

# Hausgeräte auf dem Wasserweg nach England

In Deutschland von BSH Bosch und Siemens Hausgeräte für England produzierte Ware geht zunehmend nicht mehr via Jumbo-Lkw ins Zentral-lager nach Milton Keynes, sondern im multimodalen Verkehr per Binnenschiff und Shortsea.

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.

## Navigator from Highway to Waterway

Auch Umweltaspekte, die in den Unternehmensleitlinien des Konzerns ganz oben stehen, sind Motor der aktuellen Verlagerungsdynamik beim deutschen Hausgeräte-Marktführer.

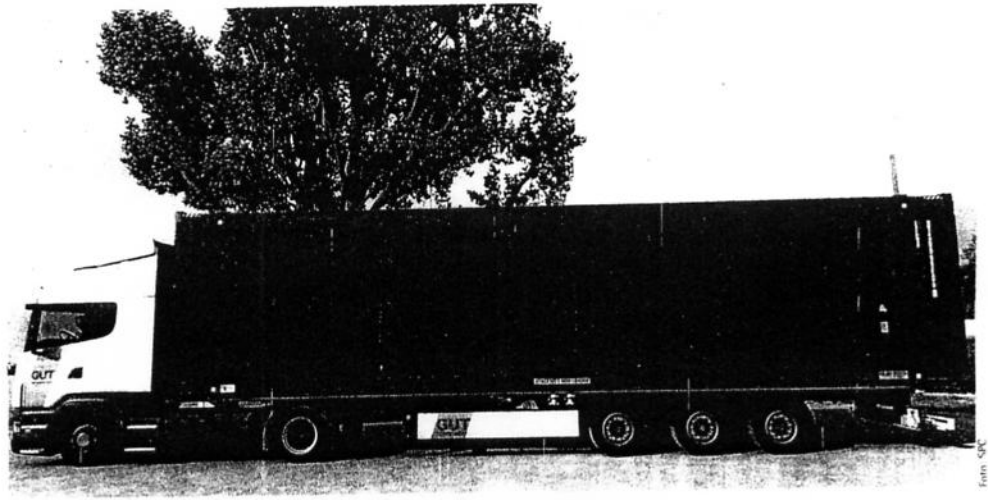
Ein Workshop des Bonner ShortSeaShipping Promotion Centers Deutschland (SPC), das als neutraler Berater in maritimen Verlagerungsprojekten fungiert, gab vor zwei Jahren den Anstoß, alternative Verkehrsträger stärker in internationale Transport- und Logistikkonzepte zu integrieren. Ende 2003 trat die 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 Zentimetern 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.

Hausgeräte wie Geschirrspüler konnten nur zweilagig verladen werden, ein erheblicher Kapazitätsnachteil. »Da die Frachtkosten immer auf die Kosten pro verladenes Gerät heruntergebrochen werden, hätten wir mit herkömmlichen Containern einen Frachtnachteil von 30 Prozent erwirtschaftet», rechnete Knut Sander vor.

Die Lösung war der Bau eines eigens konstruierten, palettenbreiten 10'6"-Containers mit einer Innenhöhe von drei Metern. Da sich die am Projekt beteiligten Partner, neben BSH und Kukla das belgische Unternehmen ABC und der Gernsheimer Terminalbetreiber Gut, um das Förderprogramm Marco Polo beworben hatten, gab es Zuschüsse von der EU, die eine Realisierung erleichterten. Kukla übernahm 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. Auf Grund der vertraglich zugesicherten EU-Zuschüsse haben die beteiligten Projektpartner Planungssicherheit, aber auch hohe Verlagerungs-



Der Spezialcontainer ist 13,57 Meter lang, 2,44 Meter breit und drei Meter hoch bei einem Leergewicht von 4.850 Kilogramm und einer maximalen Ladekapazität von 29 Tonnen. Sie fahren mit einem extra angeschafften Spezial-Lkw.

ziele. »Insgesamt wollen wir eine Verlagerung von 33.122.000 Tonnenkilometern im Rahmen dieses Projektes realisieren«, gibt sich Knut Sander zuversichtlich. Bis 2007 ist eine Verlagerung von 60.300.000 Tonnenkilometern ab dem BSH-Produktionsstandort Bretten angestrebt. Derzeit werden bei der BSH alle inraeuropäischen Relationen auf Verlagerungsmöglichkeiten 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 Fertigerteillogistik 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.

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 Verlagerer sind hoch. »Wir wünschen uns Dienstleister, die sich und unser Geschäft ständig hinterfragen und selbstständig Prozessverbesserungen anstoßen und neue Lösungen zu suchen und zu entwickeln.

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 Altgerätesorgung ab Großbritannien beauftragt werden.

## Eigens gebauter Spezialcontainer

Neues Mitglied beim ShortSeaShipping Promotion Center Deutschland ist seit Ende August die WCL Reederei-Agentur GmbH. Das 1992 als Schiffsagents und Service-Broker gegründete Unternehmen, das unter anderem die Linie Holland Maas Shipping (HMS) vertritt, will durch den Beitritt sein Engagement für den Shortsea-Verkehr stärken. Mit dem WCL-Beitritt zählt der Trägerverein des SPC, der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e. V. jetzt 19 private Mitgliedsunternehmen. [www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)

## Über das SPC

Das ShortSeaShipping Promotion Center (SPC), betrieben vom Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e. V. Hamburg, ist eine Private Public Partnership des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein sowie Reedereien, Spediteuren, Hafenschlagsbetriebe, Häfen, Schiffsmaklern und der Binnenschifffahrt. Die operative Arbeit des SPC wurde am 2. Juli 2001 in den Räumen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Bonn aufgenommen. Ziel des SPC ist es, Industrie, Handel und Speditionen für die europäische Küsten- und Binnenschifffahrt zu sensibilisieren und gemeinsam mit Verladern und Dienstleistungsunternehmen intermodale Logistikkonzepte zu entwickeln, die die europäischen Wasserstraßen mit einbeziehen. Das SPC arbeitet in Bezug auf Unternehmen und Häfen vollkommen neutral.