

ConTrailo

- › Land
- › Schiene
- › Wasser

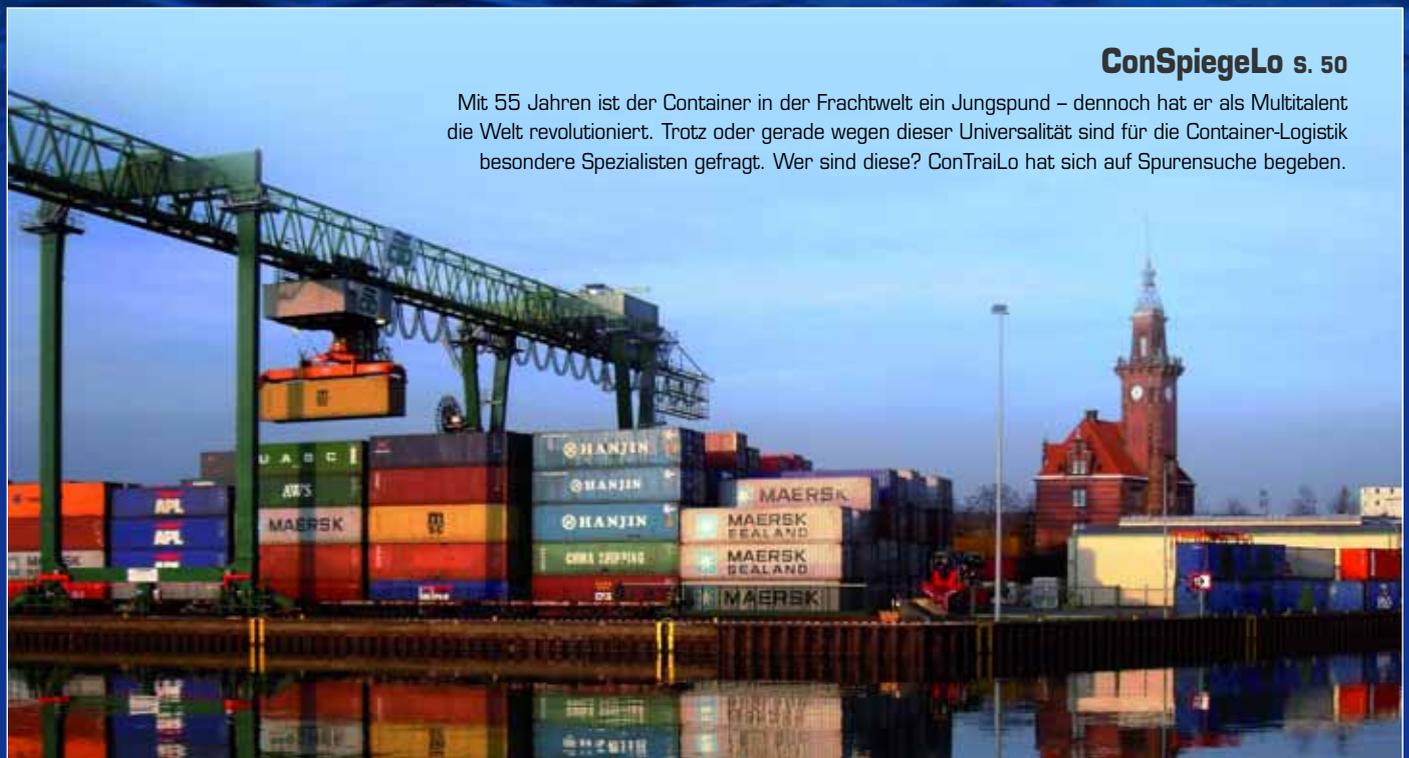
Container | Trailer | Logistik





Willkommen an Bord s. 18

„Schiffe verbinden Menschen und Märkte“, erklären Thorsten Mackenthun und Burkhard Rösener. Dabei ist ein Schiff für Hanseatic Lloyd (HLL) nie das Werk eines Einzelnen, sondern vielmehr das Ergebnis intensiver und beständiger Teamarbeit – ein gelebter Grundsatz der Unternehmensgruppe.



ConSpiegelLo s. 50

Mit 55 Jahren ist der Container in der Frachtwelt ein Jungspund – dennoch hat er als Multitalent die Welt revolutioniert. Trotz oder gerade wegen dieser Universalität sind für die Container-Logistik besondere Spezialisten gefragt. Wer sind diese? ConTrailo hat sich auf Spurensuche begeben.

Editorial

- 3 Container Inside

Tipps & Trends

- 6 Neue Vizepräsidentin ITCO
8 Rapsöl für Wasser und Schiene
10 Drittes Zolltor für Bremerhaven
12 Kleben für Sicherheit
14 Kür statt Pflicht
16 Freizonen – Countdown läuft

Übersee

- 18 Willkommen an Bord
24 Bewegungswechsel
26 Junger, blauer Titan

RoRo

- 28 Duo komplettiert Serie
30 Auf Vorbereitungskurs
32 Wandel an der Rampe
33 Bewegung in Göteborg
34 Hafenanlage nach Maß

Kühl-Logistik

- 36 Coole Potenziale
38 Auslese mit Temperaturfaktor

Hinterlandterminals

- 40 Frankenbach bleibt Frankenbach

Schiene

- 42 Bremse Infrastruktur
46 Ab auf die Gleise
48 Erweiterte Schienendimensionen

Logistik-Spiegel

- 50 ConSpiegelLo
54 Verbindende Leitwege
56 Germanys Box-Model
58 Sieben für die Weltmeere
60 Multimodaler Herzschlag
62 Logistik leben und erleben
64 Gewachsene Transportkultur
66 Trimodale „Spielwiese“
68 Masse beweist Klasse
72 Brandeilig mit Spezialflotte
74 Zwei gemeinsam für eins
76 Logistik für Logistiker
78 Malz on tour
80 Auf grünen Wegen

- 81 Impressum



Germanys Box-Model s. 56

Jeder trägt sie: Kleidung. Doch wie kommen Jeans, T-Shirts und Co. rechtzeitig, platzsparend und materialschonend in die Geschäfte? Der Logwin AirTextainer beweist seit 1994 Siegerpotenzial und das – auch, wenn der Name es vermuten lässt – längst nicht nur in der Luftfracht.

Bremse

Infrastruktur s. 42

Mit teilweise zweistelligen Wachstumsraten hat die Frankfurter Kombiverkehr KG im Geschäftsjahr 2010 eines ihrer besten Ergebnisse in der mehr als 40-jährigen Geschichte des Unternehmens erzielt. Dabei stellen Terminalengpässe die Schienenverkehre vor Herausforderungen.





MAERSK
SEALAND

P&O NedLloyd
www.pand.com

NedLloyd
nedlloyd.com

MAERSK

HLL ATLANTIC





Willkommen

AN BORD



Porträt. „Schiffe verbinden Menschen und Märkte“, erklären Thorsten Mackenthun und Burkhard Rösener. Dabei ist ein Schiff für Hanseatic Lloyd (HLL) nie das Werk eines Einzelnen, sondern vielmehr das Ergebnis intensiver und beständiger Teamarbeit.



Der Mensch steht bei Hanseatic Lloyd sowohl an Bord als auch an Land im Mittelpunkt – daher erfolgen auch regelmäßige Trainings und Unterweisungen.

Deutlich heben sich die rot-blauen Buchstaben HLL auf der weißen Flagge ab. Die Farbe Rot steht für den Bezug zur Schweizer Flagge und somit zum Hauptsitz der Konzern-Holding Hanseatic Lloyd AG in der Schweiz. Gleichzeitig steht die Farbe Rot aber auch für den Bezug zur Hanse und der Hansestadt Bremen. Die Farbe Blau steht für den maritimen Bezug. HLL: drei Buchstaben für einen Namen, hinter dem gleich mehrere Unternehmen und Kompeten-

zen stehen, denen dabei eines stets gemeinsam ist: Schiffe. Optisch fällt die bereederte Flotte aber erst auf den zweiten Blick als HLL-Flotte ins Auge – obwohl die Containerschiffe und Tanker für das Jahr 2010 auf den Weltmeeren an 2122 Einsatztagen im Dienst waren – allerdings mit Namen von Charterern.

Werte und Grundregeln

Fair, ehrlich und verlässlich: Der Name Hanseatic Lloyd steht nach Unterneh-

mensangaben für Vertrauen, wirtschaftliche und technische Kompetenz sowie Erfolg durch besonnenes Handeln. Diese Werte prägen die Verantwortung der Unternehmensgruppe gegenüber Mensch und Umwelt und damit das Zusammenwirken aller, die zum Gelingen ihrer Unternehmungen beitragen. Dabei gelten bei HLL heute noch traditionelle Werte wie der Handschlag hanseatischer Kaufleute. Das beständige Aufrechterhalten ihrer Werte und Grundregeln sieht Hanseatic Lloyd als einen wichtigen Erfolgsschlüssel.

