

Schiff- und bahnbasierte Logistik-konzepte werden noch interessanter

Rhenus-Vorstand Michael Viefers über Klimaschutz in der Logistik und die Perspektiven der Hafenwirtschaft



Rhenus-Vorstandsmitglied Michael Viefers

Transportketten, die Lkw, Bahn und Schiff optimal verknüpfen, können wesentlich zur Vermeidung von Emissionen beitragen. Rhenus bietet solche Lösungen aus einer Hand. Hier entsteht ein attraktives geschäftliches Potenzial, meint Vorstandsmitglied Michael Viefers. Er verantwortet in der Führung der Rhenus-Gruppe seit 2005 den Geschäftsbereich Port Logistics.

Herr Viefers, welche Rolle spielen Umwelt- und Klimaschutz für die Arbeit eines Logistikdienstleisters?

Im Augenblick dreht sich die Debatte im Wesentlichen um zwei Themen: CO₂-Reduzierung und Feinstaub-Minimierung. Nun verursacht aber so gut wie jede Logistikaktivität CO₂- und Feinstaub-Emissionen. Denn egal mit welchem Transportträger wir unterwegs sind, wir verbrauchen Energie, die zum größten Teil aus fossilen Brennstoffen erzeugt wird. Wenn also staatliche Reglementierungen zur Erreichung von Klimazielen beitragen sollen, dann betrifft das die Logistikbranche direkt. Beispielsweise beschränken Umweltzonen, die die Kommunen zur Reduzierung der Feinstaub-Belastung einrichten, unsere Bewegungsfreiheit beim Lkw-Transport.

Wie stellt die Branche, wie stellt Rhenus sich darauf ein?

Unsere Aufgabe als Logistiker lautet letztendlich, die Warenströme, die sich in Deutschland, in Europa und weltweit entwickeln, möglich zu machen. Das heißt, wir müssen immer einen Weg finden, die von den Kunden gestellten Anforderungen zu erfüllen. Wir haben zwei Hebel, um die CO₂- und die Feinstaubemissionen zu reduzieren. Auf der einen Seite gibt es technische Ansätze, da reden wir beispielsweise über Filter, verbrauchsärmere und umweltschonendere Motoren. In diesem Bereich wird vieles durch staatliche Regelungen direkt und indirekt vorgegeben.

Der zweite Ansatzpunkt ist die Organisation der logistischen Ketten unter dem Gesichtspunkt der Minimierung etwa des CO₂-Ausstoßes pro Tonnenkilometer. Da wird es für Rhenus spannend, weil unser Angebotsportfolio sämtliche Transportmittel umfasst. Mittel- und langfristig sehe ich hier ein attraktives geschäftliches Potenzial für uns.

Gibt es denn schon eine nennenswerte Nachfrage nach „Öko-Logistik“?

Ich habe noch nicht erlebt, dass ein Kunde die ökologische Verträglichkeit des Transports zum obersten Kriterium gemacht hat. Auf dem Umweg über die Kosten kommt das aber sehr wohl zum Tragen. Allgemein haben sich Transporte verteuert, die staatlichen Umweltauflagen bringen weitere Kosteneffekte und begünstigen damit – wenn auch mit einer gewissen Verzögerung – eine Verlagerung von Transporten. Wir spüren seit anderthalb, zwei Jahren die wachsende Bereitschaft der verladenden Industrie und der Wirtschaft allgemein, sich mit bahn- und schiffbasierten Logistikkonzepten zu beschäftigen, um eine Kostenreduktion zu erreichen. Solche Konzepte standen lange gar nicht zur Diskussion, denn viele Betriebe hatten sich auf die Ver- und Entsorgung der Produktion per Lkw eingestellt.

Sie zeichnen bei Rhenus für die Port Logistics verantwortlich. Welchen Beitrag können die Häfen zu einer klimafreundlicheren Logistik leisten?

Das Schiff hat pro Tonnenkilometer den geringsten CO₂-Verbrauch – und Häfen schaffen die Voraussetzung, Schiffe in logistische Ketten einzubinden. Generell haben wir in den Seehäfen aber das Problem, dass das starke Wachstum der internationalen Transporte zu Kapazitätsengpässen führt. Rhenus investiert in den verschiedensten Bereichen, um die benötigten Kapazitäten zu schaffen. Wir bauen die Hinterlandlogistik aus, vor allem für die Vorlauftransporte zur Küste. An unseren Hafenstandorten investieren wir erheblich sowohl in Umschlagsgerät als auch in Infrastruktur. Beispielsweise steht in Cuxhaven der Bau der Schwerlastplattform an. Cuxport wäre übrigens unter Klimaschutz-Aspekten ein exzellenter Containerhafen, denn die Hinterlandlogistik lässt sich dort zum großen Teil über das Binnenschiff abwickeln. Darüber hinaus bewerben wir uns um den Betrieb weiterer Terminals, etwa in Stade-Bützfleth.

Wie lange wird das Wachstum des Transportaufkommens noch weitergehen? Immerhin sind in Süd- und Südosteuropa zusätzliche Hafenskapazitäten entstanden oder geplant, etwa im slowenischen Koper und im rumänischen Konstanza.

Sie können auch noch Marseille und die italienischen Häfen dazunehmen. Das bezieht sich vor allem auf die Containerschifffahrt, und da kommt ganz klar ein schärferer Wettbewerb auf die sogenannten ARA-Häfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und auf die deutsche Bucht zu. Bisher ist es normal, dass ein Teil der Versorgung der südosteuropäischen Länder über die West- und Nordseehäfen erfolgt, jetzt ergibt sich für die internationale Schifffahrt eine Alternative. Beim Ausbau der Infrastruktur in den südlichen und südöstlichen Häfen ist schon viel passiert, im Augenblick fehlt aber weitgehend die Hinterlandlogistik. Im Donauroum gibt es keine Schifffsysteme für den Containertransport; die Bahnsysteme haben nicht die Größe, der Nord-Range ernsthaft Konkurrenz zu machen. Es ist aber nur eine Frage der Zeit, bis diese Systeme ausgebaut sind. Auch da sehe ich übrigens Chancen für uns – etwa in der Containerschifffahrt auf der Donau oder bei Bahnkonzepten für die südosteuropäischen Länder. Wenn wir uns die Karte anschauen, wird klar: Mit einer leistungsfähigen Hinterlandlogistik können Sie eine Stadt wie Prag deutlich günstiger über Konstanza versorgen als über Hamburg.

Rhenus hat ein eigenes Landverkehrsnetz – geraten Sie nicht in einen Interessenkonflikt, wenn Sie Tonnage von der Straße auf Bahn und Schiff verlagern?

Nein, denn Rhenus hat den Anspruch, für den Kunden immer die sinnvollste, kostengünstigste Lösung anzubieten. Deshalb müssen wir uns bei der Organisation des Transports vollkommen unabhängig vom Verkehrsträger machen. Wir fragen uns, wie wir eine Logistikkette für den Kunden hinbekommen, die unter den verschiedenen relevanten Aspekten – etwa Preis, Qualität, Verfügbarkeit und Geschwindigkeit – optimal ist. Ob wir am Ende den Lkw, die Bahn oder das Schiff einsetzen, ist für uns zweitrangig.

