



Annika Beyer



Schiffsanleger im Contargo-Terminal Wörth: 380 Meter Kailänge, zwei Kräne und 40.000 Quadratmeter Umschlagfläche.

Out of the box

Seit Jahrzehnten eng mit Daimler verknüpft, reagiert Contargo Wörth auf Mengenrückgänge mit neuen Strategien: weitere Geschäftsmodelle neben Containerverkehren, mehr Güter auf der Schiene, Ausbau des RoRo-Geschäfts und Investitionen in Infrastruktur und Nachhaltigkeit.

Bereits seit über sechs Jahrzehnten liegen das größte Lkw-Montagewerk von Mercedes-Benz Trucks und das trimodale Containerterminal von Contargo quasi Zaun an Zaun östlich von Wörth am Rhein. Folglich sind die beiden Unternehmen nicht nur räumlich, sondern auch wirtschaftlich eng miteinander verbunden. Die Herausforderungen, mit denen die Lkw-Sparte des Daimler-Konzerns gerade zu kämpfen hat, schlagen sich dementsprechend beim benachbarten Logistiker nieder. „Der Markt in Russland ist beispielsweise seit Beginn des Ukraine-Kriegs komplett weggebrochen und wird inzwischen von China bedient. Das wird sich selbst nach einem Kriegsende wahrscheinlich nicht mehr ändern. Was weg ist, ist weg“, sagt Andreas Roer, Managing Director bei Contargo Wörth-Karlsruhe. Auch das Geschäft mit Mercedes-Benz Pkw sei zunehmend herausfordernd, aber immerhin laufe der Ersatzteilmarkt nach wie vor stabil.

Statt den Kopf in den Sand zu stecken, arbeitet der Contargo-Standort bereits seit Längerem an einer Strategie, um neben dem Kerngeschäft Containerverkehre neue Märkte aufzubauen. Ein Beispiel ist die Stärkung des RoRo-Geschäfts.

Derzeit wickelt Contargo zwei Abfahrten pro Woche mit Fahrzeugen auf eigener Achse für Daimler ab, eine dritte Abfahrt wäre denkbar. Ein weiteres Beispiel: Künftig will Daimler Kabinen für Lkw in der Türkei fertigen, sodass regelmäßige Bahnverkehre zwischen der Produktion in der Türkei und in Wörth aufgebaut werden können. Hier könnten perspektivisch sechs Zugverbindungen pro Woche entstehen, die im Import mit Kabinen bestückt werden. Für den Export müsse jedoch ebenfalls Ladung organisiert werden, damit sich der Transport wirtschaftlich rechnet.

Schiffsanteil sinkt perspektivisch

Das zweite Beispiel verdeutlicht einen grundsätzlichen Wandel, vor dem der Contargo-Standort Wörth steht: „Aktuell liegt unser Modal Split bei 75 Prozent Schiff und 25 Prozent Zug. Die Tendenz sieht aber so aus, dass sich der Schienenanteil erhöht und wir uns perspektivisch auf einen Modal Split von 50:50 hinbewegen“, prognostiziert Roer. Das liege vor allem daran, dass die immer häufiger auftretenden Niedrigwasserphasen vom Rhein den Transport per Schiff zunehmend unkalkulierbarer



machen und eine stabile Versorgung und Entsorgung der Güter nicht mehr gewährleisten. Auch die verkürzten Zeitfenster an den Seehäfen stellen die Hinterlandverkehre per Schiff vor Herausforderungen.

Um der Verlagerung auf die Schiene Rechnung zu tragen, plant Contargo die größte Baumaßnahme seit Bestehen des Terminals. Im ersten Schritt sollen in den kommenden Monaten zwei stillgelegte Gleise mit einer Länge von zwei mal 400 Metern im nördlichen Teil des Grundstückes neben der aktuellen Lagerfläche für Leercontainer wieder reaktiviert werden. Hier sollen künftig ab dem dritten Quartal 2026 Ganzzüge mit einer Länge von je 740 Metern in zwei Teilen abgefertigt werden können. Das Grundstück hat Contargo bereits 2024 vom Land für weitere 30 Jahre angepachtet, mit der Option, zweimal um jeweils weitere zehn Jahre zu verlängern und damit die Gesamtfläche des Terminals von vorher 180.000 auf nunmehr 250.000 Quadratmeter mit Außenflächen zu erhöhen. Eine neue Krananlage über den Gleisen soll die Abfertigung beschleunigen. Lieferzeit: bestenfalls 20 bis 24 Monate. Kostenpunkt: mindestens sieben Millionen Euro.

Nicht nur die Reaktivierung der Gleise, auch Pläne von Daimler Trucks, die Produktionsversorgung über ein anderes Tor laufen zu lassen, werden die Verkehrsströme auf und neben dem Terminal beeinflussen. Das Konzept sieht deshalb eine Verkehrsführung vor, bei der sich die geplanten 400 Lkw-Bewegungen pro Tag über die Hafenstraße nicht mit den Zügen in die Quere kommen. Sollte sich die Auslastung der neuen Bahnverkehre wie geplant entwickeln, werden im zweiten Schritt neue Verwaltungsgebäude etwas südlicher errichtet und die alten abgerissen. Insgesamt rechnet Roer mit Investitionen von 80 Millionen Euro. Durch den langfristigen Vertrag für das neu angepachtete Grundstück sei jedoch eine Planungssicherheit möglich, die für die Beantragung von Fördergeldern, etwa für KV-Anlagen oder Verlagerung auf die Schiene relevant sei.



In Wörth befinden sich sechs von insgesamt 24-Ladesäulen der Contargo.



Andreas Roer ist seit 2022 Managing Director bei Contargo Wörth-Karlsruhe.