Den Grundstein für die Hanseatic Lloyd AG legte im Januar 2001 der Reeder Harro Kniffka. Bereits neun Jahre zuvor gehörte er mit zu den Gründern der Hansa Mare Reederei, deren Schiffe HLL nach wie vor mit betreut und exklusiv befrachtet. Heute ist sein Sohn, Justus Kniffka, Mehrheitsgesellschafter und Verwaltungsratspräsident der Hanseatic Lloyd AG. Während sich der Hauptsitz der Konzern-Holding in der Schweiz befindet, entstanden in den hanseatischen Städten Bremen und Hamburg Töchter. Innerhalb der deutschen Organisation über-



Die Unternehmens-
gruppe wurde vor
zehn Jahren in
Bremen geboren.

(Fotos: Hanseatic Lloyd)



nimmt die Hanseatic Lloyd Reederei mit den geschäftsführenden Gesellschaftern und Mitgründern Thorsten Mackenthun und Burkhard Rösener die Entwicklung, Initiierung und Finanzierung von Schiffsprojekten sowie die Gründung von Ein-schiffsgesellschaften, welche die Schiffe erwerben und betreiben.

Der Flottenstart

Ob aus einer Idee tatsächlich ein Schiffsprojekt wird, entscheiden eingehende

Analysen des Schifffahrts-Marktes und Kalkulationen. Als Trampreederei konzipiert Hanseatic Lloyd ihre Schiffe entsprechend den Bedürfnissen des Marktes. Bereits im ersten Jahr orderte HLL zwei 4713-TEU-Neubauten, die als HLL Atlantic und HLL Pacific (1) im Jahr 2002 auf Fahrt gingen. Kunden des Trampreedergeschäftes der Container-Schifffahrt sind dabei hauptsächlich Linienreedereien. Mit 265,80 m Länge und 32,20 m Breite ist die HLL Atlantic noch heute für HLL

auf den Weltmeeren zu Hause – allerdings unter dem Charternamen APL Peru. Auch das erste 2001 übernommene Secondhand-Projekt HLL Baltic mit 4565 TEU ist als APL Costa Rica weiterhin auf Fahrt. Die beiden Schiffe sind dabei nicht die einzigen HLL-Containerschiffe in der APL-Flotte.

Ausbau der Panmax-Klasse

Auch die vier Schwestern HLL Adriatic, HLL Arctic, HLL Caribic und HLL Pacific (2) sind beispielsweise unter dem Namen APL Oakland, APL Los Angeles, APL Denver und APL Atlanta seit ihrer Indienstellung im Sommer 2008 als APL-Schiffe unterwegs. Mit jeweils 4730 Containerstellplätzen, 267,20 m Länge, 32,20 m Breite und 13 m Tiefgang sind sie, gemessen an der TEU-Kapazität, die größten Containerschiffe in der von HLL be-reederten und befachteten Flotte mit insgesamt 23 Containerschiffen. Hinzu kommen aktuell elf Tanker mit einer Tragfähigkeit von 16.500 bis 73.400 t. Die gesamte betreute, bereederte und befrachtete Tonnage erreicht so eine Tragfähigkeit von knapp 1,4 Mio. t.

Um die Befrachtung der Vollcontainerschiffe kümmert sich Hanseatic Lloyd Chartering mit dem Geschäftsführer Christian Jäkel. Ihr Leistungsspektrum bietet sie auch Drittunternehmen an. Im fernöstlichen Markt übernimmt mit der

Handel &
Vermietung

Umbau &
Sonderlösungen

Lager-
Container

Büro -
Container

Sanitär-Container



BLOEDORN
Container

Da steckt mehr drin!

Lagerung von Werkzeugen
Lagerung von Maschinen
Lagerung von ...
Einsatz als Werkraum
Einsatz als ...

und vieles mehr.

Fordern Sie ein individuelles Angebot an!

www.bloedorn.com

BLOEDORN Container GmbH
Giselherstr. 1
44319 Dortmund-Wickede

Tel.: 0231 981 060-733
Fax.: 0231 981 060-701
container@bloedorn.com



Bildband „Containerseeschifffahrt“

Container-Seeschifffahrt ist das Rückgrat des Welthandels: Mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert. Auf 144 Seiten veranschaulicht Autor Prof. Dr. Thomas Pawlik in dem Bildband kompetent und verständlich, wie Container-Transportketten die Welt umspannen und erklärt die Strukturen der Containerlinien-Schifffahrt. Es wird gezeigt, dass es neben flüssiger Ladung kaum noch Güter gibt, die nicht an Bord von Containerschiffen zwischen den Häfen dieser Welt transportiert werden. Neben den wichtigen Aufgaben der Schiffsbesatzung lernt der Leser die Abläufe auf den Container-Terminals und die Seehafen-Hinterland-Logistik kennen, ebenso wie wesentliche Aspekte des Schiffbaus sowie des Umweltschutzes und der Sicherheit in der Container-Schifffahrt.

Das Fotomaterial in dem Bildband stammt von international renommierten Fotografen sowie vielen Archiven von Schifffahrts-Unternehmen und vervollständigt die Informationen. Ein Highlight ist der Blick durch die gläserne Bordwand eines 4700-TEU-Containerschiffes auf einer der insgesamt sechs Altar-Ausklappseiten.

Das Buch im außergewöhnlichen Querformat wurde in einem anspruchsvollen Verfahren gedruckt, um bei den Abbildungen eine räumliche Tiefe zu erzeugen. Das Buch ist in deutscher oder englischer Sprache beim Herausgeber, der Hanseatic Lloyd Reederei, Bremen, erhältlich.



Hanseatic Lloyd (Singapore) eine weitere Tochter die Containerbefrachtung.

Nautik und Technik

Einen jederzeit reibungslosen Schiffsbetrieb sowie die Einhaltung internationaler Sicherheitsbestimmungen zum Schutz von Besatzung, Schiff, Ladung und Häfen stellen hohe Anforderungen an das Management der Schiffe. Vom Standort Bremen aus steuern erfahrene Mitarbeiter der Hanseatic Lloyd Schifffahrt den Betrieb der in weltweiter Fahrt eingesetzten Hanseatic Lloyd Flotte. Nicht nur an Land, auch an Bord werden laufend die Sicherheits- und Qualitätssysteme angepasst. Dabei hat die Gruppe freiwillig ein firmeninternes Qualitäts- und Umweltmanagement nach ISO 9001 bzw. ISO 14001 entwickelt und umgesetzt.

„Grüne“ Komponenten

Für HLL erstreckt sich maritimer Umweltschutz dabei über den gesamten Lebenszyklus eines Schiffes. Neubauten werden dementsprechend nach MARPOL-Übereinkommen mit umweltschonenden Materialien und Techniken ausgestattet und auch die mögliche Reduzierung und strikte Trennung von Schiffsmüll an Bord sowie die fachgerechte Entsorgung aller Rückstände in den Häfen sind laut HLL selbstverständlich. „Die Umwelt zu schützen, der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen und die Sicherung der Lebensgrundlage zukünftiger Generationen ist der Unternehmensgruppe ein großes Anliegen“, erklären Mackenthun und Rösener.

Der Mensch im Mittelpunkt

Die nächste Generation ist für HLL auch mit Blick auf die Nachwuchskräfte an Bord und Land wichtig. Neben der praktischen Ausbildung von Kadetten auf den technisch betreuten Schiffen bildet die Gruppe außerdem Schifffahrts-Kaufleute und Betriebswirte Verkehr/Logistik aus. Aber auch der Dialog zwischen den Beschäftigten an Land und an Bord hat

einen hohen Stellenwert. Gemeinsame Workshops von Schiffsführungspersonal und Unternehmens-Management stehen daher regelmäßig auf dem Plan. Mehr-tägige Seminare in Bremen vermitteln Kapitänen, Offizieren, leitenden und zweiten Ingenieuren praxisnahe Informationen über die Bereiche Brücken- und Maschinensysteme, internationale Vorschriften sowie reedereispezifische Anforderungen.

Mehrfaches Engagement

Im Mittelpunkt allen geschäftlichen Handelns steht für Hanseatic Lloyd der Mensch. Der damit verbundenen Verantwortung stellt sich HLL ganz bewusst. Über ihre wirtschaftlichen Aktivitäten hinaus nimmt die Unternehmensgruppe daher sowohl mit persönlichem als auch finanziellem Engagement gesellschaftliche Verantwortung wahr.

Neben maritimen Institutionen wie das Haus Seefahrt, die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) oder die Seemannsmission, unterstützt die Unternehmensgruppe auch den gemeinnützigen Verein Myanmar Development Aid e. V. (MDA). Schiffe verbinden eben tatsächlich Menschen und Märkte.

Die HLL-Gruppe im Überblick

HANSEATIC LLOYD AG, UTTWIL/SCHWEIZ

Die AG entwickelt und initiiert internationale Schiffsprojekte und ist Hauptgesellschafterin der Hanseatic Lloyd Unternehmen weltweit.

HANSEATIC LLOYD REEDEREI GMBH & CO. KG, BREMEN

Entwicklung, Initiierung und Finanzierung von Schiffsprojekten und Gründung von Einschiffgesellschaften, welche Schiffe erwerben und betreiben.

