

# Die INTERMODAL KOLUMNE

von Rainer Mertel

## Containerverkehr quo vadis?

Was für das Christentum die Geburt Jesu bedeutet, ist für Logistiker die Fahrt des Frachters IDEAL X. Am 26. April 1956 stach das mit 58 Containern beladene Schiff in New Jersey in See. Das Datum markiert den Beginn einer neuen Zeitrechnung der Logistik, des Zeitalters des Containers. Nach anfänglichen Widerständen hat sich der Container als das Werkzeug für den internationalen Handel durchgesetzt. Studien zeigen, dass der Container erst die Realisierung von komplexen weltweiten Produktions- und Versorgungsnetzen ermöglicht und immer mehr Ländern die Chance eröffnet hat, sich in den Welthandel zu integrieren. Der Container ist mittlerweile zu einer Ikone der Globalisierung geworden.

Jetzt aber, genau 60 Jahre nach dem „Tag 0“, zeigt der Containerverkehr eine Reihe krisenhafter Symptome. Er ist insbesondere seit der globalen Finanzkrise 2008 durch magere Steigerungsraten und einen teilweise ruinösen Wettbewerb der Carrier gekennzeichnet. Und es ist zumindest derzeit auch damit vorbei, dass – wie in den

30 Jahren vor 2008 – der Containerverkehr im Durchschnitt doppelt so schnell wie der Welthandel wächst. Die Frage ist, ob diese Entwicklungen Indikatoren für einen fundamentalen Strukturwandel darstellen, oder ob der Containerverkehr wieder an die vorherige Wachstumsstory anknüpfen kann. Eine Mehrheit von Praktikern und Prognoseinstituten erkennt darin eine Trendwende. Sie erwarten, dass die flauere Konjunktur und die geringere Dynamik in der Containerschifffahrt nicht vorübergehender Natur sein werden. In diese Einschätzung passt es dann hervorragend, dass einige der wesentlichen Treiber des Booms im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts schwächeln oder ganz ausfallen: Die Geschäfte mit China laufen deutlich schlechter und auch viele andere, von „Experten“ noch vor wenigen Jahren hochgelobte Schwellenländer (Stichwort BRIC) sind im Krisenmodus – ganz zu schweigen von den Mitgliedern der Eurozone. Es ist kurios, dass gerade diejenigen, die vor gut zehn Jahren den seinerzeitigen Globalisierungs- und Containerboom quasi



bis in alle Ewigkeit fortgeschrieben haben, sich von der momentanen Lage so kräftig verschrecken lassen. Ihre Einschätzungen zur langfristigen Entwicklung des Secontainerverkehrs kratzen schon arg an der Parole von „no future“ entlang. Man darf sicherlich nicht den Fehler machen, die Auswirkungen der vielfältigen politischen und wirtschaftlichen Krisen auf Handel und Verkehr zu unterschätzen. Auf der anderen Seite ist man als kritischer Beobachter der vorherigen euphorischen Periode auch nicht unfroh darüber, dass sich viele Länder an die Restrukturierung ihrer Volkswirtschaft machen und zum Beispiel versuchen, die Luft aus „aufgeblasenen“ Branchen zu lassen. Im Gegenteil: Es wäre, wenn man eine wirtschaftshistorische Perspektive einnimmt, nicht ungewöhnlich, wenn aus der Krise eine neue Blüte des containerisierten Welthandels erwachsen würde. Deshalb würde ich gerne der skeptischen Haltung der Mehrheit der Fachleute etwas Optimismus entgegensetzen (siehe Fortsetzung in SUT 05/2016).

**Rainer Mertel, Geschäftsführer Kombi-Consult GmbH, Frankfurt am Main**



## Qualität im KV fordert alle Akteure der Kette gleichermaßen

Auf dem ersten Terminaltag der SGKV im November 2015 wurde über die Anforderungen an das Terminal der Zukunft diskutiert. Der Terminaltag ist eine Plattform der SGKV zur Visualisierung und Diskussion von Terminalbelangen. Der gleichnamige Workshop war in drei Diskussions- und Arbeitsgruppen unterteilt, die Anforderungen an die Funktionalität aus Sicht der verladenden Wirtschaft (Moderation: Alexander Ochs, bayernhafen / Clemens Bochynek, SGKV), der Technik (Moderation: Dr. Jürgen Böse, TUHH) und neuer industrieller Formate wie der Industrie 4.0 (Moderation: Prof. Thorsten Blecker, TUHH) formulieren sollten. Hintergrund zum Terminal der Zukunft ist die Frage, welche Maßnahmen und Strategien zur Verfügung stehen, die Qualität und Leistungsfähigkeit der Anlagen zu erhöhen und für den Kunden attraktiver zu machen – zusätzlich zu einem

Verkehrsinfrastrukturausbau.

