

tainer Shuttle System (NeCoSS; Bremen), Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO, Chavornay), Duisburg Intermodal Terminal (DIT, Duisburg), TriPort (Ludwigshafen), Hoahrhein Terminal (Mellikon), Unikai (Ottmarsheim, Wörth), Rhenus Kleyling (Weil am Rhein) sowie Contargo (Ridderkerk).

<http://www.contargo.net> , <http://www.rhenus.de>
(ITZ Nr. 21-22/2005)

BSH holt mit Kukla und GUT Gütertransporte von der Straße

Der Hausgerätehersteller BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH holt seine Transportgüter von der Straße. In Deutschland für den englischen Markt produzierte Ware geht zunehmend nicht mehr via Jumbo-Lkw ins Zentrallager nach Milton Keynes, sondern im multimodalen Verkehr per Binnenschiff und Shortsea. Bis zum Jahr 2007 sollen allein Richtung England mehr als 60 Millionen Tonnenkilometer auf die Wasserstraße verlagert werden.

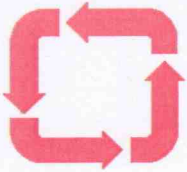
„Das steigende Verkehrsaufkommen auf der Straße war für uns Auslöser, eine strategische Alternative zum Lkw und zur Bahn zu entwickeln“, sagt BSH Verkehrsreferent Andreas Tonke. Auch Umweltaspekte, die in den Unternehmensleitlinien des Konzerns ganz oben stehen, sind Motor der aktuellen Verlagerungsdynamik 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 Zentimeter 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. Bestimmte Hausgeräte wie Geschirrspüler konnten nur zweilagig verladen werden – ein erheblicher Kapazitätsnachteil. „Die Frachtkosten werden immer auf die Kosten pro verladenes Gerät herunter gebrochen. Und mit herkömmlichen Containern hätten wir einen Frachtnachteil von 30 Prozent erwirtschaftet“, rechnet Knut Sander vor. Nach Aussage eines der Beteiligten werden in den Behältern auch Dunstabzugshauben befördert.

Die Lösung: Der Bau eines eigens konstruierten, palettenbreiten 10'6"-Containers mit einer Innenhöhe von drei Metern (also eines stapelbaren Großvolumen-Wechselbehälters). Da sich die am Projekt beteiligten Partner – neben 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 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. Bei den bei MAN bestellten Zugmaschinen wurde laut GUT Gernsheim die Aufsattelplatte komplett entfernt und neu angebracht, um eine Aufstandshöhe von 80 cm zu erreichen (Aufstandshöhe 0,80 m + Behälterhöhe 3,20 m = zulässige Eckhöhe 4,00 m). Auf dem unten wiedergegebenen Bild (aufgenommen bei GUT Gernsheim von T. Platz, SGKV) ist ein palettenbreiter 40'-Container von Cronos zu sehen, der auf den oberen 40'-Beschlügen des Kukla-Behälters steht.

Aufgrund der vertraglich zugesicherten EU-Zuschüsse haben die beteiligten Projektpartner Planungssicherheit, aber auch hohe Verlagerungsziele. „Insgesamt wollen wir eine Verlagerung von 334.122.000 Tonnen-



kilometern im Rahmen dieses Projektes realisieren“, gibt sich Knut Sander zuversichtlich. Bis 2007 ist eine Verlagerung von 60.300.000 Tonnenkilometern ab BSH-Produktionsstandort Bretten angestrebt. „Das Marco Polo-Projekt hat sich bei uns sehr positiv entwickelt“, sagt Andreas Tonke.

Derzeit werden bei der BSH alle intra-europäischen Relationen auf Verlagerungsmöglichkeit 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 Fertigerätelogistik und Produktionsmaterial in Frage.“



Abbildung: 45-Fuß-Wechselbehälter mit 3 m Innenhöhe, obenauf 40-Fuß-Container (Bild Platz SGKV)

„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 Verloader sind hoch. „Wir wünschen uns Dienstleister, die sich und unser Geschäft ständig hinterfragen und selbstständig Prozessverbesserungen anstoßen. Es geht hier vor allem darum, nicht den bestehenden Prozess zu verbessern, sondern neue Lösungen zu suchen und zu entwickeln“, sagt Andreas Tonke.