HANSEATIC LLOYD SCHIFFFAHRT GMBH & CO. KG, BREMEN

Besteht als ehemaliges Handelshaus bereits seit 1864. Verantwortlich als Vertragsreeder für das technische und nautische Management der Hanseatic Lloyd Schiffe.

HANSEATIC LLOYD CHARTERING GMBH & CO. KG, HAMBURG

Befrachtung der 23 Containerschiffe von Hanseatic Lloyd und Hansa Mare sowie weiterer zukünftiger Projekte.

HANSEATIC LLOYD (SINGAPORE) PTE LTD.

Containerbefrachtung im fernöstlichen Markt.

HANSEATIC LLOYD HOLDING GMBH & CO. KG, BREMEN

Management/Administration der Beteiligung an der Hansa Mare Reederei.

HANSEATIC LLOYD HANDEL GMBH & CO. KG, BREMEN

Management von Beteiligungen in Drittunternehmen.

**Your way -
Our port**



**ROSTOCK
PORT**

Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH
www.rostock-port.de

Opening new horizons

Bewegungs- WECHSEL

Service-Update. Neue Hafenrotationen, höhere Frequenzen oder ganz neue Container-Schiffslinien – der Blick auf die sommerlichen Fahrpläne zeigt wieder Bewegung. Hier nur einige Änderungen und Neuerungen im ConTrailo-Service-Überblick.

CMA CGM – EPIC mit neuem Stopp

Die Schiffe des EPIC-Dienstes laufen nun auf ihrer Rotation von Nord-Europa zum indischen Subkontinent auch den Hafen von Piraeus an. Damit bietet CMA CGM nun Transitzeiten von sieben bzw. zehn Tagen zwischen Antwerpen und Piraeus an. Zudem möchte die Gruppe damit der wachsenden Nachfrage der türkischen Kunden für Verbindungen zu den Märkten des indischen Subkontinentes und dem Mittleren Osten Rechnung tragen. So können die containerisierten Ladungen aus den türkischen Häfen Haydar-

pasa, Gebze, Avcilar und Gemlik den Hafen Jebel Ali über Piraeus in 17 bis 19 Tagen erreichen. Hier die neue Hafenabdeckung des Dienstes:

EPIC: Southampton, Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Le Havre, Piraeus, Khor Fakkan, Jebel Ali, Port Qasim, Nhava Sheva, Mundra, Jeddah, Malta, Tangiers, Southampton.

Hamburg Süd und Maersk Line: gemeinsame Erweiterung

Nachdem Hamburg Süd und Maersk Line ihren gemeinsamen Asien-Südafrika/Süd-



amerika-Ostküsten-Dienst in der „Off-Season“ auf einen Sling reduziert hatten, werden sie ab Juli 2011 ihr Dienstkonzept wieder um einen zweiten Sling erweitern. Beide Slings sollen sich gegenseitig ergänzen und vielfältige Anschlussmöglichkeiten an die Netzwerke beider Reedereien bieten.

Sling 1: Bietet folgende Hafenrotation an: Busan, Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Tanjung Pelepas, Singapur, Santos, Itapoa, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Itapoa, Paranagua, Santos, Singapur, Hong Kong, Pusan.

Auf den Meeren herrscht

Container-Bewegung. (Fotos: CMA CGM, OPDR)





Sling 2: Läuft folgende Häfen an: Shanghai, Nansha, Hong Kong, Singapur, Tanjung Pelepas, Durban, Suape, Sepetiba, Itajai, Santos, Port Elizabeth, Durban, Hong Kong, Shanghai.

Hanjin Shipping – mit HGX erweitert

Der von Emirates Shipping betriebene Hyper Galex-Dienst (HGX) läuft Häfen in Nord- und Süd-China und Indien auf einer wöchentlichen Basis an. Hanjin hat seit dem 10. Juli 2011 Slots für 500 TEU an Bord der eingesetzten Schiffe gechartert. Im Gegenzug nutzt Emirates Ship-

ping die gleiche Kapazität im Far-East-Middle-East-Express-Service (FMX) von Hanjin. Damit bietet Hanjin Shipping ihren Kunden nun neben dem Far-East-India-Express (FIX) einen weiteren Container-Dienst in der Region an.

HGX: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Da Chan Bay, Singapur, Port Kelang, Nhava Sheva, Pipavav, Karachi, Singapur, Hong Kong, Qingdao.

FIX: Qingdao, Ulsan, Pusan, Kwangyang, Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapur, Nhava Sheva, Penang, Singapur und wieder nach Qingdao.

OPDR erweitert

Portugal- & Nordspanien-Dienst

Die Hamburger Container-Linienreederei OPDR und ihr Genfer Partner X-Press Container Line (XCL) bieten mit dem neuen Portugal- & Nordspanien-Service eine häufigere Verbindung zwischen den Haupthafen im Nordwesten Europas und den Häfen in Portugal und Nordspanien. Der neue Dienst umfasst bis zu vier Abfahrten pro Woche von Nordeuropa nach Lissabon, Leixoes sowie Vigo und zurück. Sechs Schiffe sind insgesamt beim neuen Service im Einsatz. Das Unternehmen OPDR (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Rhederei) transportiert Güter innerhalb Europas sowie von und nach Afrika.

Samskip: mehr Abfahrten

Samskip Multimodal Container Logistics hat die Abfahrtsfrequenz für ihren Dienst zwischen Rotterdam und der Iberischen Halbinsel erhöhet. So bietet die Reederei nun statt einer z. T. drei oder sogar vier Abfahrten auf einigen Strecken. Mit der Frequenz bietet Samskip größere Kapazitäten für 45-, 40- und 20'-Einheiten während der Hauptsaison. Damit ergibt sich folgender Fahrplan: zwei Abfahrten nach Lissabon und in anderer Richtung, vier nach Leixoes und umgekehrt sowie zwei Abfahrten von und nach Vigo.



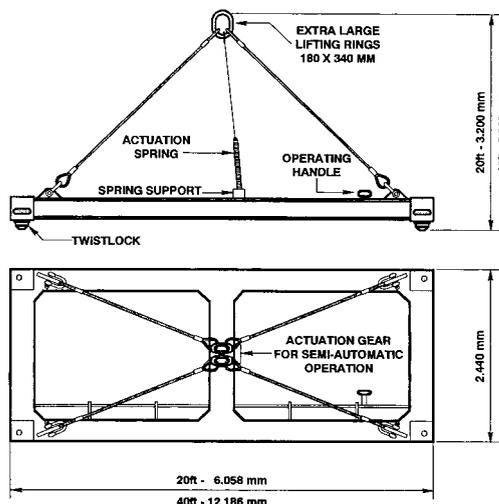
Bruno Dabelstein
Stahl- und Maschinenbau GmbH

Telefon (040) 7 32 33 48
Telefax (040) 7 32 95 12

e-mail: bruno.dabelstein@t-online.de

Internet:
www.bruno-dabelstein.de

Billbrookdeich 151
22113 Hamburg



TYPE	SIZE	SWL	WEIGHT
AH 20-33 *	20ft	33 TONS	1,6 TONS
AH 40-36 *	40ft	36 TONS	2,4 TONS

* M = MANUAL OPERATION, A = SEMI-AUTOMATIC OPERATION.
EACH SPREADERS IS SUPPLIED WITH A SERVICE- AND SPAREPARTS BOOKLET.

Service around the clock

- Anfertigung von Container-Spreadern und Zubehör,
- Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten für Schiffbau und Industrie,
- Schweißkonstruktionen, Aufpanzern von Maschinenteilen,
- Rohrleitungs- und Behälterbau,
- Dreh-, Fräs- und Bohrwerksarbeiten,
- Sonderanfertigungen von Ersatzteilen,
- Montagearbeiten

ALTERNATIVE CONTAINER-BÖDEN

Grüne Container-Flotte

Maersk Line möchte mit einer neuen Beschaffungspolitik für Containerböden dazu beitragen, nicht zertifiziertes tropisches Hartholz zu vermeiden. Traditionell haben Reedereien ihre Container mit Böden aus tropischem Hartholz ausgestattet. Für einen 40'-Container werden hierfür 2 m³ Hartholz benötigt. Die Containerindustrie benötigt so jährlich 1,2 bis 1,5 Mio. Hartholz, um der Nachfrage für neue Container gerecht zu werden. Maersk Line kauft nach seiner neuen Politik seit diesem Jahr nur noch Container deren Böden aus Holz stammen, das aus Quellen stammt, die eine verantwortungsvolle Forstwirtschaft betreiben, oder Container, die Böden aus alternativen Materialien haben. Im Jahr 2011 darf als Zwischenlösung noch tropisches Hartholz verwendet werden, allerdings nur vom Forest Stewardship Council (FSC) zertifiziertes. Bis Ende Mai hat Maersk Line 64.000 Container gekauft, die den neuen Kriterien entsprechen. In den nächsten fünf Jahren sollen etwa 3 Mio. TEU gekauft werden, womit die derzeitige Containerflotte mehr als verdoppelt würde. Maersk Container Industry (MCI) in Dongguan, China, hat seinen ersten FSC-zertifizierten Container für Maersk Line im April hergestellt.



