



Auf neuem Kurs: BSH setzt auf kombinierte Verkehre

Mit Unterstützung des SPC und dem Förderprogramm Marco Polo im Rücken hat die Münchner Spedition Kukla ein multimodales Verkehrskonzept für den weltweit drittgrößten Hersteller von Haushaltsgeräten umgesetzt.

Bisher hatte der europäische Marktführer BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH bei der Versorgung des englischen Marktes mit Koch-, Kühl- und Gefriergeräten sowie Geschirrspülmaschinen auf die Straße gesetzt. Täglich waren von den südwestdeutschen Produktionsstandorten Bretten, Dillingen und Giengen zahlreiche Mega-Trailer oder Jumbo-Hängerzüge bis in das britische Zentrallager Milton Keynes unterwegs – und standen immer häufiger im Stau.

Hohe Affinität zum Wasser: Projektpartner Kukla

Auf der Suche nach einer wirtschaftlichen, umweltfreundlichen Lösung bekamen die BSH-Verantwortlichen bei einem Workshop des SPC entscheidende Impulse. Wenige Monate später nahm der Konzern Kontakt auf zu der internationalen Spedition Robert Kukla. Das SPC-Mitglied wickelt circa 50 Prozent seiner Aufträge im Binnenschiff- und Shortsea-Verkehr ab und gilt als Spezialist auf diesem Gebiet.

Für eine Verlagerung der Warenströme standen geeignete Wasserstraßen zur Verfügung. Doch die im Schiffsverkehr eingesetzten High-Cube-Container waren mit 269 Zentimetern zu niedrig. Bestimmte Geräte wie Geschirrspüler konnten nur zweilagig verladen werden. Das rechnete sich nicht.

Innovative Lösung mit Unterstützung der EU

Die Lösung war der Bau eines eigens konstruierten, palettenbreiten Containers mit einer Innenhöhe von drei Metern. Für die Realisierung bekamen die Projektpartner – neben BSH und Kukla auch der Gernsheimer Terminalbetreiber GUT – im Rahmen des Förderprogramms „Marco Polo“ Fördermittel von der Europäischen Union.

Seit April 2005 werden am BSH-Produktionsstandort Bretten die Produkte aus den drei südwestdeutschen Werken gebündelt und in den Großcontainern mit einem Spezial-LKW zum trimodalen GUT-Terminal in Gernsheim gebracht. Hier erfolgt der Umschlag auf das Binnenschiff nach Rotterdam. Von dort starten Shortsea-Schiffe nach Purfleet (UK). Anschließend erfolgt der LKW-Nachlauf ins BSH-Zentrallager nach Milton Keynes, von dem aus der gesamte englische Markt versorgt wird.

„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. Das Marco Polo-Projekt hat sich bei uns sehr positiv entwickelt.“

*Andreas Tonke,
BSH Verkehrsreferent*

„Eine Verlagerung dieser Güter auf den Wasserweg war nur bei gleicher Volumenkapazität des Beförderungsmittels ökonomisch realisierbar. Mit herkömmlichen Containern hätten wir einen Frachtnachteil von 30 Prozent erwirtschaftet. Die neuen Spezialcontainer bieten mit ihrer Innenhöhe von drei Metern optimalen Stauraum wie bei den Mega-Trailern.“

*Knut Sander,
Geschäftsführer der Spedition Kukla*

„Da eine Ladehöhe von 4 Metern beim Straßentransport nicht überschritten werden darf, war für die höheren Container der BSH ein Spezial-LKW mit tiefer gelegtem Chassis notwendig. Auch an der Rampe und bei der Stauhöhe auf dem Schiff galten Sonderbedingungen. Dank der guten Kooperation konnten wir ohne Probleme eine funktionierende Transportkette gestalten.“

*Velimir Krušlin,
Geschäftsführer GUT-Terminal*



In dem eigens konstruierten, palettenbreiten 10'6-Container mit einer Innenhöhe von drei Metern können Geräte wie Geschirrspüler dreilagig verladen werden. Für den Transport der übergroßen Container zum GUT-Terminal in Gernsheim dient ein Spezial-LKW mit tiefer gelegtem Chassis.

Foto: GUT, Gernsheim



Das Projekt „BSH“ im Überblick

Der Projektpartner

Die BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH, München, ist Marktführer im Bereich Haushaltsgeräte in Deutschland und Westeuropa. Um die hohe Produktqualität zu sichern, produziert die BSH in einem weltweiten Entwicklungs- und Fertigungsverbund.

Die Ausgangssituation

Von ihren Produktionsstandorten Bretten, Dillingen und Giengen aus bedient die BSH den englischen Markt mit Haushaltsgeräten. Für den Transport bis ins Zentrallager Milton Keynes werden Mega-Trailer oder Jumbo-Hängerzüge eingesetzt. Doch die Landwege sind zunehmend überlastet.

Die Anforderung

Ein neues Transportkonzept unter Einbeziehung von Wasserwegen soll für mehr Effizienz sorgen. Auch Umweltaspekte stehen in den Leitlinien des Konzerns ganz oben. Eine besondere Herausforderung ist die optimale Bestückung der Container.

Das Ergebnis

In Bretten werden die Produkte aus den südwestdeutschen Werken gebündelt. Spezial-LKW fahren täglich übergroße Container an das trimodale GUT-Terminal Gernsheim. Hier geht es per Binnenschiff nach Rotterdam und weiter mit Shortsea-Schiffen nach Purfleet (UK). Anschließend erfolgt der LKW-Nachlauf ins Zentrallager nach Milton Keynes.

- Der Transport per Schiff ist günstiger bei großer Terminalsicherheit.
- Die Kosten sind konstant und besser kalkulierbar.
- Die speziellen Großcontainer gewährleisten optimale Wirtschaftlichkeit.
- Die Container reduzieren als „schwimmendes Lager“ die Lagerkosten.
- Durch die Verlagerung aufs Wasser ergeben sich deutliche Umweltvorteile.

SPC – neue Wege mit alternativen Verkehrsträgern

Das SPC ist ein zentraler und neutraler Ansprechpartner für alle Unternehmen und Organisationen, die sich für neue Wege mit alternativen Verkehrsträgern interessieren. Denn nicht nur bei großen, schweren und sperrigen Gütern und Massengut-Transporten machen sich Wasser- und Schienenwege bezahlt.

Multimodale Abwicklungsmöglichkeiten ergeben sich beispielsweise auch bei mittleren bis großen Volumen, die regelmäßig über größere Distanzen von einem konstanten Ausgangspunkt zu einem gleich bleibenden Zielort fließen (Pipeline-Effekt). Das gilt besonders auch für konsolidierbare Sendungen, die als Komplettladungen per Container auf den Weg gehen können.

Sehen Sie Verlagerungspotenzial für Ihre Güter? Gerne analysieren wir neutral und kostenlos Ihre Sendungsstruktur und informieren Sie über entsprechende Anbieter.

„Wir wünschen uns Dienstleister, die sich und unser Geschäft ständig hinterfragen und selbstständig Prozessverbesserungen anstoßen. Dabei geht es nicht nur um die Verbesserung bestehender Prozesse, sondern vor allem um die Entwicklung neuer Lösungen.“

Andreas Tonke, BSH Verkehrsreferent

„Das Beispiel zeigt, 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 ist.“

*Knut Sander,
Geschäftsführer der Spedition Kukla*



*Phone: +49(0)228-300 4891
Fax: +49(0)228-300 807 4891
E-Mail: heinen@shortseashipping.de
Homepage: www.shortseashipping.de*



ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
c/o Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn