



▼ AUF DEM WEG INS OBERRHEINGEBIET

Der Koppelverband aus den Schubleichtern Camaro und Camaro II fährt Container für Contargo bis nach Basel.

höhere Geschwindigkeit bei geringerem Verbrauch.“ Das Oberrheingebiet bis hinauf nach Basel wird bevorzugt mit großen Koppelverbänden befahren. Sie bestehen aus einem Motorschiff und bis zu drei selbst fahrenden Schubleichtern.

Vorteilhaft gekoppelt

Drei dieser Verbände fahren für Contargo, jeder davon kann auf einer Reise bis zu 624 TEU transportieren. Vinke: „Die Koppelverbände fahren im Oberrhein, weil dieses Fahrgebiet durch Schleusen und Brückenhöhen mit großen Schiffen nur sehr beschränkt zugänglich ist. Außerdem geben uns die Koppelverbände einen Dispositions-vorteil, weil wir Teile des Schubverbandes in verschiedenen Häfen abkoppeln können (z. B. in Strasbourg oder in Ottmarsheim) wonach die restlichen Einheiten ihre Reise fortsetzen, um auf dem Rückweg die Schubleichter wieder mitzunehmen.“ Lastspitzen im Export können mit zusätzlich gecharterten Koppelverbänden der Rhenus Partnership abgepuffert werden. Wenn diese Schiffe ihre Schüttgut-Fracht abgeladen haben, stehen sie flussabwärts für Containertransporte zur Verfügung. Der Main wird von Contargo

bis zum trimodalen Terminal Aschaffenburg befahren. Auf dem Main werden aufgrund der Breite der Schleusen nur Schiffe mit einer Breite von 11,4 m eingesetzt. Der modale Split mit dem Schwerpunkt auf Binnenschiff-Transporten ist ein Erfolgsmodell. Im Jahr 2007 hat das Contargo-

Netzwerk die stolze Menge von 1,016 Mio. TEU zwischen den Seehäfen und dem europäischen Hinterland bewegt. Das entspricht einer Zunahme von fast 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Verschleppte Abfertigung

Als ein ernsthaftes Wachstumshindernis könnte sich die Congestion in den Seehäfen herausstellen. Sie stellt für einen Binnenschiffs-Operator wie Contargo B. V. eine der größten Herausforderungen dar. Der sorgfältig geplante Fahrplan scheidet oft an Abfertigungsstaus, in denen die Binnenschiffe manchmal mehrere Tage festsitzen. Der Linienbetrieb mit festen Abfahrten bleibt oft die ersehnte Ausnahme. Vinke: „Wenn die Volumen weiterhin steigen wie vorausgesehen, wird es vermutlich keinen anderen Weg mehr geben, als ‚dedicated barges‘ nach einem nahe gelegenen Hub im Inland zu schicken.“



▲ KLEIN ABER OHO

Mit 54 TEU ersetzt auch das kleinste Schiff der Contargo-Flotte immerhin noch 27 Lkw.

Dispositions-vorteile

Gemeint sind kleine Feederschiffe, die einzelne Terminals im Seehafen gezielt anfahren. Deren Wartezeiten sind vergleichsweise minimal und man kann bes-