CMA-CGM-Taufe in Dünkirchen mit der Festgesellschaft.

(Foto: CMA CGM/Mael Kerneis)

Junger, blauer Titan

●●● CMA CGM tauft neuen Containergiganten

Sie ist das achte Schiff aus einer Zwölfer-Serie: die CMA CGM Titan. Dabei tauchte bei der Schiffstaufe nicht nur der neue Containergigant den Hafen Dünkirchen in ein blau-weiß-rotes Farbenmeer.

Feierliche Taufzeremonie. Die französische Reederei CMA CGM wählte für die Taufe der CMA CGM Titan den Ha-



(Foto: HHM/D.Hasenpusch)

UASC-NEUBAU NIMMT FAHRT AUF

Willkommen für die UMM SALAL

Die UMM SALAL ist das erste von neun Schiffen mit einer Stellplatzkapazität von 13.100 TEU der Reederei United Arab Shipping Company (UASC). Mit einer Länge von 365,50 m und einer Breite von 48,40 m verfügt das neue Flaggschiff der Reederei über 1000 Reefer-Anschlüsse. Die weiteren Schiffe in dieser Größenordnung sollen in diesem und im kommenden Jahr von der Werft ausgeliefert werden. Auf ihrer Jungfernfahrt im Containerdienst AEC-8 machte der neue Gigant auch in Hamburg fest. Die UMM SALAL sowie weitere Schiffe von UASC sind mit der Planungssoftware

fen von Dünkirchen aus. Die Taufpatenschaft übernahm Laurence Parisot, Präsidentin der französischen Arbeitgeber-Föderation, MEDEF. Dünkirchen ist einer von zehn Häfen, die CMA CGM an der europäischen Atlantik-Küste anläuft. In den letzten Jahren investierte die Gruppe in mehrere französische Terminals, darunter auch das Terminal des Flandres in Dünkirchen.

Das Terminal Dünkirchen. Mit seiner strategisch günstigen Lage, nahe den nordeuropäischen Häfen, seinen drei Liegeplätzen an der 1,4 km langen Kaje, sechs Containerbrücken und Kapazitäten für bis zu 17,30 m Tiefgang bietet das Terminal für CMA-CGM-Kunden einen effizienten und zuverlässigen Service. Mit fünf regelmäßigen Diensten von Westindien, Asien, Panama und Marokko generiert laut Unternehmensangaben CMA CGM mehr als 70 Prozent der Umschlagvolumen des Terminals.

Schiffsdetails und Fahrtgebiet. Die CMA CGM Titan rühmt sich verschiedener technischer Eigenschaften, die umweltfreundliche Technologien mit hoher Leistung verbinden. Wie bereits andere Schiffe der Flotte in der gleichen oder größeren Kapazitätsklassen, ist auch dieser Neubau unter anderem mit dem „Fast Oil Recovery System“ und speziellem Ruder ausgestattet.

Die CMA CGM fährt im Asien-Europa-Dienst, der bedeutende Häfen in Asien mit europäischen Häfen verbindet. Zum 31. Dezember 2010 zog CMA CGM folgende Transportbilanz: Mit einer Flotte von insgesamt 396 Schiffen, darunter 91 eigene Schiffe, und einer Gesamtkapazität von 1,224 Mio. TEU auf den Schiffen transportierte die Gruppe 9,041 Mio. TEU.

Stowman des Unternehmens Interschalt Marine Systems mit Sitz in Schenefeld bei Hamburg ausgestattet. Die Software optimiert die Containerstauung und sorgt für eine bessere Auslastung der Schiffe. Darüber hinaus ist die UMM SALAL mit aktuellen Umwelttechnologien ausgestattet. Den wöchentlichen Europa-Fernost-Containerdienst AEC-8 betreiben die Reedereien UASC, CMA CGM, China Shipping und Evergreen gemeinsam.

Die vier Reedereien setzen für den Dienst, der auch als FAL- und AEX-7 vermarktet wird, zusammen neun Schiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 9500 und 14.100 TEU ein. Die Reederei UASC verfügt nun über insgesamt sieben Verbindungen zwischen Fernost und Hamburg.

Seecontainer
Verkauf · Vermietung · Leasing

CARU
containers

Eigene Depots, großer Vorrat
Neu, Gebrauch, Umbauten

070 34/279 110
www.thollembeek.de



Mobile Auffahrampen
Wartungsfrei! Feuerverzinkt für 7-70 t!

Wahlweise 1-, 2- oder 3-Seiten-Verladung



Qualität aus großer Erfahrung

www.wk-maschinenbau.de

WESTPHALEN & KANN
Maschinenbau · 24357 Fleckeby · Appelljord 3

Tel. 0 43 54 / 306
Fax 0 43 54 / 8439

Sind Ihre Fahrer fit?



www.ma-co.de

LaSi-Seminare analog VDI 2700a und CTU-Packrichtlinie.

22.08. – 23.08.2011 in Bremen
22.09. – 23.09.2011 in Hamburg
17.11. – 18.11.2011 in Hamburg
28.11. – 29.11.2011 in Bremen

ma-co
Hamburg: +49 (0)40 75 60 82 – 0
Bremen: +49 (0) 421 47 87 79 – 0



Duo komplettiert Serie

Neubauten. Tauro Rickmers und Libra Rickmers lauten die klangvollen Namen von zwei weiteren 13.100-TEU-Containerschiffen der Rickmers-Gruppe. Mit diesen beiden komplettiert die Hamburger Gruppe eine Serie von acht Schiffen, die auf Langzeitbasis an Maersk Line verchartert sind.

Am 31. Mai 2010 taufte Freunde der Familie von Bertram Rickmers, Chairman der Rickmers-Gruppe, die beiden Neubauten auf der Hyundai-Heavy-Industries-Werft. Antoinette Zornig taufte die Tauro Rickmers, während Frau Elke Scharfe der Libra Rickmers ihren Namen gab. Im Anschluss an die Zeremonie wurde die Tauro Rickmers in Maersk Evora umbenannt und fuhr nach Pusan, um Container für Maersks AE2-Dienst nach Europa zu laden. Die Libra Rickmers soll dann als Maersk Essex Ende Juli ebenfalls in Pusan in den AE2-Liniendienst nach Europa starten.

Schiffsdetails der Bauserie

Zwar brechen die acht Rickmers-Giganten mit 366 m Länge und 48 m Breite keine neuen Größenrekorde, bieten aber den Vorteil, dass sie nach Fertigstellung der neuen Schleusen den Panamakanal passieren können. Die in Ulsan gebauten Schiffe ha-

ben einen Freibordtiefgang von 15,50 m und eine Tragfähigkeit von 140,58 mt. Unter Deck finden 17 Container-Reihen Platz, an Deck 19. Die maximale Auslastung jedes Schiffes beträgt so 7074 TEU an Deck und 6018 TEU unter Deck. Wird ein einheitliches Gewicht von 14 t pro TEU zugrunde gelegt, so beträgt die Kapazität ungefähr 9080 TEU. Für 800 40'-Container sind Kühlanschlüsse vorhanden.

Flexible Geschwindigkeiten

Jedes Schiff wird von einem Hyundai-Wärtsilä-12RT-flex96C-Hauptmotor angetrieben, welcher mehr als 2000 t wiegt und 68,64 kW (MCR) bei 102 U/Min. sowie 61,776 kW (NCR) bei 98,5 U/Min. leistet. Zudem sind fünf Dieselgeneratoren mit 2,7 kW Leistung installiert.

Die Schiffe sind für eine Dienstgeschwindigkeit von 24,3 kn ausgelegt. Wenn die Flex-Motoren nur mit 60 Prozent Leistung



Die Achter-Serie von der Rickmers-Gruppe mit 13.100-TEU-Neubauten ist komplett. (Foto: Maersk Line)

Auf einen Blick

WERFT:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan
LÄNGE:	(über alles) 366 m; (bp) 350 m
BREITE:	48,20 m
TIEFE:	(Laderäume) 29,85 m
TIEFGANG:	(Design) 14,50 m; (Freibord) 15,50 m
TRAG- FÄHIGKEIT:	125,48 mt bei 14,50 m; 140,58 mt bei 15,50 m

arbeiten, sollen noch 21,5 kn erreicht werden. Zudem wurden die Motoren nach Unternehmensangaben so konstruiert, dass sie den heutigen Anforderungen von Charterern an das Slow Steaming entsprechen.

Die Rotation

Die aktuelle Hafenableitung des AE2-Dienstes umfasst die folgenden Häfen: Pusan, Hakata, Dalian, Xingang, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Yantian, Tanjung, Pelepas, Suezkanal-Container-Terminal, Valencia, Rotterdam, Bremerhaven, Hamburg, Antwerpen, Felixstowe, Singapur und Pusan. So werden die neuen Containergiganten aus der Rickmers-Riege auch häufig in Europa an den Kaikanten und den Küsten zu sehen sein.



