

# Ein Leercontainerlager für Göttingen?

Martin Doden, Christina Imdahl, Björn Nagel, Sunny Wei-Shan Ngan, Nils Schemmel, Eric Schwerdtfeger, Ye Su

## 1. Einleitung

Der Container ist Treiber des globalen Handels. Über 160 Millionen TEU wurden nach einer Studie im Jahr 2013 im weltweiten Handel verschifft. Deutschland ist dabei der größte Containerexporteur und -importeur Europas, mehr als 3 Millionen TEU wurden 2010 von deutschen Unternehmen verschifft. Im Idealfall sind Warenströme der Containerlogistik kongruent und dadurch effizient in ökonomischer und ökologischer Hinsicht. Reale Warenströme sind jedoch selten deckungsgleich. Es entsteht zwangsläufig der Bereich der Leercontainerlogistik. Leere Container müssen repositioniert und aufbereitet werden, damit sie für neue Warenströme zur Verfügung stehen.

Seit Mai 2007 betreibt die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung Göttingen mbH (GWG) das Güterverkehrszentrum Göttingen als regionales Logistikzentrum. Um den wachsenden Anforderungen der Logistikbranche gerecht zu werden, entstand die Überlegung, die bestehenden Einrichtungen um ein Leercontainerlager zu erweitern. Im Rahmen des Projekts „Forschungsorientiertes Lehren und Lernen“ wurde eine explorative Untersuchung zur Errichtung eines solchen Lagers durchgeführt, um die Anforderungen und Herausforderung an ein solches Lager zu identifizieren.



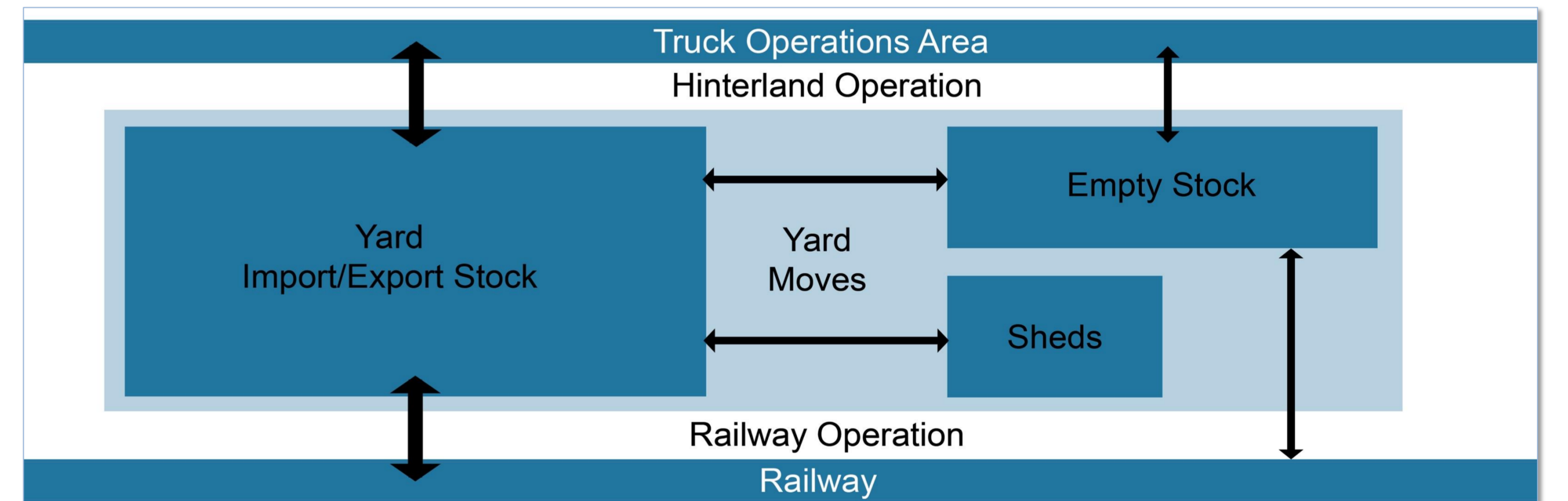
## 2. Methodik

Mithilfe von quantitativen Methoden des Operations Research konnten mögliche Entscheidungshilfen aufgezeigt werden. Die Anwendung dieser auf die Entscheidungsproblematik eines Leercontainerlagers in Göttingen konnte jedoch nur bedingt durchgeführt werden. So konnte aufgrund geringer Datenlage das Problem zwar allgemein modelliert, jedoch keine Lösung ermittelt werden. Im Rahmen des Projekts wurden daher Experteninterviews der qualitativen empirischen Methodik mit regionalen und überregionalen Wirtschaftsakteuren durchgeführt.

