



Der Gernsheimer Rheinhafen gewinnt an Bedeutung. Denn die Lastwagen-Maut wird mehr Speditionen zur Überlegung zwingen, ob sie der Transport von Containern von Rotterdam aus zu Wasser rheinaufwärts und dann erst das Umladen auf die Straße nicht billiger kommt.

Foto Marcus Kaufhold

## Lastwagenmaut hilft Binnenschifffahrt

Hafenbetreiber und Spedition in Gernsheim schließen sich zu Pilotprojekt zusammen

**GERNSHEIM.** Deutschland diskutiert über die Maut. Das desaströse Management von Toll Collect ist noch lange nicht vergessen, und deutsche Spediteure sahen das Ende nahen. Doch die Transportunternehmen suchten nach Einführung der Autobahnmaut auch nach neuen Wegen, um ihre Kosten zu verringern. Jetzt ist die Zeit reif für den kombinierten Verkehr auf Wasser und Straße. In einem Pilotprojekt wickeln die Spedition Bender und die Gernsheimer Umschlags- und Terminalbetriebsgesellschaft (Gut) die Aufträge ihrer Kunden nun gemeinsam ab: In Deutschland verlagert sich der Verkehr von der Straße auf das Wasser.

Die Stadt Gernsheim ist dabei, wie Gesellschafter Hendrik Bender erläutert, ein idealer Ausgangspunkt, da die Stadt mit ihrem Hafen ungefähr in der Mitte Deutschlands liegt und sich das Umland durch eine hohe Handelsdichte auszeichnet. Von Gernsheim aus seien die Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Bayern und das Saarland ohne großen Zeitaufwand und weite Distanzen zu erreichen. Die Seeschiffe mit Ware aus Fernost laufen die Häfen Rotterdam und Antwerpen an. Dort werden Erzeugnisse und Rohstoffe in Containern auf die Binnenschiffe der Firma Gut verladen und den Rhein aufwärts nach Gernsheim transportiert. Im Rhein-Main-Gebiet angekommen, werden sie erst einmal gelagert. Die Firma Gut besitzt dafür eine Fläche von mehr als 24 000 Quadratmetern. Schließlich bringe die Spedition Bender mit Lastwagen die Container zu den Kunden.

Bis 2003 kamen die Schiffe aus Asien in Hamburg an, und von dort wurde ihre Fracht mit Lastwagen in die ganze Republik verteilt. Dabei mußten weite Strecken auf der Straße zurückgelegt werden. Nun fielen hohe Mautkosten an. „Mit dem neuen Transportweg können unsere Kunden bis zu 20 Prozent an Kosten einsparen“, verspricht Ulrich Görke, Geschäftsführer von Gut. Dies liege nicht nur an der fehlenden Autobahngebühr, sondern auch daran, daß der Transport zu Wasser günstiger sei. „Das Schiff ersetzt im Durchschnitt 250 Lastwagenladungen.“

Der Mautstart sei zwar relativ problemlos verlaufen, sagt Bender, doch die zusätzlichen Belastungen für die Speditionen seien hoch. Den Einbau der zweiten Generation der Onboard Units in die Fahrzeuge, welche die genaue Berechnung der Maut durch Satellitenübertragung möglich machen, habe Toll Collect zwar übernommen. Aber die Erstattung für die ersten, fehlerhaften Geräte stehe bis heute aus. Auch für den Ausfall ihrer Wagen mußte die Spedition selbst aufkommen. Bei Benders Flotte aus 20 Lastwagen kamen Kosten von 6000 Euro auf die Firma zu. „Es ist ungerecht, daß der Spediteur das auf seine Kappe nehmen muß“, meint Bender. Für dieses Jahr rechnet er mit Gesamtmautkosten von 150 000 Euro.

Auch die Kontrolle der Mautberechnung sei sehr aufwendig. Zwar könne für die Transportstrecke eine Route erstellt werden, doch bei Staus und Unfällen benutzen die Fahrer andere Straßen. So müßte er eigentlich jemanden einstellen, der die Fahrer jeden Abend frage, welchen Weg sie genommen hätten, sagt der Spedi-

teur. So wichen die Mautrechnung und die Zahlen von Benders Buchhaltung immer voneinander ab.

Um die zusätzlichen Kosten durch die Maut und den höheren Arbeitsaufwand so gering wie möglich zu halten, entwickelten Bender und Gut ihre Kooperation. Zwar sei der Lastwagen schneller als das Binnenschiff, das von Rotterdam nach Gernsheim drei Tage benötige, aber dafür würden die Abfahrtspläne immer genau eingehalten, so Bender. Außerdem – was seien schon drei Tage, wenn das Seeschiff von China nach Rotterdam drei Wochen benötige, meint der Spediteur.

Schon 2004 habe der Containerverkehr auf dem Rhein um 15 Prozent zugenommen. Doch auch wenn sich der Verkehr auf dem Wasser verstärkte, gebe es auf dem Rhein noch Kapazitäten. Eng könne es höchstens in den Seehäfen und den Abfertigungshallen werden. Aber dem sieht Görke gelassen entgegen, denn für die Erweiterung der Häfen stünden schon Fördergelder der EU bereit. Auch die Bundesregierung unterstütze eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf das Wasser. Im Gernsheimer Hafen werde intensiv über eine Erweiterung nachgedacht, um dort bald mehr als das Doppelte an Waren abwickeln zu können.

Das gemeinsame Projekt sei erfolgreich angelaufen. „Wir können uns vor Anfragen kaum retten“, meint Bender. Der Hafenbetreiber Gut verzeichnete in diesem Jahr Zuwachsraten von 25 Prozent, und bei der Spedition Bender hätten sich die Aufträge im Januar verdoppelt. „Unser Projekt wird Furore machen“, ist Bender überzeugt.

ELLEN POSCHEN