CONTAINER WELTWEIT

NEU UND GEBRAUCHT • VERKAUF UND VERMIETUNG
ALLE TYPEN FÜR EXPORT & LAGER • TEL 040-227 277-0
FAX 040-227 277-77 • INFO@TOPTAINER.COM • WWW.TOPTAINER.COM

TOPTAINER CONTAINERMANAGEMENT
& SALES GMBH, HAMBURG



**mechanische und elektronische
Diebstahlsicherungen
für das Transportwesen**

Telefon +49 (0) 40/78 09 03-0
info@trans-safety.de • www.trans-safety.de

CONTAINER-FILLER

Die ideale Lösung für das Verladen von langen, sperrigen oder schweren Gütern

UNSCHLAGBARE VORTEILE

- verwendbar für alle **Standards** – 20-, 40- und 45-Fuß-Container
- **Optimale Vorbereitung zur Ladungssicherung**
- Container kann **direkt auf dem Chassisfahrzeug be- und entladen** werden
- **sicheres und beschädigungsfreies Verladen**
- **Möglichkeit der Vorkommissionierung**
- **große Zeitersparnis**

TÜV geprüft, CE-Kennzeichnung

IBS GmbH
Gemeindewald 4-6, 86672 Thierhaupten
Tel. 08271 81 76 0, Fax 08271 81 76 76
info@ibs-technik.de
www.container-filler.com



Projekt Hafenvisionen
für 2060. (Foto: Cargotec)

Auf Vorbereitungskurs

Unternehmen. Im Jahr 2060 blickt der Container bereits auf mehr als 100 Jahre Geschichte zurück. Wird es die Box noch geben und wie könnten Terminals dann aussehen? Cargotec hat sich mit dem Projekt Port 2060 auf eine Zeitreise zu einer möglichen Antwort gemacht.

So könnte Container-Umschlag im Jahr 2060 aussehen: Mega-Ports erstrecken sich mit optimierten Layouts für die mit künstlichen Inseln Platz auf dem Meer geschaffen wurde. Mobile, schwimmende Terminals unterstützen entsprechend der Nachfrage diese Mega-Häfen. Die Container selbst mit ihren kompakten, standardisierten Abmessungen bleiben auch 2060 erhalten – allerdings aus anderen Materialien. Sie könnten zusammenklappbar und mit einem intelligenten System ausgestattet sein, das den Bestimmungsort, Inhalt und Details

mitteilt. Eine weitere Idee des Projektes sind vollautomatische Lash-Systeme, die unterschiedliche Container-Pakete mit bis zu 64 Containern als eine bewegbare Einheit bilden können.

Container für Container

Die Tragfähigkeiten der Containerkrane sind nicht länger auf 40 bis 100 t beschränkt, sondern ermöglichen mit Tragkapazitäten zwischen 1000 und 2000 t mit einem einzigen Hub solche Containerpakete zu bewegen. Lagern könnten die Container in unterirdischen Silos auf

den Terminals. Ein automatisches Tracking-System ortet und lagert die Container je nach Bedarf in den Terminals. Wobei Solar-Panels auf den Silos die Energieversorgung übernehmen. Während auch noch einige Containerschiffe im alten Design im Dienst sind, ist die Mehrheit der Containerschiffe voll automatisiert oder nur mit einer sehr kleinen Crew auf See. Sie verfügen dabei über zahlreiche Energiespar-Ausstattungen wie Solartechnologie. Das Design erlaubt es, den Containerblock bei Bedarf vom Schiff zu trennen, sodass die Motoreinheit einen

anderen Ladungsblock aufnehmen und damit auf See gehen kann. „Fliegende“ Spreader mit Nano-Fasern statt Stahlseilen sind eine weitere Idee des Projektes. Sie beladen zum Teil Feederschiffe, um die Reaktion auf Last-Minute-Änderungen bei der Verladung zu erleichtern.

Von AI bis Universal-Module

In der Port-2060-Umgebung ist Automation im Prinzip die einzige Betriebsform. Künstliche Intelligenz (AI) ist in vielen Bereichen Bestandteil des alltäglichen Lebens und kontrolliert die Prozesse in den Häfen, um die Leistungen zu optimieren. Umschlagssysteme nutzen alternative Energiequellen oder Elektroantriebe, Luftkissen oder Magnet-Schwebe-Technologien ersetzen Räder. Das Umschlag-Equipment hat sein eigenes „Bewusstsein“. So kann es nicht nur den eigenen Zustand

auf Verschleiß etc. kontrollieren, sondern ist auch in der Lage seine Wartung oder Reparatur zu bestellen. Das landseitige Equipment besteht aus universalen Modulen, die zwischen den verschiedenen Typen frei ausgetauscht werden können, und nutzt dabei eine maßgeschneiderte Spezialsoftware.

Zurück im Heute

„Port 2060 zeigt unsere Kreativität“, sagt Ismo Matinlauri, Senior Vice President Port Cranes bei Cargotec und ergänzt: „Die Zukunft kann viel exotischer als beschrieben aussehen, oder viel weniger. Aber wir müssen auf die Änderung vorbereitet sein, welche Richtung sie auch nimmt. 2060 scheint weit entfernt, aber viele die das Jahrhundert der Containerisierung rund um 2060 feiern werden, sind bereits heute auf der Welt.“

Port 2060

Cargotec möchte mit dem Projekt Port 2060 vor allem die Diskussion mit Terminaloperatoren anstoßen und schon jetzt versuchen Lösungen für Herausforderungen zu finden, die auf die Containerwelt zu kommen könnten. Das Unternehmen lud seine Mitarbeiter ein, einmal vollkommen „out-of-the-box“ zu denken um mit einer Vision für die Zukunft zu starten. So zielt Port 2060 darauf ab neue Ideen für die Containerisierung in rund 50 Jahren zu entwickeln. Das Ergebnis zeigt wie Umschlagtechnologien vollkommen neue Formen annehmen könnten.

Einen Schritt voraus für Ihre Transporte



© ESTOSENSO

Hupac ist Ihr kompetenter, zuverlässiger und unabhängiger Partner für massgeschneiderte Logistiklösungen: Wir transportieren Ihre Strassensendungen auf der Schiene, in ganz Europa, und kombinieren dadurch die Vorteile beider Systeme. Hupac ist Pionier für innovative Produktionssysteme und investiert in eigene Ressourcen wie Bahnwagen, Terminals und IT-Lösungen. Der kombinierte Verkehr ist die Zukunft des Gütertransports: Hupac ist an Ihrer Seite und geht gemeinsam mit Ihnen voran.

www.hupac.ch info@hupac.ch Tel. +41 91 6952800

HUPAC
moving together

Wandel an der Rampe

Fähr-Update. Die Fracht-Welt dreht sich und mit ihr auch die Fahrpläne im internationalen Fährverkehr. ConTraiLo hat einen kurzen Blick auf Fahrpläne und Neuerungen geworfen und hat hier einige Änderungen zu geänderten Zusammenarbeiten und mehr kurz zusammengefasst.



Die europäischen Fährangebote sind in Bewegung. (Fotos: P&O Ferrymasters, Finnlines)

Finnlines und Stora Enso: Zusammenarbeit

Seit Juni hat Finnlines die Stora Enso Volumen von Süd-Finnland für Deutschland in ihr Baltic-Linien-Netzwerk eingebunden. So können nun zwei Abfahrten von Kotka nach Lübeck pro Woche angeboten werden.

LD Lines: Verstärkung für Kanal-Linie

Als Antwort auf die Nachfrage der Spediteure hat LD Lines die Frachtkapazität auf der Linie zwischen Le Havre und Portsmouth mit der Norman Spirit auf 110 Lkw vergrößert. So soll der neu hinzu gekommene Katamaran Norman Arrow das steigende Sommeraufkommen mit einer Gesamtkapazität von bis zu 150 Lkw täglich bewältigen.

P&O Ferrymasters: Wechsel in Italien

Seit dem 1. Juli ist Ancona neuer Heimathafen für die Schienen-See-Transporte zwischen Italien und Patra, Griechenland, von P&O Ferrymasters. Hintergrund ist ein Vertrag mit dem privaten Schienenoperator Crossrail. Das Bahnterminal auf dem Hafengelände wird von Frittelli Maritime betrieben und liegt nahe den Schiffs Liegeplätzen.

Trans Ferry Spa koordiniert dabei die Rangierarbeiten und Formalitäten. Die zur Grimaldi-Gruppe gehörende Minoan Line bietet tägliche Fährabfahrten für den Hafen. Die RoPax-Fähren bieten Platz für 170 Ladeeinheiten pro Überfahrt. Damit sollen laut P&O Ferrymasters die wöchentlichen Kapazitäten auf rund 1200 Einheiten gesteigert werden.





(Foto: Port of Gothenburg)

Bewegung in Göteborg

● ● ● Hafen mit neuen Angeboten

Der Hafen Göteborg blickt im ersten Quartal 2011 auf einen Umschlag von 233.000 TEU zurück. Dabei reisten von Elektronikartikeln, Kleidung, Möbeln und Lebensmitteln bis zu Papier, Chemikalien, Stahl und mehr über den Hafen. Aber nicht nur bei den Umschlägen, auch mit Blick auf die Unternehmen im Hafen herrscht in Göteborg Bewegung.

