

**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



Die dänische Containerschiffreederei Maersk nimmt auch im Binnenland gerne den Wasserweg, um die Container vom Seehafen ins Hinterland zu transportieren. (Bild: Maersk Line)

## ■ Maersk Binnenterminal Nordseehafen Neuss

**Mit einem Binnenterminal am Neusser Hafen geht die dänische Maersk Line als weltweit größte Containerschiffreederei neue Wege in der Hinterlandentwicklung.**

Deutschland ist Exportweltmeister – und die deutsche Logistikbranche damit auch Logistikweltmeister. Das stimmt. Die Logistik ist hierzulande der drittgrößte Wirtschaftszweig, gleich nach dem Handel und der Automobilindustrie. 210 Milliarden Euro Umsatz wurden im Jahr 2007 in der Logistikindustrie erwirtschaftet. Damit und mit 2,7 Millionen Beschäftigten lässt die Logistik sogar die Elektronikbranche und den Maschinenbau hinter sich, also zwei Vorzeigebereichen Deutschlands.

Allerdings sind die deutschen Logistiker oft Traditionalisten und fixiert darauf, Güter über die Straße zu transportieren. Für sie brummt das Geschäft nur, wenn der Lkw-Diesel brummt. Trotz Stau auf der Straße wird das System Wasserstraße von vielen Logistikern mehr oder minder ignoriert. Die Frage ist: warum? Bei nur 20 Prozent der Binnenschifftransporte ist der Auftraggeber ein Logistiker. Den Löwenanteil der Binnenschiffloadungen beauftragen Industrieunternehmen, die den Vorzügen des Systems Wasserstraße offensichtlich aufgeschlossener gegenüberstehen. Die Unternehmen der Logistikdienstleistung, die nach ihrer Definition im Kundenauftrag Lieferketten steuern, lassen so manches gute Geschäft an der Hafeneinfahrt oder der Kaikante liegen.

### Projekt mit Signalwirkung

Anders als viele deutsche Logistiker nimmt die dänische Containerschiffreederei Maersk Line auch im Binnenland gern den Wasserweg. Das Unternehmen denkt bereits seit einigen Jahren weiter als bis zur Kaimauer der Seehäfen und organisiert zusätzlich den Weitertransport der Container ins Hinterland. Dabei gewinnt das Binnenschiff zunehmend an Bedeutung. Große Signalwirkung hatte dabei die Entscheidung von Maersk, ein eigenes Binnen-Container-Terminal am Neusser Hafen zu errichten. Die Vertragsunterzeichnung zwischen Maersk und den Neuss-Düsseldorfer Häfen für dieses in der Sprache der Logistiker „Dedicated

**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

Terminal“ genannte Umschlagszentrum ist seit Februar 2008 unter Dach und Fach. Fertig werden soll das Terminal schon im Jahr 2010. Bis dahin werden auf einem 30.000 Quadratmeter großen Areal am Hafenbecken 5 des Neusser Hafens 20 Millionen Euro verbaut. Darüber hinaus sind 50.000 Quadratmeter für einen weiteren Ausbau reserviert. Dabei plant das Logistikunternehmen Maersk bis ins Jahr 2032 für den Neusser Hafen als Hinterland-Drehscheibe.

Dafür hat das Güterverteilzentrum einen perfekten Standort: In dem geplanten Terminal können Container zwischen Lkw, Eisenbahn und Binnenschiff umgeschlagen werden. Vater Rhein ist eine grüne Pipeline bis Rotterdam. „Ausreichende Kapazitäten in Bezug auf Terminals, Eisenbahn und Binnenschiff sind die Voraussetzung dafür, den zuverlässigen und nachhaltigen Güterverkehr über das Meer aufrecht erhalten zu können“, erläutert Maarten Tromp, Direktor Intermodal und Equipment bei Maersk.

Das Neusser Terminal ist jedenfalls fest in die Hinterlandstrategie des Unternehmens eingeplant und bereits in der ersten Ausbaustufe im Jahr 2010 auf den Umschlag von 200.000 TEU, also 20-Fuß-Container, ausgelegt. Dies wird den Rotterdamer Hafen wesentlich entlasten. Dort bildet sich gerade wegen des Umschlags-Volumens noch mehr Stau als bisher: Aufgrund der großen Importmengen geht die Hinterlandabfertigung in Rotterdam stockend zu. Daher ist es für die Empfänger von Überseecontainern unkalkulierbar geworden, wann sie ihren Container im Seehafen abholen können. Also lassen die Empfänger nach der Ankunft des Seeschiffs etliche Tage verstreichen, ehe sie ihre Lkw losschicken. Doch damit verstopfen die Container die ohnehin schon an ihrer Kapazitätsgrenzen angelangten Anlagen in den Seehäfen noch weiter und vergrößern den Stau. Nach dem Konzept von Maersk kann das Binnenterminal in Neuss dies vermeiden. Die Container werden gleich am Seehafen auf Binnenschiffe verladen, die sie zum Hinterland-Terminal bringen. Dort können die Container staufrei per Lkw abgeholt oder auf die Schiene verladen werden. Vielleicht macht dieses Konzept auch an anderen Binnenhafenstandorten und bei in Deutschland ansässigen Logistikern Schule: Mit dedicated Terminals im Binnenland schlägt der Igel Binnenschiff den Hasen Lkw um Längen.



### Logistik-Allianz fördert Bahnverkehr

„Mit einer Logistik-Allianz wollen Güterbahnen und Häfen gemeinsam die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Ruhrgebiet steigern. Künftig sollen 20 Prozent der Gütertransporte für kleinere und mittlere Unternehmen wieder auf der Schiene fahren. Projektpartner sind SBB Cargo Deutschland (Projektleitung), die Mülheimer Verkehrsgesellschaft, die Neuss Düsseldorfer Häfen, die Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen und das Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement der Universität Duisburg-Essen.“

Aus: DVZ Brief vom 28. April 2008.

Im geplanten Güterterminal der Maersk Line am Neusser Hafen können Container zwischen Lkw, Bahn und Binnenschiff umgeschlagen werden.

(Bild: Maersk Line)