Als Ergebnis über alle Diskussionsgruppen kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Kommunikation der Akteure und der interagierenden Elemente der intermodalen Supply Chain der wichtigste Ansatzpunkt für eine lückenlose Verfolgung der Sendungen und damit der Qualitätssteigerung sowie Kundenbindung ist. Weitere technische Lösungen, z.B. neue Kransteuerungssysteme oder horizontale Umschlagtechnologien, können dabei helfen zusätzliches Marktpotenzial zu heben, wurden durch die Teilnehmer jedoch nicht explizit als notwendige Grundvoraussetzung für die weitere Industrialisierung des KV herausgestellt. Technisch, so kann man sagen, ist das System KV gut aufgestellt, auch wenn Optimierungspotenziale naturgemäß immer vorhanden sind.



**Thore Arendt**  
Bild: SGKV

Eine der größten Herausforderungen bei der Realisierung einer transparenten Informationskette entlang der Supply Chain ist dabei das Gros der Akteure und die mangelnde, oft gewollt minimale Kommunikation zwischen den Akteuren. Hier werden unbedingt Qualitätsvereinbarungen zwischen den Terminalbetreibern und Operateuren auf der einen Seite sowie Speditionen (in der Rolle als Kunde) und Verloader auf der anderen Seite gefordert. Nur durch die klare Zuwei-

sung von Verantwortlichkeiten und auch ein gemeinsamer Wille aller Akteure, die intermodale Kette erfolgreich und transparent zu betreiben, kann hier zu einer Lösung führen. In diesem Zusammenhang wurden „Qualitätszirkel“ diskutiert, die musterhaft für wichtige KV-Verbindungen gebildet werden sollen. Weiterhin sind zukünftig optimierte

Abläufe nur zu realisieren, wenn auf allen Seiten entsprechend qualifiziertes Personal vorhanden ist, hier besteht erheblicher Bedarf sowohl auf Seiten der Ausschreibung von Leistungen als auch der Umsetzung im Terminal und Betrieb. Bestehende Ausbildungen müssen dahingehend mit Zusatzqualifikationen ergänzt werden.

Die SGKV wird entsprechend das Konzept „Junge Kombinerer“ weiter verfolgen. Diese haben das Ziel, die Qualität der Ausbildung für den KV zu unterstützen und junge Menschen für den KV zu begeistern. Das Thema „Qualitätszirkel“ wird zur weiteren Bearbeitung in den Beirat des Vereins eingebracht.  
**Thore Arendt**



## Neue Forschungsaufträge für die SGKV e.V.

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) e.V. bearbeitet als neutrale Instanz zwei Forschungsprojekte für den Freistaat Bayern.

Im Rahmen der „Allianz für mehr Transparenz im KV“ entwickelt die SGKV das Konzept des KV-Barometers zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für den Nachfragemarkt, um so die Nutzung des Kombinierten Verkehrs im Land Bayern zu erhöhen. Das KV-Barometer soll Verladern ein transparentes Marktbild liefern und dazu motivieren, dem Kombinierten Verkehr mehr Beachtung zu schenken. Dabei setzt es sich aus mehreren Einzelindizes zusammen, welche aus den Informationen der beteiligten Marktakteure gebildet werden. Die Erhebung der Daten zur regelmäßigen Abbildung des KV-Marktes bedarf einer soliden Basis von Unternehmen, die das KV-Barometer mit Informationen und Kennzahlen versorgen. Im Gegenzug werden teilnehmende Unternehmen als Mitglied der „Allianz für mehr Transparenz im KV“ medial gewürdigt.



Das SGKV-Team (v.l.n.r.): Leonhard Heinisch, Diana Fieberg, Geschäftsführer Clemens Bochynek, Kathleen Schulze und Matthias Plehm | Bild: SGKV

Das Projekt MORE/KV hat zum Ziel, die Nutzung des Kombinierten Verkehrs im Freistaat Bayern durch das Bereitstellen von Informationen und die Qualifizierung angehender Logistiker und Spediteure zu steigern. Durch die Förderung der Sach- und Entscheidungskompetenz von Fachkräften im logistischen Prozess soll ein positives Bewusstsein für den Kombinierten Verkehr bereits in der Ausbildung geschaffen werden. Die Komplexität des Transportsystems „Kombinierter Verkehr“ soll durch eine Intensivierung dieser Thematik in Berufs-

schulen mit Hilfe verständnisorientierter, digitaler Medien vereinfacht werden. Die zu entwickelnde digitale KV-Mediathek wird Bildungsmaterialien zur Abbildung und Bewertung intermodaler Ketten anbieten, welche aktiv in Berufsschulen und Ausbildungsbetrieben eingesetzt werden können. Beide Projekte fördern die Erhöhung der Transparenz im Kombinierten Verkehr sowie die Steigerung des Wettbewerbs im Land Bayern und haben eine Laufzeit von Januar 2016 bis Dezember 2017.

**Clemens Bochynek**

**FLURFÖRDERFAHRZEUGE**  
Service & Handels GmbH

Ernst-Telling-Str. 32A | 40764 Langenfeld | Tel: +49 2173 89562-0  
Fax: +49 2173 89562-99 | info@fsh.eu | www.fsh.eu

IHR SPEZIALIST FÜR LOGISTIK, TECHNIK UND SERVICE