Neuer Rangierdienstleister. So übernimmt ab November 2011 die norwegische Baneservice Skandinavia AB die Rangierarbeiten der Züge zum und aus dem Hafen. Mit rund 70 Zügen pro Tag gehören die Zugverbindungen des Port of Gothenburg nach Angaben der Hafengesellschaft zu den verkehrsreichsten des Landes. Die Schienenverkehre werden von verschiedenen Operateuren gehandhabt. Baneservice betreibt bereits das multimodale Terminal in Göteborg und das Bro Terminal in Stockholm.

Zwei Schlepper-Firmen. Zudem sind innerhalb kurzer Zeit zwei neue Schlepper-Firmen im Hafen Göteborg an den Start gegangen: die dänische Firma Nordane sowie das schwedische Unternehmen Boa Tugs. Mit der bereits vorhandenen Firma Svitzer sind nun drei Anbieter für Schleppdienstleistungen in Göteborg angesiedelt. Boa Tugs wird dabei Schiffen im Falle eines Unfalls und beim Löschen von Feuern unterstützen. Eines der fünf Schiffe von Boa Tugs ist speziell für das Schleppen von Tankern ausgerüstet und soll bei einem Unfall die Kontrolle über den Tanker übernehmen können. Bisher konnte nur Svitzer diesen Service in Göteborg anbieten.

Hintergrund. Der Port of Gothenburg ist nach eigenen Angaben der größte Hafen in der Nordregion mit 11.000 Schiffsanläufen pro Jahr. Ein Drittel der schwedischen Exporte und 65 Prozent der Containertransporte gehen demnach über den Hafen. Der Hafen hat unter anderem Terminals für RoRo-Verkehre und Container.



Foto: Satellitenterminal 5610 auf LKW der Fa. CLEOS LLC in der Mongolei

Weltweite Sicherheit mit AFUSOFT Security.WEB

AFUSOFT Kommunikationstechnik GmbH D-75196 Remchingen
Galileo-Masters 2008 - Regionalsieger Baden-Württemberg -
Tel. +49(0)7232-3172-0 FAX: +49(0)7232-3172-29 info@afusoft.de

Tagesaktuell im Internet

www.contrailo.de

Ihr Spezialist für Containertransporte von und zu den deutschen Seehäfen

- Seiten- und Tieflader, Kühl- und Kippchassis
- Leichtgewichtchassis für maximale Auslastung
- Transporte von 45' Containern



ANCOTRANS GmbH Am Kaiserkaai 11
20457 Hamburg · Tel.: 040 - 4146880 - 40
akr@ancotrans.de · www.ancotrans.de



MOBILE AUFFAHRAMPEN

feuerverzinkt
wartungsarm
robust

7-10 t

Standard-Tragfähigkeit

Individuelle Modulbauweise

BEYER
STAHL + MASCHINENBAU
PATENTE LÖSUNGEN FÜR
www.beyer-stahl-maschinenbau.de

24857 Fahrdorf · Bremland 15

Mieterservice für mobile Verladerampen

(0 46 21) 97 78 40
(0 46 21) 97 78 42

UNTERNEHMEN

MacGregor stattet ConRo-Schiffe aus

Cargotec hat mit der Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. in Südkorea einen Vertrag über die Lieferung von MacGregor-RoRo-Equipment geschlossen. Die Ausrüstung ist für vier ConRo-Schiffe eines saudi-arabischen Eigners gedacht und soll zwischen 2012 und 2013 ausgeliefert werden. Dabei soll jedes der vier neuen Schiffe von MacGregor Equipment mit 1600 t Gewicht erhalten wie z. B. Rampen, höhenverstellbare Decks und weitere Ausrüstungen für den Einsatz.

SCHIFFBAU

MAN-Motoren für DFDS-Schiffe

Die Reederei DFDS hat im Frühjahr zwei neue RoRo-Schiffe geordert. Als Antrieb für die beiden Schiffe, die 2012 ausgeliefert werden sollen, sind zwei MAN-B&W8S40MEB9-Motoren mit vielen Extra-MAN-Diesel-&-Turbo-Spezifikationen vorgesehen. Die beiden Schiffe werden auf den P+S-Werften gebaut und verfügen über 3000 Lademeter und Platz für 342 TEU auf dem Wetterdeck.



Hafenanlage nach Maß

● ● ● Erster Spatenstich für Ausbauprojekt im Hafen Gedser

Im Hafen Gedser stehen die Zeichen auf Zukunft: Denn ab Frühjahr 2012 erhöht die Reederei Scandlines ihre Kapazität auf der Route von Rostock zu dem dänischen Hafen mit den neuen Fährschiffen Berlin und Copenhagen. Die Reederei setzte Ende Juni den ersten Spatenstich für den Ausbau des Hafens. Bis zum Start der neuen Fähren soll in Gedser eine maßgeschneiderte Hafenanlage entstehen, um optimale Bedingungen für die beiden Schiffe zu schaffen.

Hintergrund. Die Maßnahmen zum Hafenausbau sind Teil der Investitio-

nen von Scandlines zur Stärkung des östlichen Korridors. Insgesamt investiert Scandlines 230 Mio. Euro für den Bau der Fähren sowie die Ausbaumaßnahmen in den beiden Häfen Rostock und Gedser für die Abfertigung der neuen Schiffe.

Umweltschutz. Bei der Erstellung der Hafenausbaupläne hat Scandlines nach eigenen Angaben besonders die Interessen der Anwohner von Gedser berücksichtigt und dem Schutz der hiesigen Flora und Fauna Rechnung getragen, wie z. B. mit einem Habitat für den lokalen Wechselkrötenbestand.



ALTEC
Rudolf-Diesel-Str. 7 · D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0 · Fax: 8711-11
Internet: www.altec-singen.de
E-Mail: info@altec-singen.de
VERLADETECHNIK



Neuer Wind an Bord

● ● ● Stena-Fähre fährt als erste mit Windkraftwerk

Wind bietet nicht nur für die Stromversorgung an Land eine alternative Energiequelle, auch an Bord finden neue Konzepte Einzug. So fährt die Stena Jutlandica nun mit zwei am Bug befestigten, vertikalen Windturbinen zwischen Göteborg und Frederikshavn. Laut Reedereiangaben produziert sie mit Windkraft genügend Strom, um den Jahresverbrauch von vier Einfamilienhäusern zu decken. Jährlich können so etwa 23.000 kWh in den Schiffsenergiekreislauf eingespeist und unter anderem für die Beleuchtung der Autodecks eingesetzt werden.

Weniger Treibstoff. Ein interessanter Nebeneffekt: Die Windräder sollen den Luftwiderstand der Fähre reduzieren. Damit verbraucht die Stena Jutlandica nun etwa 80 bis 90 t weniger Treib-

stoff; das entspricht laut Stena Line in etwa der Öl-Beheizung von 28 Einfamilienhäusern pro Jahr.

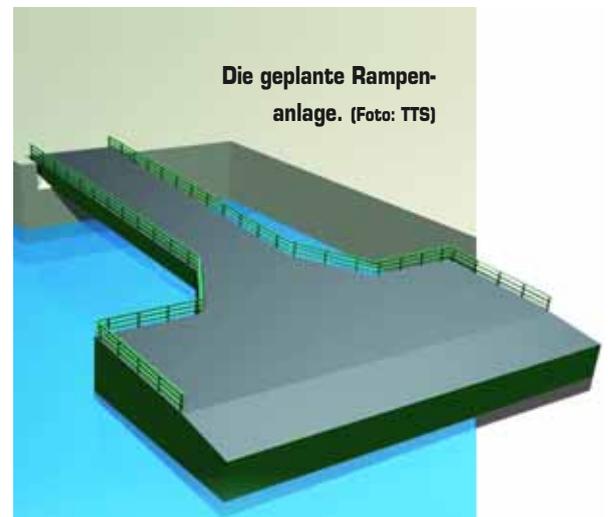
Gleichzeitig verringert sich die Emission von CO₂ nach Unternehmensangaben um 269 t und von Schwefel um 1,7 t. Die Turbinen der Stena Jutlandica verfügen über eine Generator-Kapazität von 2x 4 kW.

„Grüne“ Projekte. Derzeit arbeitet Stena Line an etwa 200 weiteren Umweltschutz-Projekten und ist in Skandinavien ISO-14001-zertifiziert. So werden beispielsweise die Schiffe im Göteborger Hafen mit Landstrom versorgt. Mit den Windkraftwerken der Stena Jutlandica untermauert die Reederei erneut ihren Anspruch, ein Vorreiter beim Einsatz umweltschonender Technologien zu sein.



Die Windturbinen erzeugen „grünen“ Strom.

(Foto: Stena Line)



Die geplante Rampenanlage. (Foto: TTS)

HAFEN-INFRASTRUKTUR

Projekt für Dockanbindung

TTS soll für die Versorgung einer LNG-Anlage der australischen Ostküste eine spezielle Rampenanlage liefern. Der Auftrag für die Rampenanlage hängt mit der Entwicklung eines Baudocks nördlich von Brisbane zusammen.

