

## **Binnenschiff ist Teil des Schwerlasttransports**

Universal Transport und BÖB fordern Masterplan Logistik

**Paderborn, im Dezember 2022. Universal Transport, einer der führenden Großraum- und Schwerlastspezialisten in Deutschland, richtet angesichts der angespannten Situation in der Schwerlastbranche vermehrt den Fokus auf Alternativen auf dem Wasser. Das Unternehmen fordert Politik und Verlagerer auf, gemeinsam Wege zu finden, um die Potenziale des Binnenschiffs als Teil einer integrierten Logistik besser zu nutzen.**

Das Paderborner Unternehmen – seit Sommer Teil des Südtiroler Unternehmens Gruber Logistics - ist als Spediteur daran interessiert, die Schwerlasttransporte schnell, pünktlich, sicher, preiswert und nachhaltig durchzuführen. Egal, mit welchem Verkehrsmittel. Die Binnenschifffahrt sammelt zwar Punkte in Nachhaltigkeit und Ökologie, denn pro Tonnenkilometer verursacht ein Binnenschiff gerade einmal ein Viertel der Treibhausgasemissionen, die bei einem Transport per Lkw entstehen. Aber bei Abwägung zieht das Schiff häufig den Kürzeren, weil es teurer und langsamer ist.

„Ökologische Logistik kostet oftmals Zeit und Geld“, weiß Holger Dechant, Geschäftsführer der Gruber Logistics-Tochter Universal Transport.

Dabei sind Binnenschiffe für Großraum- und Schwertransporte häufig geeignet, denn das System Wasserstraße ist bei großen Abmessungen und hohen Ladegewichten oft im Vorteil. Das sind auch jahrelange Erfahrungswerte aus der täglichen Arbeit der Universal Transport-Tochter Züst & Bachmeier, die im Bayernhafen Nürnberg einen Schwerlastterminal betreibt.

Joachim Zimmermann, Geschäftsführer des Bayernhafen Nürnberg und Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen, BÖB, wirbt für einen Masterplan über alle Verkehrsträger, sieht aber die Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur als Top-Priorität, um die Straße und die Schiene kurz- und mittelfristig zu entlasten: „Schleusen und Stellwerke zu modernisieren und endlich die Mittelrheinvertiefung umzusetzen kann insgesamt schneller helfen, als auf die Verbesserung der Schiene und der Straße zu warten. Zeitunkritisches Massengut muss auf das Schiff, die überlastete Schiene kann nichts mehr von der Straße übernehmen“.

### **Pressekontakt:**

Jan Schneider-Rothhaar • Medienbüro am Reichstag • Telefon: +49 30 206141 3038 •  
jan.schneider-rothhaar@mar-berlin.de

„Wir sind Spediteure“, sagt Holger Dechant, „deshalb verschließen wir uns keinem Verkehrsträger. Das Binnenschiff kann durchaus eine sinnvolle Alternative sein, auch im Hinblick darauf, lange Genehmigungsverfahren zu verkürzen. Allerdings müssen uns die Verlagerer frühzeitig in ihre Planungen miteinbeziehen, damit wir geeignete Verkehre auf die Wasserstraße verlagern können. Schlussendlich werden immer die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander abgewogen und der ideale Transportweg für die jeweilige Fracht gewählt“, betont Geschäftsführer Holger Dechant, der für Universal Transport auch im Vorstand von Gruber Logistics sitzt.

Ein Beispiel aus der Praxis zeigt, wie zuverlässig, sicher und umweltfreundlich der Transport mit dem Binnenschiff ablaufen kann. Anfang September wurden zwei Anlagenteile für Stahlwerke zu ihren Einsatzorten in Belgien und England transportiert. Geplant, organisiert und abgewickelt wurde der Transport von 25 und 36 Tonnen schweren Anlagenteilen von der tschechischen Landesgesellschaft Universal Transport Praha.

