

Forum DSLV und BÖB

Lösung für große Herausforderungen

Auf der »Transport Logistic« diskutierten BÖB und DSLV über Herausforderungen und Chancen der Intermodalen Logistik im System Wasserstraße

Da in Zukunft die Vernetzung von vorhandenen Infrastrukturen und Transportkapazitäten immer stärker in den Vordergrund rücken wird, stellten der Bundesverband der Öffentlichen Binnenhäfen e.V. (BÖB) seine gemeinsame Forumsveranstaltung mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) während der Münchener Messe »Transport Logistic« in diesem Jahr unter das Thema Intermodale Logistik im System Wasserstraße.

München – Den Besuchern wurden bereits bestehende Logistikkonzepte vorgestellt, um Anregungen für neue oder ergänzende Kooperationen zu geben, aber auch die damit verbundenen Chancen und Herausforderungen deutlich benannt. So arbeiten sowohl der BÖB als auch der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV), so dessen Geschäftsführer Heiner Rogge, eng mit der Politik im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Hafenkongzeptes aktiv in zwei Gremien zusammen. Dabei, so Rogge, habe sich jedoch gezeigt, dass trotz der Güterverkehrsprognosen und der ökologischen Vorteile der Binnenschifffahrt die Einbeziehung der Binnenschifffahrt in die Transportketten kein Selbstläufer sei. »Verlader und Logistikfirmen verlangen von einer intelligenten Logistikkonzepte mehr als eine positive Energiebilanz. Deshalb sollten sich die Aspekte des Marketings für das System Wasserstraße nicht auf die Umweltverträglichkeit und die Sicherheit beschränken, sondern auch die Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit einbeziehen, um ein Umdenken einzuleiten und eine Verkehrsverlagerung vorzubereiten. Hierzu bedarf es einer aktiven Marktbearbeitung, wirkungsvoller Öffentlichkeitsarbeit und innovativer Logistikkonzepte.«

Die Möglichkeiten eines modernen Binnenhafens stellte Dr. Thomas Nobel vor, Geschäftsführer der Deutschen GVZ Gesellschaft mbH (DGG). Diese engagiert sich nicht nur als Verband sondern ist auch aktiv an relevanten logistischen Forschungs- und Beratungsprojekten beteiligt.

Verschiedene Projekte und Entwicklungen, so berichtete der Geschäftsführer,

würden in der Zukunft zu einem Mengenwachstum führen, die auch die See- und Binnenhäfen betreffen. »Das ist eine Herausforderung vor der wir stehen die wir mit den alten Konzepten nicht werden bewältigen können«, so seine Warnung. Vor allem die klassischen Häfen könnten dem Druck der Mengen nur bedingt stand halten.

»Die Nachhaltigkeitsansprüche der Verlader sind inzwischen deutlich ausgeprägter«

Dr. Thomas Nobel
Geschäftsführer der Deutschen GVZ
Gesellschaft mbH

In Deutschland bestehen derzeit 35 GVZ-Standorte mit jeweils sehr unterschiedlichem Entwicklungsstand, die zusammen über 50.000 Arbeitsplätze bieten. Für die Standorte spreche vor allem die hervorragende Lage an den Verkehrsschnittstellen der Ballungsräume sowie ihre häufig trimodale Ausrichtung. Daneben könne oftmals ein 24 Stunden-Service, also eine konfliktfreie Nutzung angeboten werden. Weitere Chancen entstünden durch die Möglichkeit für logistische Großansiedlungen, den hohen Bekanntheitsgrad der Marke »GVZ«, Synergieeffekte durch die Zusammenarbeit mit anderen angesiedelten Unternehmen sowie den Branchenmix von Verladern und Dienstleistern an den Standorten. Konkurrenz böten die Gewerbegebiete im Umfeld, weitere Herausforderung seien die teilweise aufwendigen Genehmigungsverfahren sowie die Grundstückspreise.

GVZ Nürnberg auf Platz 3

Drei deutsche Standorte finden sich nach einer Bewertung unter den europäischen »Top 10«, das GVZ Nürnberg auf Platz 3 der Rangliste.