Das Projekt mit dem Namen Queensland Curtis (LNG), sieht den Bau einer Anlage für die Umwandlung von Grubengas zu LNG vor. TTS soll für die Anlage eine integrierte Rampenanlage gestalten. Das Dock soll dabei als Terminal für die Anlieferung von Baumaterialien und Ausrüstung für die neue Anlage dienen und zukünftig auch für den Transfer von Equipment für die Instandhaltung auf der Insel zur Verfügung stehen. RoRo-Schiffe sollen die Rampenanlage nutzen.

Clever kombiniert ...
... und CO₂ gespart

Container per Binnenschiff, Bahn und LKW transportieren. Just-in-time und umweltfreundlich.
www.contargo.net · Freecall 0800 CONTARGO

CONTARGO®
■■■ trimodal network



Vorschau. Zusammenarbeit – dies ist das Hauptthema der diesjährigen Cool Logistics. Wie können Lieferketten für temperaturempfindliche Ladungen verbessert werden? In Antwerpen dreht sich vom 26. bis 28. September 2011 wieder um die Herausforderungen in Transport und Logistik für verderbliche Waren.

Temperaturempfindliche Ladungen erfordern ein besonderes Augenmerk und Zusammenspiel für die globalen Lieferketten. Sowohl Ladungseigner als auch Transport- und Logistikdienstleister haben die Notwendigkeit für stärker vernetzte Planungen und Informationsaustausch erkannt.

Namhafter Support

Daher setzt auch die Cool Logistics 2011 wieder bei der Diskussion um Verbesserungsmöglichkeiten für End-to-end-Kühlketten an. Als globales Forum versammelt die Konferenz wieder Einkäufer und Anbieter von Logistik-Lösungen von der Nach-Ernte bis zur letzten Meile. Die

Cool Logistics findet dabei internationale Unterstützung aus der gesamten Kühl-Logistik-Branche, unter anderem von Hamburg Süd und Maersk Container Industri sowie z. B. Kühne + Nagel, Nova Fresh Logistics, foodcareplus, DP World, Fresh Park Venlo, Port of Rotterdam, Thermo King, Carrier Transicold, Dainin, Identec Solutions, Johnson Controls, Mark-IT und purfresh. Unterstützt wird die Konferenz zudem auch von bekannten Verbänden und Vereinen, darunter die Container Owners' Association, Hafen Hamburg Marketing, The Shippers' Voice und Transfrigoroute International. Marc Van Peel, Stadtrat und Vorsitzender des Hafens Antwerpen, wird die Cool Lo-

gistics in diesem Jahr eröffnen. Hauptredner in diesem Jahr ist Thomas Eskesen von Maersk Line, der die weltweiten Aktivitäten für temperaturgeführte Transporte des Unternehmens verantwortet.

„Das neue Normal“

Im Juni hatte Maersk Line ihr Manifest „the new normal“ veröffentlicht und beispielsweise auf der TOC vorgestellt. In diesem fordert Geschäftsführer Eivind Kolding radikale Veränderungen für die Container-Logistik, da sich die Anforderungen und Bedürfnisse der Branche seit dem Start der Containerverkehre in den 50er-Jahren verändert haben. In seiner Rede wird Eskesen am 27. September über



Cool POTENZIALE

(Fotos: Hamburg Süd, Hapag Lloyd, Cool Logistics)

die Überlegungen des Unternehmens zu bedeutenden Trends für die globalen Container-Kühlverkehre referieren und die Bedeutung der von Maersk angestrebten Veränderungen für die Verlagerer und Spediteure von gefrorenen und gekühlten Ladungen diskutieren.

Hintergrund der Strategie

Das neue Programm von Maersk fordert die Schifffahrts-Branche auf, sich verstärkt auf die Verbesserung der Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit zu konzentrieren und die Abläufe für die Kunden zu vereinfachen, statt den Blick rein auf die Frachtraten einzuengen. Nach Angaben des Unternehmens werden aktuell in der gesamten Schifffahrts-Branche nur 50 Prozent der Container tatsächlich rechtzeitig ausgeliefert. Die Buchung eines einzigen Containers würde derzeit dagegen bis zu 19 Berührungspunkte zwischen

Verlagerer und Frachtführer erfordern. Die Branche müsse sich daher in beiden Bereichen deutlich verbessern, damit Kosten, Verschwendung und Unsicherheiten in den internationalen Lieferketten reduziert werden. Maersk will z. B. ein „Schutzgebühren“-System einführen, um die Zahl der verspäteten Anlieferungen und Überbuchungen zu reduzieren. Bei Kühlladungen soll die Schutzgebühr nach Angaben der Cool Logistics bei etwa 500 Dollar pro Container liegen.

Weitere Programmpunkte

Vertreter von Firmen wie FloraHolland, Dole Foods, The Citrus Growers Association of South Africa, Seafoodexport und Capespan und Van Rijn finden sich ebenfalls auf der Liste der Redner. Der Manager of Supply Chain Development, Edwin Wenink, wird die von FloraHolland entwickelte Lieferkettenstrategie und Bedürf-

nisse präsentieren und demonstrieren, wie das Unternehmen effektive und nachhaltige Lösungen implementiert hat, um Wettbewerbsvorteile zu erhalten.

Programm online

Andreas Allenspach, Geschäftsführer der Van Rijn Trading B.V., thematisiert die wachsende Notwendigkeit, Logistik-Kosten in den Griff zu bekommen. Die besonderen Bedürfnisse bei Transporten von Meeresfrüchten wird David Sussmann, President Seafoodexport, herausstellen. Mit Blick auf Südafrika sind unter anderem Andy Connell, Dole Foods South Africa, Mitchell Brooke von der Citrus Growers Association, Malcolm Dodd und Deon Joubert von Capespan sind ebenfalls in Antwerpen vertreten. Das Konferenzprogramm und Rednerliste für die Cool Logistics 2011 können auf der Internetseite der Veranstaltung eingesehen werden.



Über Häfen wie Hongkong transportiert Schenker Weine.

(Fotos: Deutsche Bahn AG, Tobias Heyer)

Auslese mit Temperaturfaktor

Wein-Logistik. Rot, Weiß oder auch Rosé – die Regale in Supermärkten und Fachgeschäften sind mit Weinen aus verschiedensten Anbaugebieten der Welt gefüllt. Viele von ihnen haben eine weite Reise hinter sich – und das nicht selten in Containern: Bulk oder Flasche? Es gibt ihn, den feinen Unterschied.

China zählt zu den Newcomern in der Branche: Über die chinesischen Seehäfen Shanghai, Peking, Hongkong, Qingdao und Shenzhen bringen die Wein-Logistik-Experten von

DB Schenker die edlen Tropfen aus Übersee nach Asien. Auch auf dem umgekehrten Weg findet so mancher Wein aus China seine Liebhaber auf den europäischen oder amerikanischen Märkten. Ein weiterer Trend laut den Logistik-Experten: Die Transpazifik-Verkehre aus den Erzeugerländern Argentinien, Chile und USA haben stark zugenommen.

Vom Winzer zum Abfüllkeller

„Mit einem weltweiten Standortnetz, exzellentem logistischen Know-how und einer hervorragenden Marktposition in den interessanten Wachstumsmärkten der Zukunft sind wir flexibel und zuverlässig bei der Disposition immer größerer Kontingente“, erklärt Michael Korn, stell-

vertretender Vorstandsvorsitzender der Schenker Deutschland AG. Seefracht-Container sind dabei eine bevorzugte Reiseart für die Rebensäfte. Zunehmend mehr Weine aus Übersee nach Deutschland werden dabei als Bulkware eingeführt. „Großkunden und Einzelhandelsketten wollen sich mit eigenen Handelsmarken vom Wettbewerb abgrenzen“, erläutert Michael Korn.

Mit den so genannten Bulkwein-Transporten in rund 25.000 l fassenden Edelstahl- bzw. Flexitanks importieren die Logistik-Experten Weine von Winzern aus Übersee bis zur Abfüllkellerei. Dort füllen die Händler die Tropfen als Hausmarke ab und machen sich damit unabhängig von einzelnen Lieferanten. Je nach



Weine reisen als Bulk oder in Flaschen.

Wunsch des Kunden verpacken die Logistiker den Wein für die Handelsstufen und liefern ihn über System- und Stückgutverkehre aus.

Edle Gewächse mit Sonderstatus

Abgestimmt auf die Saison oder Werbeaktionen treffen Chardonnay, Sauvignon oder Merlot so in den Regalen des Handels ein. Um die empfindliche Handelsware vom Erzeuger zum Handel zu bringen, bedarf es dabei einer maßgeschneiderten Logistik. In allen Märkten beschäftigt DB Schenker erfahrene Logistik-Spezialisten, die mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut sind. Bei der Einfuhr aus Nicht-EU-Staaten kümmern sie sich z. B. um die Einhaltung von Vorschriften wie Einfuhrkontingente, erstellen Warenbegleitpapiere und beachten Anforderungen hinsichtlich Kennzeichnung und Qualität.