Über Lkw und Binnenschiff ging es von Bratislava auf der Rhein-Main-Donau-Achse Richtung Nordsee. Die Anlieferung beim Empfänger in Belgien erfolgte direkt per Binnenschiff aufs Werksgelände mit Wasserzugang.

Für die Fracht nach England waren weitere Verkehrsträgerwechsel notwendig. Das Team der auf Projektladungen spezialisierten Spediteurs Züst & Bachmeier übernahm im Hafen Rotterdam die Verladung vom Binnen- aufs Seeschiff.

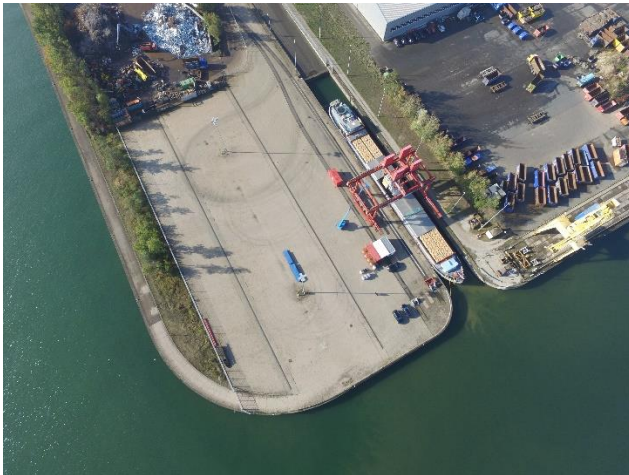
In England schließlich wurde das Anlagenteil noch einmal mit einem Mobilkran auf einen Lkw verladen und dem Empfänger zugestellt. Rund einen Monat war die Ware da bereits unterwegs.

Burkhard Jung, Geschäftsführer von Universal Transport Praha: „Schiffe sind nicht das schnellste Transportmittel, aber für große und schwere Ladung einfach prädestiniert. Darüber hinaus konnten wir durch die gewählte Route zwei Sendungen über einen Großteil der Strecke mit nur einem Schiff bewegen. Sammelgut in XXL sozusagen.“

Um die nachhaltige Verlagerung von Verkehren voranzubringen, setzt sich Universal Transport auch weiterhin auf politischer Ebene beim BMDV für die Förderung von Großraum- und Schwertransporten auf dem Binnenschiff ein sowie Umschlagskapazitäten in den Häfen.

**Pressekontakt:**

Jan Schneider-Rothhaar • Medienbüro am Reichstag • Telefon: +49 30 206141 3038 •  
jan.schneider-rothhaar@mar-berlin.de



Verladung auf das Binnenschiff (Foto: Gruber Logistics)



Verladung auf das Binnenschiff (Foto: Gruber Logistics)

## Über Universal Transport

Universal Transport ist ein international agierendes Transportunternehmen mit Hauptsitz in Paderborn. Seit Juli 2022 ist Universal Transport Teil des Unternehmens Gruber Logistics aus Südtirol. Mit 750 Mitarbeitenden und einer Flotte von 350 Fahrzeugen im Bereich der Schwerlastlogistik zählt Universal Transport zu den führenden Unternehmen der Branche. Die Firma verfügt über 28 Niederlassungen in Deutschland, der Tschechischen Republik, Polen, Rumänien, Russland, Ukraine, der Türkei, Ägypten und Malaysia. Als Logistiker für Großraum- und Schwerlasttransporte führender Hersteller bedient Universal Transport die stetig wachsende Nachfrage an weltweiten Logistikkonzepten im Schwergutbereich. Bei der Organisation des Vorlaufes zu Seehäfen greift das Unternehmen auf das eigene Universal Transport Netzwerk zurück, das über die entsprechende Technik und das notwendige Know-how verfügt.

**[www.universal-transport.com](http://www.universal-transport.com)**

## Pressekontakt:

Jan Schneider-Rothhaar • Medienbüro am Reichstag • Telefon: +49 30 206141 3038 •  
[jan.schneider-rothhaar@mar-berlin.de](mailto:jan.schneider-rothhaar@mar-berlin.de)