Ursprünglich war geplant, den Kai auf einer Länge von einem Kilometer durchzuspunden und drei neue Krananlagen zu errichten, damit vier Schiffe gleichzeitig abgewickelt werden können. Das hätte die Kosten für das Gesamtprojekt jedoch auf 200 Millionen Euro erhöht, was angesichts der voraussichtlich sinkenden schiffseitigen Umschlagsmengen wirtschaftlich nicht tragbar gewesen wäre. So bleibt es vorerst bei einer Kailänge von 380 Metern, zwei Krananlagen und einer Fläche von 40.000 Quadratmetern für den Schiffsumschlag. Derzeit vermeldet das Terminal Wörth drei bis vier Abfahrten nach Antwerpen und Rotterdam, zwei RoRo-Schiffe und ein ICL-Schiff (Independent Container Line) in der Woche, hinzu kommen hin und wieder Fremdschiffe, welche Contargo aber nicht selbst disponiert. Für die Bewegung der Container auf dem Terminal sorgen acht Reachstacker sowie sechs Contargo-eigene Lkw im 24-Stunden-Betrieb. Bei Engpässen kann der Schiffsanleger von 360 Metern Kailänge im Contargo-Terminal Karlsruhe weitere Schiffstransporte abfedern.

Nachhaltigkeit, auch wenn es kostet

Die Bemühungen, so viele Mengen wie möglich auf die nachhaltigen Verkehrsträger Schiff und Schiene zu verlagern, sind Teil der Firmenphilosophie von Contargo. „Für viele gilt: Nachhaltigkeit ist cool – solange sie nichts kostet. Wir investieren dagegen bewusst, weil wir Vorreiter in der Branche sein wollen und weil es vom Staat und von der EU vorgegebene Klimaschutzziele bis 2045 gibt, die wir so oder so erreichen müssen“, sagt Roer.

Wo Straßenverkehr nicht vermeidbar ist, sollen im Idealfall E-Lkw eingesetzt werden. Ende 2025 bestand die Contargo-Flotte aus 90 E-Trucks, in den kommenden Wochen und Monaten sollen 33 batterieelektrische DAF-Fahrzeuge folgen. „Die E-Lkw sind sehr beliebt bei unseren Fahrern, weil sie durch geringere Erschütterungen und leisere Fahrgeräusche einen deutlich höheren Fahrkomfort bieten als die Verbrenner“, weiß Roer. Auch die Tests mit Reichweiten von über 500 Kilometern haben die neuen Fahrzeuge erfolgreich bestanden. Die E-Lkw können unter anderem an der eigenen Ladeinfrastruktur an allen 24 Contargo-Standorten laden, davon befinden sich sechs Ladesäulen in Wörth und zwei in Karls-



ruhe. Der grüne Strom wird über die Rhenus-Gruppe und deren Strommakler eingekauft. „Damit Elektromobilität im Güterschwerverkehr funktioniert, braucht es einen Dreiklang aus verfügbaren Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur mit einem günstigen Strompreis und Einsparungen über die wegfallende Maut und CO₂-Besteuerung“, ist der Terminalchef überzeugt.

Flächenerweiterung in Karlsruhe

Neuigkeiten gibt es auch vom Contargo-Standort Karlsruhe: Zum Jahreswechsel 2025/2026 konnte das Unternehmen 15.000 Quadratmeter Lagerfläche neu anpachten und damit die Gesamtfläche des Terminals auf 30.000 Quadratmeter verdoppeln. Durch den vorherigen Mieter, einen Metallrecycler, wurde der Boden jedoch so beansprucht, dass die Fläche erst einmal saniert werden muss. Der 50 Jahre alte Hydraulikkran wird zuvor abgebaut und nach der Asphaltierung durch einen neuen ersetzt. Die Flächenerweiterung soll zudem dazu beitragen, die vorhandene RoRo-Rampe wieder in Betrieb zu nehmen.

„In der Geschichte des Standorts Wörth sind wir gemeinsam mit Mercedes-Benz und Daimler immer weitergewachsen. Inzwischen liegt die Gesamtfläche des Terminals bei 250.000 Quadratmetern. Damit sind wir das größte hundertprozentige Terminal im Contargo-Netzwerk“, erzählt Roer. Flächenmäßig



Annika Beyer

Die gesamte Fläche des Terminals von Contargo Wörth-Karlsruhe liegt inzwischen bei 250.000 Quadratmetern.

sei man nun jedoch am Limit, was die geplanten Umbaumaßnahmen auffangen soll. Zusätzlich sollen digitale Systeme, die derzeit inhouse für die ganze Contargo-Gruppe entwickelt werden, neue Effizienzen schaffen. „Die Logistik der Zukunft gewinnt nicht ausschließlich durch Geschwindigkeit allein, sondern durch die Fähigkeit, souverän Verbindungen zu schaffen – zwischen Daten, Menschen und Wegen, die es gestern noch nicht gab“, sagt Roer.

Annika Beyer

Anzeige



Contargo stellt die Weichen auf **echtes Grün!***

*96% Emissionsvermeidung und -reduktion

Mit **econtargo**, unserem bewährten grünen Produkt, bieten wir Ihnen die erste **One-Stop-Shop-Lösung für die Verkehrswende**.

The zero emissions way!

Insgesamt 90 E-Lkw an 15 Standorten fahren Ihre Güter mit Öko-Strom, den sie direkt an unseren Container-Terminals laden – **auch bei Contargo Wörth-Karlsruhe!**

- ✓ Flexibel buchbar
- ✓ Planungssicher
- ✓ Per Binnenschiff und Bahn im Hauptlauf



www.econtargo.net

Informieren und buchen!
info.woerth@contargo.net
Fon: +49 7271 9227 0
Contargo Wörth-Karlsruhe