Aus den bekannten Trends erwachsen auch den GVZ erhebliche Chancen: Im Umfeld der Seehäfen könnten sie als Hin-

terlandhubs sowie Konsolidierungspunkte dienen. 50 Prozent aller maritimen und kontinentalen KV-Verkehre werden bereits über GVZ durchgeführt. Entsprechend spiele auch das Thema »green logistics« eine wichtige Rolle: »Die Nachhaltigkeitsansprüche der Verlader sind inzwischen deutlich ausgeprägter. Und das betrifft nicht nur, welche Fahrzeuge eingesetzt werden, sondern deutlich genauere und detailliertere Angaben.«

Dritter Schwerpunkt sei die Sicherheit: »Nicht in der Verhinderung von Schäden, sondern was machen wir, wenn sie eintreten, wie geht man damit um? Welche Konzepte gibt es, wenn die sensiblen Infrastrukturen gestört werden.«

Nobel zeigte sich zuversichtlich, dass bereits ein etabliertes Netz in Deutschland und ansatzweise in Europa besteht, das derzeit noch Richtung Westen ausgerichtet sei, aber auch im Osten Fuß fassen werde. Schon jetzt gebe es nachweislich eine sehr hohe Wirkung hinsichtlich von Beschäftigung sowie arealer und modaler Verkehrsverlagerung. Die Trends der Logistik werden den GVZ weiter Auftrieb geben. »Aber wir wollen das nicht nur aus Sicht der GVZ machen, sondern neben den Seehäfen auch die Binnenhäfen mit einbeziehen – und dann auch gemeinsam am Markt auftreten.«

»Die Anforderung der Logistik an das System Wasserstraße sind Zuverlässigkeit und Sicherheit. Und was braucht das System Wasserstraße dafür: die Infrastruktur«, beantwortete Günter Haberland, Geschäftsführer M. Zietzschmann GmbH & Co. KG, Neuss, und Vorsitzender des DSLV-Ausschusses Binnenschifffahrtspedition und Hafenwirtschaft.

Die leide an einer chronischen Unterfinanzierung, sowie dadurch bedingt an fehlender Planungssicherheit. Binnenhäfen seien mit ihrer Verknüpfung von Wasser, Schiene und Straße aber ideale multimodale Drehscheiben. »Dennoch sind in den Binnenhäfen immer noch zu viele Kapazitäten frei. Die Gründe dafür sind seit langem bekannt, aber Politik und Unternehmen sind noch nicht in ausreichendem Maß bereit, an

den entscheidenden Stellschrauben zu drehen. Diese grundlegenden Stellschrauben heißen Infrastruktur, Preisgestaltung und Seehafenhinterlandanbindung. Hier gibt es noch einiges zu tun.« Vordringlich sei der Infrastrukturausbau. 1,2 Milliarden Euro müssten pro Jahr aufgebracht werden, um die Wasserstraßen für die Anforderungen der Logistik fit zu halten. Ganze 700 Millionen hat die Bundesregierung jedoch bislang eingeplant – und sie lasse damit zu, dass immer mehr alte Schleusen marode sind und dass mit der beschlossenen WSV-Reform rund ein Drittel der deutschen Wasserstraßen komplett abgehängt wird.

Wirtschaft an zweiter Stellschraube

An der zweiten Stellschraube drehe nicht die Politik, sondern die Wirtschaft: Die traditionelle Preispolitik der Binnenschifffahrt, die sich an den aktuellen Wasserständen orientiert, werde immer mehr zum Hindernis. Alteingesessene Unternehmer aus der Industrie würden diese Preisgestaltung kennen und kalkulierten seit Jahrzehnten mit Kleinwasserzuschlägen und Staffelpreisen. Für das Neukundengeschäft sei die preisliche Unberechenbarkeit hingegen tödlich. Zudem gingen die Preise während der Boom-Phase 2008 deutlich in die Höhe – damit sei viel Potenzial für neue Aufträge verschenkt worden. Haberland: »Es ist an der Zeit, kritisch zu fragen, ob das so sein muss. Nach wie vor ist das Binnenschiff für lange Strecken und große Gütermengen der günstigste Verkehrsträger. Doch unkalkulierbare Preisrisiken durch niedrige Wasserstände verschrecken mögliche Kunden und verhindern den Umstieg auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger.«

Die dritte Stellschraube hat der Geschäftsführer bei den Seehäfen ausgemacht. Als 2008 die Containermengen explodierten, stauten sich dort die Binnenschiffe tagelang – das Abladen der Seeschiffe hatte Priorität, der Weitertransport der Container wurde deshalb häufig kurzfristig auf die Straße verlagert. Die multimodale Drehscheibe Binnenhafen sei jedoch darauf angewiesen, dass Seefracht zuverlässig mit dem Binnenschiff abgeholt und ins Hinterland transportiert wird. Würden die Liegezeiten in den Seehäfen unkalkulierbar lang, verlagerten sich diese Verzögerungen bis weit ins Land hinein. »Durch die Weltwirtschaftskrise und den Rückgang der Transportmengen löste sich dieses Problem für eine Weile wie von allein. Nun ziehen die

Containermengen wieder deutlich an und es ist absehbar, dass es bald erneut zu Kapazitätsengpässen und damit Liegezeiten in den Seehäfen kommen wird. Verhindern ließe sich dies etwa durch eigene Binnenschiffterminals an den Containerterminals der Seehäfen. Auf jeden Fall ist klar: Hier muss dringend investiert werden, will das Binnenschiff seine Bedeutung im Seehafenhinterlandverkehr nicht zugunsten der Straße einbüßen.«

Das Fazit des Neussers: »Multimodalität ist das Pfund, mit dem die Binnenhäfen wuchern können. Damit das so bleibt, gilt es, so schnell wie möglich die nötigen Schritte einzuleiten. Mit einer zuverlässigen Infrastruktur, transparenten und berechenbaren Preisen und einer intelligenten Abwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs.

