

SEESCHIFFFAHRT

BSH steigt vom Trailer auf den Container um

Hausgeräte reisen auf dem Wasserweg von Süddeutschland nach England

(wö) Der Hausgeräte-Hersteller BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH hat sich in Zusammenarbeit mit der Spedition Robert Kukla etwas einfallen lassen, um Verkehle von der Straße zu holen. Spezielle Container mit einer Innenhöhe von 3 m ersetzen im Verkehr mit England die bisher eingesetzten Jumbo-Lkw. Bis zum Jahr 2007 sollen mehr als 60 Mio. Tonnenkilometer auf dem Wasserweg verlagert werden.

„Das steigende Verkehrsaufkommen auf der Straße war für uns Auslöser, eine strategische Alternative zum Lkw und zur Bahn zu entwickeln“, berichtet 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 Short-SeaShipping 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 Short-Sea-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 2,69 m als zu niedrig heraus.



Auf den ersten Blick ein gewöhnlicher Container – aber mit 3 m Innenhöhe und so breit, dass zwei Euro paletten nebeneinander Platz haben.

Foto: SPC

„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 3 m 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 verladenes Gerät heruntergebrochen. Und mit herkömmlichen Containern hätten wir einen Frachtnachteil von 30 Prozent erwirtschaftet“, rechnet Sander vor.

Die Lösung: der Bau eines speziellen palettenbreiten Containers mit einer Innenhöhe von 3 m. Da sich die am Projekt beteiligten Partner – ne-

ben 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 über große Container mit einem für diese Zwecke extra angeschafften Spezial-Lkw vom BSH-Produktionsstandort Bretten nach Gernsheim, wo sie auf das Binnenschiff nach Rotterdam verladen werden.

Auf Grund der vertraglich zugesicherten EU-Zuschüsse haben die beteiligten Projektpartner Planungssicherheit, aber auch hohe Verlagerungsziele: Bis 2007 sollen 60,3 Mio. Tonnenkilometer auf dem Wasserweg verlagert werden. Derzeit werden bei der BSH alle intra-europäischen Relationen auf Verlagerungsmöglichkeiten überprüft.

portlösungen 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 Waischnor.

Der Weg auf die Wasserstraße lohnt sich nicht nur in ökologischer Hinsicht. Kukla-Manager Sander verzeichnet erhebliche Steigerungsraten und erwartet für 2005 ein Short-Sea-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 Short-Sea-Entwicklung für die nahe Zukunft äußerst positiv.“ Im weiteren Projektverlauf soll Kukla auch mit der Altgeräteentsorgung ab Großbritannien beauftragt werden.

(DVZ 14.07.2005)

„Während in anderen Produktionsländern der Short-Sea-Anteil bis zu 80 Prozent vom BSH-Transportaufkommen ausmacht, ist er in Deutschland noch sehr gering. Das wollen wir ändern“, bekräftigt Tonke. „Grundsätzlich kommen für den Transport über die Wasserstraße alle Produkte der Fertigerätelogistik und Produktionsmaterial in Frage.“

„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.

Das SPC erhalte jeden Tag Anfragen nach Fördermöglichkeiten und leistungsfähigen Logistikpartnern, die die Wasserstraße in ihre Trans-

Nahost/Israel
Luftfracht-Sammelverkehr

QCS-Quick Cargo Service GmbH
TEL: - 0800 8989899
Verladungen von allen deutschen Flughäfen
Frankfurt - Düsseldorf - Köln - Hannover
- Stuttgart - Hamburg - München

NIPPON EXPRESS
Leading the world in logistics design.

Aircargo
Ocean cargo
Logistics

NIPPON EXPRESS (Deutschland) GmbH
Fon: +49 (0) 69 - 68 97 4-0
Fax: +49 (0) 69 - 68 97 4-120
EMail: sales.raap@ned.de
Web: www.nipponexpress.net