

CO₂-Bilanz auf Knopfdruck

Contargo-Software vergleicht die Emissionen der kombinierten Containerbeförderung mit dem reinen Lkw-Transport



Wer seine Güter dem Containerlogistik-Spezialisten Contargo anvertraut, erhält nicht nur wirtschaftlich optimale Leistungen – auch der Umwelteffekt ist sofort ablesbar. Denn mit der Software IMTIS kann jeder Verloader den CO₂-Ausstoß seines Transports im kombinierten Verkehr ermitteln und mit den Emissionen einer Haus-zu-Haus-Beförderung per Lkw vergleichen.

Die Domäne von Contargo ist der Containerverkehr zwischen den westlichen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge, den deutschen Häfen Bremerhaven, Bremen und Hamburg und dem europäischen Hinterland. Seit 1996 hilft IMTIS, das kostenlos verfügbare „Intermodal Tariff Information System“, Kunden bei der Ermittlung der optimalen Route. Das System wird ständig weiterentwickelt und „kennt“ inzwischen mehr als 115.000 Orte in Europa; der CO₂-Rechner wurde 2007 ergänzt.

Wer einen Transport plant, muss IMTIS lediglich den Seehafen und die Destination im Hinterland mitteilen, dann schlägt das Programm eine Route im kombinierten Verkehr per Binnenschiff, Lkw und Bahn vor und nennt den Transportpreis. IMTIS berücksichtigt neben der Lkw-Maut in Deutschland die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz und die Bunkerzuschläge (BAF) für die Binnenschifffahrt. Zusätzlich zum Preis ermittelt das Programm die CO₂-Emission und stellt sie dem Wert des reinen Lkw-Transports gegenüber.

Intelligente Verknüpfung

Notwendige Voraussetzung für klimafreundliche Containerlogistik ist die optimale Kombination der Verkehrsmittel. Innerhalb des dichten Netzwerks von Terminals und Transportlinien setzt Contargo Binnenschiff, Bahn und Lkw so ein, dass die jeweiligen Stärken voll zur Geltung kommen: Das Schiff verursacht die geringsten Emissionen pro Tonnenkilometer, es ist zuverlässig, kostengünstig und bedient nach festen Fahrplänen fast jedes Terminal in den ARA-Häfen direkt. Die Bahn schafft innerhalb Deutschlands und im europäischen Ausland schnelle Verbindungen zwischen den Terminals; der Lkw bleibt für die flexible, schnelle Bedienung der Fläche im Nahverkehr konkurrenzlos.

Bei der Berechnung des Treibhausgas-Ausstoßes berücksichtigt IMTIS die spezifischen Werte der verschiedenen Verkehrsmittel und viele andere Details der Transportkette. Beispielsweise erfasst das System, ob das Schiff auf einem Fluss gegen die Strömung oder stromabwärts fährt, denn das hat wesentlichen Einfluss auf die Emissionen. Bei Exporten wird der Transport des Leercontainers zum Verloader einkalkuliert, ebenso die Reise der beladenen Box zum Terminal und das dortige Handling, das Umladen aufs Schiff sowie die Fahrt zum Seehafen. Kommen mehrere Terminals für den Umschlag in Frage, spielt das System verschiedene Alternativen durch. Der Energieverbrauch für die Administration geht ebenfalls in die Klimabilanz ein. Die Berechnung der CO₂-Werte stützt sich auf langjährig gemittelte Verbrauchszahlen und berücksichtigt den Aufwand für die Herstellung und Verteilung des Treibstoffs.

„Uns war schon immer klar, dass das Binnenschiff nicht nur ökonomisch eine Alternative zum Lkw-Transport ist“, erklärt Heinrich Kerstgens, Geschäftsführer bei Contargo. „Viele Verloader verlangen inzwischen von den Transportfirmen exakte Angaben zu den CO₂-Emissionen. Jetzt bekommen unsere Kunden für ihre Planungen konkrete Zahlen. Beispielsweise verursacht der Containertransport vom badischen Bruchsal nach Antwerpen per Lkw einen CO₂-Ausstoß von 476 Kilogramm – wird das Binnenschiff in Kombination mit dem Lkw eingesetzt, entsteht weniger als die Hälfte der Emissionen. Wir sind sicher, dass angesichts solcher Ergebnisse viele Disponenten den umweltfreundlichen Weg wählen, der letztlich auch den Geldbeutel schont.“

Neue Rekordmarke erreicht

Das von Contargo beförderte Volumen hat im Jahr 2007 erstmals die Marke von einer Million Twenty Feet Equivalent Units (TEU) überschritten – ein Plus von mehr als 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr. „Jetzt sehen wir, wie richtig es war, in die Entwicklung unserer Terminals und der Transportlinien zu investieren“, betont Kerstgens. Contargo verfügt über vier eigene Binnenschiffslinien, 60 Prozent seiner Transportleistung erbringt das Unternehmen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen. Anders als das Straßennetz sind die Binnenwasserwege noch aufnahmefähig, auch für die Schiene sieht Kerstgens noch Potenzial: „Wir sind bereit, die Straßen zu entlasten und einen großen Teil des wachsenden Transportaufkommens aufs Wasser und auf die Bahn zu bringen.“

Der Tarifrachner IMTIS ist kostenlos auf CD erhältlich und kann per E-Mail bestellt werden.
Die Adresse lautet: IMTIS@contargo.net