Wie die Chancen konkret genutzt werden können, zeigte im Anschluss eindrucksvoll Andreas Löffler vom Hafen Straubing an dem Projekt »Biomasselogistik im Donauraum«, das inzwischen zu einer Kernkompetenz des Standortes geworden sei.

Maßgeblich für diesen Erfolg sei die klare Konzentration auf ein Thema. »Wir haben inzwischen nicht nur einen Hafen sondern auch einen hervorragend entwickelten Standort der bestens angebunden ist. Wir unterhalten ein Gründerzentrum und ein Branchencluster nachwachsende Rohstoffe.« Zudem sei Straubing das Tor zu den neuen Märkten in Osteuropa. Dazu wird ein KV-Terminal geplant, der entsprechende Förderbescheid werde in Kürze erwartet.

Zahlen für den bisherigen Erfolg

Der bisherige Erfolg ließe sich dabei auch in Zahlen messen: Auch in der Krise konnten jeweils zweistellige Zuwachsraten auf der Schiene und der Wasserstraße verbucht werden, mit 4,1 Mio. t liegt Straubing im Mittelfeld der deutschen Häfen. Doch wolle man, so Löffler, nicht nur wachsen, sondern auch verlagern.

Die Biokraftstoffe, die am Standort für die Lebensmittel-, Mineralöl- und Chemische Industrie bereit gestellt, charakterisiert und industriell aufbereitet werden, kommen dabei zum einen aus der Region, zum anderen aus der ganzen Welt.

Vor allem der Chemischen Industrie gilt die Aufmerksamkeit der Straubinger, da sie einen Paradigmenwechsel festgestellt haben: Nach dem Zeitalter von Kohle und Öl deren Anlagen entlang der Flüsse

entstanden bereite man sich nun auf das Zeitalter der biobasierten Produktion vor. »Und da sehen wir hervorragende Möglichkeiten für den Donauraum mit seinen fruchtbaren Schwemmländern.« In dem Zusammenhang spiele auch »green chemistry« eine Rolle, wenn Anlagen dort entstünden, wo die Rohstoffe wachsen, die aber auch die Logistik vor ganz neue Aufgaben stelle. »Denn wir sehen auch die Möglichkeit, dass sich Produktion nicht an einem Standort sondern als stufenweises integriertes System mit verschiedenen Standorten entlang des Flusses mit paarrigen Verkehren entwickelt. Dann holen wir das Holz aus der Fläche, verflüssigen es an verschiedenen Standorten um dann an andere Stellen daraus eine andere stoffliche Nutzung zu bewirken.«

Straubing allein rechnet mit Volumina im drei bis vierstelligen Millionen-Bereich. Dafür sei jedoch jetzt eine Weichenstellung der Politik erforderlich. »Es geht darum, jetzt die logistischen Wege zuverlässig zu gestalten.« So sei auch an der Donau die Verlässlichkeit der Wasserstraße ein Problem, ein Ausbau dringend geboten. Daneben müsse die Schieneninfrastruktur ertüchtigt werden.

Ein weiteres erfolgreiches Beispiel stellte Hergen Hanke, Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldersleben (UHH), mit »Kalitransporten entlang der Elbe« vor. Das Gemeinschaftsunternehmen der Stadt und der Unternehmensgruppe Rhein-Umschlag hat erfolgreich das Werk Zielitz über den Hafen Haldensleben angebunden. Neben der reinen Dienstleistung war es das Ziel, mit Lagerung und Weiterverarbeitung in die Wertschöpfung einzugreifen sowie die Steuerung zu optimieren.

In der anschließenden Diskussion betonte Rogge, dass sich das System Binnenschiff durch eine gute Leistung auch gut vermarkten lasse. Als Beispiel nannte er eine amerikanische Brauerei, die ihre Fracht traditionell mit dem Lkw aus Rotterdam in das 40 Kilometer entfernte Lager in der Nähe von Brüssel mit dem Lkw bewegt hätte. Angesichts staubedingter Verspätungen und einer Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt von über 90 Prozent sei man nun auf die Wasserstraße gewechselt. Damit konnten auch die Frachtkosten um 40 Prozent gesenkt werden. »Aber ein solche Projekt muss im Kopf anfangen, alle Beteiligten müssen das wollen und zu kreativen Lösungen bereit sein.«