

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Will die Logistikindustrie der Containerflut Herr werden, sind neue Konzepte gefragt. Zum Beispiel auch der verstärkte Einsatz von Binnenschiff-Schubleichtern (hier im Hamburger Hafen) für den Containertransport. (Bild: SPC)

## ■ Best Practise

# Containertransporte: Eine Frage der richtigen Konzepte

**Die Idee ist so alt wie die Menschheit: Was einer allein nicht schafft, können mehrere gemeinsam anpacken und bewältigen. Wenn also Seehäfen den anlandenden Containermengen künftig nicht mehr Herr werden, müssen sie sich Unterstützung aus der Hinterlandlogistik suchen. Die Binnenhäfen sind nach Ansicht von Thomas Löffler, Sprecher der Contargo-Geschäftsführung, die idealen Kooperationspartner für diese Aufgabe. Dies verdeutlichte er an Best-Practise-Beispielen seines Unternehmens.**

Obwohl Seehäfen schon heute über die Containerflut klagen, stagniert die Zahl der auf der Wasserstraße beförderten Container seit 2005. Gleichzeitig war auf dem Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik wiederholt die Rede davon, dass auf den Binnenwasserstraßen noch ausreichend Kapazitätsreserven liegen. Wie passen diese beiden Fakten zusammen? Thomas Löffler erläuterte die Gründe: „Der Kostenvorteil des Binnenschiffs ist im Schwinden. Also geht das Mengenwachstum des Containermarktes derzeit komplett auf Schiene und Straße. Und, noch schlimmer: Das Binnenschiff verliert wegen sommerlichem Niedrigwasser und Congestion seine Verlässlichkeit.“ Mit „Congestion“ beschrieb Löffler die Tatsache, dass die Binnenschiffer im Seehafen nicht zügig abgefertigt

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

werden. „Mittlerweile ist es keine Seltenheit mehr, dass ein Binnenschiff bis zu fünf Tage im Seehafen auf die Abfertigung warten muss. Das Schiff kostet in dieser Zeit eine Menge Geld und blockiert den knappen Platz im Hafen. Hier muss unbedingt etwas geschehen.“ Ein Weg ist nach Löfflers Erfahrung die Fortentwicklung von Schiffssystemen. Auch sei eine weiter intensiviertere Kooperation der Binnenschiffahrt untereinander und der Logistikstandorte und -unternehmen notwendig. Funktionierende Beispiele aus dem eigenen Unternehmen hatte Löffler ebenfalls parat: Auf der Rheinlinie beispielsweise bietet Contargo bereits feste Routen und getaktete Fahrpläne – ein im Bereich der Binnenschiffahrt noch weitgehend unbekanntes Szenario. Ergänzt wird dies durch eigene Bahnverbindungen, die ebenfalls auf das System Wasserstraße abstimmt sind – und so auch fallweise gegenseitig füreinander einspringen können. „Diese verknüpften verkehrsträgerübergreifenden Systeme schaffen die Möglichkeit, die jeweils individuellen Vorteile einzelner Verkehrsträger optimal zum Einsatz zu bringen“, so Löffler. „Das Ergebnis sind schon heute schnelle, bezahlbare und verlässliche Containertransporte.“

**Neue Systeme gefragt**

Diese Maßnahmen allein aber werden in Zukunft nicht genügen. Löffler warf daher auf dem Parlamentarischen Abend auch bereits einen Blick in die Zukunft und skizzierte einige Ansatzpunkte. „Ein Konzept könnte beispielsweise die Konzentration von Schiffsverkehren an zentralen Umschlagsplätzen, so genannten Hubs, sein. Contargo konsolidiert die Frachten kleinerer Schiffe im Nordhub in Duisburg oder im Südhub am mittleren Oberrhein.“ Dieses Konzept bietet nach Löfflers Meinung einige Vorteile: Statt zahlloser kleinerer Schiffe steuern weniger, dafür größere Schiffe die Seehafen an. Damit könne auch die Abfertigung in den Seehafenterminals beschleunigt erfolgen und das Problem der Congestion vorübergehend entschärft werden. Zugleich könne an allen Terminals im System Wasserstraße der Umschlag optimiert und damit Kapazitätsreserven erschlossen werden. Und schlussendlich können kleinere Häfen auf den durch Optimierung freiwerdenden Flächen Depot- und Auslagerungsfunktionen übernehmen.

Voraussetzung für eine breite Umsetzung dieser Konzepte sei allerdings, so Löffler, ein deutlicher Ausbau der Hub-Terminals und der verstärkte Einsatz von großen Binnenschiffen und Schiffssystemen wie beispielsweise Großkoppelverbänden mit bis zu 800 TEU. Auch müsse verstärkt über Fahrgemeinschaften und eine operative Zusammenarbeit der Binnenschiffer untereinander nachgedacht werden. Politik und Wirtschaft ermahnte er, den Ausbau der Binnenhafenterminals mit hoher Priorität voranzutreiben, um die Kapazitäten dann zur Verfügung zu haben, wenn sie gebraucht werden. Schließlich appellierte Löffler an alle Beteiligten im System Wasserstraße, kooperativ und ohne Scheu miteinander umzugehen, und schloss in diesen Appell ausdrücklich auch die Seehafenterminals mit ein.



Thomas Löffler, Sprecher der Contargo-Geschäftsführung. (Bild: H zwo B)