



Viele Betreiber von Containerdepots verzeichneten in den letzten Jahren deutliche Zuwächse.

Lagern allein genügt nicht

WACHSTUM Die Kunden von Tankcontainerdepots fragen verstärkt zusätzliche Dienstleistungen nach. Deshalb haben viele Betreiber kräftig investiert.

Der weltweite Containermarkt hat sich in den letzten Jahren weiterhin positiv entwickelt. Nach Angaben der Bundesvereinigung Logistik wächst er mittlerweile dreimal schneller als die Weltwirtschaft selbst. Weltweit wurden 2011 circa 600 Millionen TEU (Standardcontainer) befördert. Und der Containerisierungsgrad, also der Anteil von Containertransporten am Stückguttransport, steigt weiterhin. So wuchs er zum Beispiel im Hamburger Hafen von 68,6 Prozent in 1990 auf 97,3 Prozent in 2011. Logistikexperten halten die Entwicklung der „Containerization“ bislang nicht für abgeschlossen. Dies belegen auch die Wachstumszahlen in den Häfen: So stieg die Containerumschlagsmenge in Dubai

von 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 12,16 Prozent, in Hamburg um 14,29 und in Bremerhaven sogar um 21,06 Prozent. Von dieser positiven Entwicklung profitieren auch Containerdepots. Viele Unternehmen dieser Branche konnten in den letzten Jahren deutliche Zuwachsraten verzeichnen. „Der Markt für Containerverkehre hat sich in den vergangenen Jahren gut entwickelt und wird weiterhin ein Wachstumsmarkt bleiben“, resümiert Armin Talke jr., Project Manager bei Alfred Talke Logistic Services in Hürth.

Parallel zum Duisburger Hafen

Und das traditionsreiche Familienunternehmen Köppen, das in Duisburg ein klassisches Depot für Tankcontainer mit

einer Kapazität von rund 800 Containern, großer Werkstatt, eigener Tankreinigung und eigener Transportflotte betreibt, beantwortet die Frage nach dem Firmenwachstum mit dem Hinweis auf die Entwicklung des nahe gelegenen Rheinhafens: „Wir wachsen parallel zu den Kapazitäten des Duisburger Hafens“, erklärt Geschäftsführer Jochen E. Köppen. Der Containerumschlag im Hafen lag 2012 bei 2,6 Millionen TEU. Das ist immerhin eine Steigerung von vier Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Doch der Wettbewerb ist hart und die Depotbetreiber mussten in den vergangenen Jahren kräftig investieren, um den Anforderungen der Kunden zu entsprechen und damit am Markt bestehen zu

können. Vorteile haben Depots mit umfangreichem Service und Zusatzangeboten. Das Tankcontainerdepot im klassischen Sinn ohne angebundene Reinigungsstation gibt es dagegen nur noch selten und wird langfristig keinen Bestand haben. Zudem ist Vielfalt gefragt. „In der Mischkalkulation kann ein Depot nicht ausschließlich von einem Containerdepot leben, sondern muss flexibel Dienstleistungen für alle Typen anbieten. Es wird sich schlussendlich auf wenige große Depots fokussieren“, erklärt Toni Jakat von der HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur. Auch das Duisburger Depot Köppen hat

Viele Industriebetriebe reduzieren ihre Lagerflächen und nutzen die Dienste von Depots und Terminals.

2010 investiert und einen Teil des Lagers nach den Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes ausgestattet, so dass hier nun 230 mit gefährlichen Gütern beladene Tankcontainer gestapelt werden können. „Inzwischen konnten wir neue Kunden aus der chemischen Industrie und dem Handel gewinnen. Anfang des letzten Jahres lag die Zahl der durchschnittlich gelagerten Container noch bei 58 Stück, Ende des Jahres waren es schon durchschnittlich 90“, freut sich Jochen E. Köppen. Und auch im Transportbereich hat die Firma ihr Angebot erweitert: Im Mai 2012 erhielt das Duisburger Unternehmen die Genehmigung zur Beförderung von Abfällen. Damit kann Köppen auch flüssige Abfälle in Tankcontainern aus den Werken abfahren und den Verbrennungs- und Verarbeitungsanlagen im Operationsgebiet der Fahrzeugflotte zuführen. Immer häufiger fragen Kunden Dienstleistungen nach, die über herkömmliche Transport- und Logistikdienste hinausgehen. Um Kosten zu sparen, reduzieren viele Unternehmen der chemischen Industrie ihre Lagerbestände und nutzen die Dienste von Depots und Terminals. Die kurz- und mittelfristige Lagerung von Containern inklusive produktspezifischer Qualitätssicherung wird immer häufiger nachgefragt, so dass der Bedarf an entsprechenden Kapazitäten zunimmt. Teilweise zeichnet sich hier schon eine Überlastung bei den großen Umschlagterminals ab. Hier kommen ver-

