahl“, berichtet Löffler. „Darüber hinaus ist das Binnenschiff für den Containertransport die kostengünstigste Alternative zur Bahn und dem Lkw – und kostet außerdem keine Maut!“ Bleibt die Frage, wie die Container auf die Binnenschiffe kommen. Dies erledigen die lokalen Terminalgesellschaften von Contargo. Sie disponieren täglich über 700 Lkw-Ladungen (so genannte „Gestellungen“) mit Im- und

**Kontakt:**

Thomas Schröter

Tel. +49 (0) 30 / 44 32 30 61

Fax +49 (0) 30 / 44 32 30 62

presse-boeb@binnenhafen.de

**Bilderdownload:**

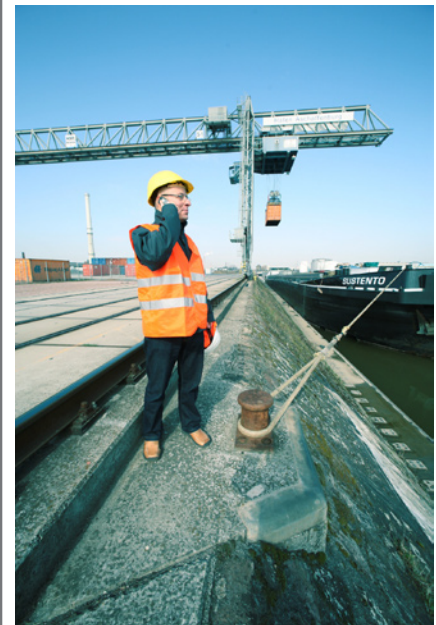
www.binnenhafen.de/presse

Exportcontainern zwischen den Terminals und den Kunden. Die Contargo-Container-Terminals sind ohnehin Rundum-Sorglos-Schnittstellen: Stuffing (Beladen) und Stripping (Entladen) von Containern ist auch vor Ort möglich, Containerreinigung und -reparatur sowie Gefahrgutlagerung wird neben dem eigentlichen Umschlag und Transport ebenfalls direkt am jeweiligen Terminalstandort angeboten. Die lokalen Contargo-Terminalgesellschaften kennen die Besonderheiten der einzelnen Regionen genau und ebenso die spezifischen Anforderungen der Kunden. Dank leistungsfähiger IT-Architektur und eingespielter Ablaufprozesse klappt die optimale Verknüpfung der Verkehrsträger mit den geforderten Zusatzdiensten. Reeder wie etwa Hapag-Lloyd, Großspediteure wie Panalpina sowie zahlreiche Handels- und Produktionsbetriebe wie etwa die BASF AG nutzen diese Vorteile bereits seit vielen Jahren. Noch vielfältiger als die Kundenliste ist die Aufzählung der beförderten Güter: Vom klassischen Stückgut über temperaturgeführte Containerfrachten und Chemieprodukte bis hin zu Fahrzeugen, Basaltsteinen, Bekleidung oder gar Katzenstreu reicht die Palette.

**... und wenn das Wasser streikt?**

Für Contargo fahren einige der weltgrößten Containerbinnenschiffe überhaupt mit einer Kapazität von 484 TEU\*. Der Fahrplan auf den Gewässern von Rhein, Main und Mosel, dem Kanalnetz in Benelux und Nordfrankreich ist eng getaktet und seit Jahren bewährt. Die typischen Eventualitäten, die das Wasser als Verkehrsweg so mitbringt – Eis, Hoch- und Niedrigwasser und dergleichen mehr – sind mit einkalkuliert. Wenn die Natur der Schifffahrt doch einmal ein Schnippchen schlägt, kommt das Schlagwort von der Trimodalität wieder zum Tragen: „Binnen Kürze können wir unsere Frachten auf die alternativen Verkehrsträger Bahn oder Lkw umswitchen und so die Zeitvorgaben einhalten“, berichtet Löffler. „Der Kunde merkt davon meist nichts.“

Möglich ist diese größtmögliche Flexibilität für Contargo nur dann, wenn die Häfen eine entsprechende Ausstattung aufweisen. Löffler: „Wir suchen uns die Standorte anhand verschiedener Kriterien sehr genau aus. Zu diesen Kriterien gehört auch die wirtschaftsgeographische Lage und die kommunale Wirtschaftspolitik. Nur in den Regionen, in denen auch die regionale Wirtschaft leistungsfähig genug ist und entsprechend unterstützt wird, ergibt unser Engagement an einem Binnenhafen Sinn.“ Als positive Beispiele nennt der Contargo-Chef den TriPort Ludwigshafen und das DIT Intermodal Terminal Duisburg. Dort wurden alte Hafenstandorte, die nicht mehr in die moderne Logistiklandschaft passten, gezielt zu Containerumschlaghäfen umgestaltet. Die Gleislänge erlaubt nun die Abfertigung von Ganzzügen, in den Hafenbecken können zwei Schiffe zum Umladen nebeneinander festgemacht werden und an die Kaimauern passen mehrere Schiffe hintereinander (Länge: ein Vielfaches von 140 Metern). Ferner sind die Kranbrücken ausreichend hoch dimensioniert (mindestens fünf Container übereinander stapelbar). Wünschenswert sind nach Aussage Löfflers außerdem ausreichend Platz für den Containerumschlag und die Depots und – ebenso wichtig – das Bekenntnis der Hafentreiber und der Lokalpolitik zu einer erfolgreichen Entwicklung des Hafens.



Binnenschiffe: An sieben Tagen die Woche rund um die Uhr verfügbar. (Bild: Contargo)

\* TEU steht für „twenty feet equivalent unit“. TEU ist eine typische Maßeinheit für Lager-, Umschlag- und Transportkapazitäten auf Basis eines 20-Fuß-ISO-Containers. Dieser Container wird üblicherweise auf Binnenschiffen verwendet.