Unternehmen	Datum	Interviewpartner	Art der Durchführung
LNC	08.12.2014	Herr Spies	Meeting
K+S Transport GmbH	10.12.2014	Herr Witte	Telefoninterview
ACT Kreykenbohm	10.12.2014	Herr Kreykenbohm	Meeting
Novelis Deutschland GmbH	11.12.2014	Herr Herbst	Meeting
Friedrich Zufall GmbH & Co. KG	15.12.2014	Hr. Dombrowski, Fr. Otte	Meeting
LMC Göttingen	15.01.2015	Frau Kroß	Meeting
ClouLeasing GmbH	05.02.2015	Herr Karan	Telefoninterview
Kühne & Nagel International AG	02.03.2015	Herr Bekaam	Telefoninterview
Hamburg Port Authority	06.03.2015	Herr Hofmann	Meeting

### 3.1 Investitionsbedarf

Durch die Normierung von Containern müssen Logistiknetzwerke bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um Teil der Containerlogistik zu sein. Es bedarf einer erschlossenen Freifläche zur Lagerung (Yard Import/Export Stock/Empty Stock), Material Handling Equipment zur Durchführung von Umschlagsprozessen (Yard Moves/Railway Operation/Hinterland Operation), sowie die infrastrukturelle Anbindung an das Straßen- und Schienennetz (Railway/Truck Operations Area). Das ACT in Adelebsen bietet bereits eine ausreichende Fläche mit entsprechender Infrastruktur und technischer Ausstattung. Aufgrund unzureichender Infrastruktur und der hohen Erschließungskosten fällt der Standort Holtensen außer Betracht. Selbiges gilt für die Erweiterung des GVZ, die mit einer Fläche von 17,5 ha unter den räumlichen Mindestanforderungen der Interviewpartner von 20 ha liegt.



### 3.2 Reedereien

Die Einbindung und Unterstützung der Reedereien in die Planung eines Leercontainerlagers ist von immenser Bedeutung, da sie i.d.R. Eigentümer der Container sind und dadurch die Allokation von Leercontainern wesentlich mitbestimmen. Auch aus ihrer Perspektive gewinnt die Leercontainerlogistik stetig an Bedeutung. Der Platz im Hafen und im direkten Hinterland ist zunehmend limitiert. Der Hafen Hamburg könnte z.B. bei einer positiven Olympiabewerbung enorme Kapazitätsprobleme bezüglich der Lagerflächen haben. Das Ausweichen auf das Hinterland ist für Logistikunternehmen eine strategische Option und für infrastrukturell gut verknüpfte Städte wie Göttingen eine Chance.

### 3.3 Diskriminierungsfreiheit

Einer der wichtigsten Aspekte, die genannt wurden, war die Diskriminierungsfreiheit. Diskriminierungsfreiheit im Bezug auf LCL bezeichnet den freien Zugang zu den Leercontainern zu gleichen Preisen für alle Unternehmen. Das ACT wird durch die Willy Kreykenbohm Spedition GmbH betrieben und Göttinger Unternehmen befürchten eine Bevorteilung der Kunden der Spedition und den nicht gleichberechtigten Zugang zu Containern. Als schlechtes Beispiel wurde das Leercontainerlager in Kassel angeführt, das den größten Anteil Leercontainer für die Volkswagen AG zurückhält und somit schlechte Verfügbarkeiten bietet. Als Best Practice wurde der Braunschweiger Hafen genannt, bei dem jeder Akteur zu gleichen Preisen und Konditionen bedient wird.