stärkt die Depots mit ihren wesentlich größeren Lagerflächen ins Spiel. Generell hat die aus der Automobilindustrie bekannte „Just-in-time“-Fertigung inzwischen auch die chemische Industrie erreicht. Hier heißt es „Drop und Swap“ und bedeutet, dass der Kunde das benötigte Produkt bei Bedarf aus dem Depot abrufen und direkt aus dem Tankcontainer der Produktion zuführt. „Kunden nutzen unser Depot, um flexibel Produkte vorzuhalten, die zuverlässig kurzfristig verfügbar sein müssen. Wir gewährleisten die rechtzeitige Zuführung des Produktes direkt an die Produktionsstätte und erfüllen damit die Liefergarantie unserer Kunden an ihre Abnehmer“, so Talke. Auch Depotbetreiber Köppen profitiert von diesem Trend. „Wir liefern seit Jahren Importware direkt in die Produktionsstätten bis ins Rhein-Main-Gebiet, teilweise auch mit vorheriger Aufheizung. Auch im letzten Jahr hatten wir den größten Wachstumsschub durch die Lagerung beladener Container und konnten auch zahlreiche Neukunden gewinnen“, erklärt Geschäftsführer Köppen.

Keine Angst vor AwSV

Angesichts der zahlreichen Neuinvestitionen blicken viele Depotbetreiber der geplanten Einführung einer bundeseinheitlichen Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) gelassen entgegen. Bisher war dies im Rahmen des Wasserrechts Ländersache. „Wir erfüllen hier alle Anforderungen sämtlicher Behörden und sind mit unserem Gefahrgut- und Umweltbeauftragten gut und rechtssicher aufgestellt“, erklärt Toni Jakat von HCCR. Und Armin Talke jr. erläutert: „Als wir 2008 den Bau unseres Hürther Tankcontainerterminals planten, haben wir die Anlage bewusst sowohl für den Umschlag als auch für die Lagerung eines betont breiten Spektrums von Gefahrstoffen konzipiert. Dieser Aufwand hat sich bis heute jedoch bereits umfassend bewährt. Der bevorstehenden Neuregelung und den damit verbundenen Änderungen zum Beispiel in Fragen der Transportunterbrechung blicken wir daher zumindest für unser Hürther Depot mit Gelassenheit entgegen und erwarten einen allenfalls minimalen Nachrüstaufwand. Konventionelle, bisher mit weniger Aufwand betriebene Umschlagstandorte werden hier eher nachbessern müssen. Daher gewinnt das Thema auch

Terminals und Depots

Grundsätzlich haben Containerterminals und Containerdepots unterschiedliche Aufgaben. Während das Depot die Container aufnimmt, um sie – falls erforderlich – entsprechend der gesetzlichen Auflagen zu prüfen, zu reinigen, zu reparieren und anschließend zu lagern, ist die wichtigste Aufgabe eines Terminals, die Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Schiff, Schiene und Straße herzustellen. Depots verfügen daher in der Regel über eine relativ große Fläche, Terminals über eher kleine Flächen, die jedoch aufgrund der hohen Umschlagshäufigkeit intensiv genutzt werden. In der Praxis sind die Grenzen dagegen fließend, vor allem die klassischen Terminals verfügen oft auch über ausgewiesene Lagerflächen.

Depots werden auch genutzt, um Produkte kurzfristig verfügbar zu haben.



für uns eine ganz andere Dimension, wenn bundesweit für jede Transportunterbrechung ein Spezialdepot erforderlich werden sollte.“

Dagmar Ziegner

Fachjournalistin, Schwerpunkt Logistik