Hochwertige Tropfen transportieren die Wein-Experten von DB Schenker Logistics allerdings in Kartons mit sechs oder zwölf Flaschen. Ob diese palettiert oder unpalettiert gestuft werden, hängt maßgeblich davon ab, ob beim Erzeuger und Abfüller in Übersee gängige Europaletten zur Verfügung stehen oder platzsparende Containerpaletten vom Typ CP 3 oder CP 4 eingesetzt werden können.

Transport als Qualitätsfaktor

Genau wie bei den Bulkwein-Transporten setzt die Schenker Deutschland AG auch bei den Flaschenweinen auf die Seefracht-Container: Rund 70 Prozent aller Flaschenweine befördern die Logistiker zunächst als Seefracht. Davon wiederum werden bei DB Schenker Logistics über 80

Prozent als unpalettierte Ware verschifft. Witterung, Rebsorte und, und, und – die Einflüsse auf die Weinqualität sind vielfältig – dabei ist diese nach dem Keltern längst nicht in trockenen Tüchern.

Von Hafen zu Hafen rechnen die Logistik-Experten mit Laufzeiten von 18 bis 24 Tagen aus den USA oder Südafrika nach Deutschland. Von Australien oder Neuseeland können es auch 40 oder mehr Tage sein. Dabei durchqueren die Weine die unterschiedlichsten Klimazonen: Die Temperaturschwankungen während des Transports bestimmen die Qualität der empfindlichen „Nassware“ mit. Damit die Ware in einem optimalen Zustand zu den Verbrauchern gelangt, ist eine temperaturgeführte Lieferkette erforderlich.

Temperatur-Safe für Wein

Insbesondere mit Blick auf hochwertige Weine hat DB Schenker Logistics den so genannten Thermo-Safe entwickelt. Diese Thermoschutzhauben bestehen aus mit Aluminium kaschierten, kunststoffbeschichteten Folien, die Hitze reflektieren und mit einer Luftpolsterfolie zusätzlich isolieren. Mit wenigen Handgriffen können die Mitarbeiter beim Staffeln den Thermo-Safe von DB Schenker europac, der auch als Meterware angeboten wird, über die Palette mit dem Wein stülpen. Mit der Thermoschutzfolie lassen sich Seefrachtcontainer auskleiden und damit kann ein konstanterer Temperaturverlauf erzielt werden.

Reisen im Klima-Container

Eine weitere Entwicklung für Weintransporte in Containern sind CoolTags. Die

DB Schenker

Das globale Netzwerk von DB Schenker hat rund 2000 Geschäftsstellen weltweit. Im Bereich der Wein-Logistik bieten die Experten der Schenker Deutschland AG verschiedenen Handelsstufen maßgeschneiderte Dienstleistungen, um die Konsumwünsche des Endverbrauchers zu erfüllen.

Für die Feindistribution in Deutschland hält die Schenker Deutschland AG speziell ausgestattete Logistik-Zentren vor. Weine aus aller Welt werden zunächst in Lagern der Geschäftsstellen Bingen, Hamburg, Bremen, Euskirchen und Saarbrücken temperiert vorgehalten.

semiaktiven Transponder mit integrierter Sensortechnik zeichnen in konfigurierten Intervallen Wärmewerte auf. Auf diese Weise kann der Empfänger den Temperaturverlauf über die komplette Transportkette hinweg kontrollieren.

Zukünftig soll auch eine RFID-basierte Sensortechnik Einflussgrößen wie Feuchtigkeit, Stoßbelastungen, Vibrationen, Licht und Druck messen und dokumentieren. Aber schon heute reisen die Grand Cru und großen Gewächse aus vielen Anbauregionen dieser Welt in der ersten Klasse. Für besonders hochwertige Weine setzt die Schenker Deutschland AG Container mit Kühlaggregat, so genannte Reefer-Container, ein.



Frankenbach
Tradition trifft Innovation

- SPEDITION
- CONTAINER SERVICE
- CONTAINER TERMINALS
- KOMBINIERTER VERKEHR
- AUTOMOBIL LOGISTIK

www.frankenbach.com

Frankenbach bleibt Frankenbach

Terminal-Eröffnung. Bis zu 125 Mal in der Stunde surren auf dem trimodalen Terminal Spreader auf und ab. Denn insgesamt sorgen hier fünf Containerkrane mit je bis zu 25 Handlings pro Stunde für neue Bewegung am Rhein. Begonnen hat dabei alles mit einem Pferdegespann.

Zugegeben, seit dem Tag, als Christian Frankenbach die Pferde erstmals einspannte, sind inzwischen mehr als 100 Jahre vergangen und längst sind mehrere Generationen Lkw den Gespannen gefolgt als die ersten Pläne für das neue Frankenbach Container Terminal (FCT) auf der Ingelheimer Aue im Jahr 2005 aufkommen. Doch nach wie vor steht hinter dem Unternehmen die Familie Frankenbach und zwar mit Ernst Frankenbach bereits in vierter Generation. Das neue Terminal setzt dabei nicht nur einen neuen Meilenstein in der Firmengeschichte, sondern auch für den Hafenstandort Mainz.

Ein Terminal zieht um

Containerumschlag ist in Mainz keine Neuheit, im Gegenteil. Mit Blick auf die weitere Entwicklung kam Ende 2005 die Idee auf, den Hafen rheinabwärts zu verlagern und nach der Planungsphase konnten im März 2009 die Bauarbeiten beginnen. Für Frankenbach hieß es dann zwischen September 2010 und Februar 2011: umziehen. Ende Mai feierte Frankenbach schließlich die offizielle Einweihung am neuen Standort. Als Ziele haben sich die Beteiligten dabei drei Punkte gesetzt: ein Rang

unter den Top drei der Inlandterminals gehört ebenso dazu wie das modernste und leistungsstärkste Terminal am Rhein und ein Mega-Hub für die Region Rhein-Main zu sein. Mit „Jowi“-tauglicher Wasserstraßenanbindung, verkehrsgünstiger Standortlage mittig der Rheinschiene und Kooperation mit den Main- und Seehäfen sind gute Voraussetzungen gegeben. In der ersten Baustufe bietet das Terminal nun 80.300 m² Fläche für den Umschlag.

Wasserseitiger Umschlag

Vier Krane mit 55 t Traglast und maximaler Ausladung von bis zu 28,50 m an der Kaiante fertigen bis zu sechs Schiffe gleichzeitig ab. Denn an zwei der vier Liegeplätze mit über 130 m Länge können auch in zweiter Reihe Schiffe festmachen. Auch der Umschlag von Schiff zu Schiff ist möglich. Die Spurweite der Krane beträgt bis zu 37 m, sodass sich an der Kaiumschlaganlage Kapazitäten für 4500 TEU mit zwölf Containerreihen maximal fünf hoch ergeben. Weitere 420 TEU Kapazität bieten Flächen für die kurzfristige Bereitstellung. Weitere Umschlagunterstützung kommt von mobilen Geräten sowie einem Por-



Das neue Terminal bietet vielseitige Möglichkeiten.



Ernst Frankenbach präsentierte den neuen Standort des FCT. (Fotos: Frankenbach)

talkran mit ebenfalls 55 t Traglast an der Bahnumschlaganlage. Seine 24,50 m Spurweite überspannt die vier Ladegleise und ein Durchfahrtsgleis. An der Bahnanlage sind hier nochmals Kapazitäten für bis zu 405 TEU in drei Reihen bis zu drei hoch verfügbar.

Landseite im Blick

Insgesamt bietet das Terminal Lagerkapazitäten für 10.300 TEU. Zwei der Ladegleise sind bereits mit einer Länge von 600 m ausgelegt, die anderen derzeit mit 250 m Länge. Innerhalb von drei Minuten können Lkw über die direkte Anbindung von der A643 das Gelände erreichen. Etwa 700 Lkw-Bewegungen pro Tag sind so bei Betriebszeiten zwischen 6 und 22 Uhr möglich, sodass auf dem neuen Terminal jährlich bis zu 454.400 TEU umgeschlagen werden können.

Steuerung und IT-System

Sämtliche Prozesse können vom „Leitstand“ überwacht werden. Dabei hebt sich das FCT nach Unternehmensangaben mit seiner technischen Ausstattung derzeit von den anderen Terminals am Rhein ab. Die Lkw-Abfertigung findet automatisiert statt und die Zutrittsstellen sind kameraüberwacht. Die Krane hat Frankenbach mit einem Positionierungssystem ausgestattet, das auf GPS und Messpunkten basiert.

Schon jetzt haben die Stadtwerke Mainz und Frankenbach an Ausbaumöglichkeiten gedacht. So sind nicht nur die zwei bislang für Halbzüge ausgelegten Gleise auf 600 m erweiterbar, sondern auch für einen weiteren Liegeplatz sind Kapazitäten vorhanden. Insgesamt kann das Terminal auf 130.000 m² erweitert werden.



Überall zuhause,

wo Feuchte und Temperatur gemessen wird. Unser breit gefächertes Sensoren-Programm und die kompetente Betreuung durch unsere Mitarbeiter machen uns zu starken Partnern für Ihre Anwendung in der Klimatechnik. Mehr unter www.galltec-mela.de.

Feuchtemesstechnik high quality

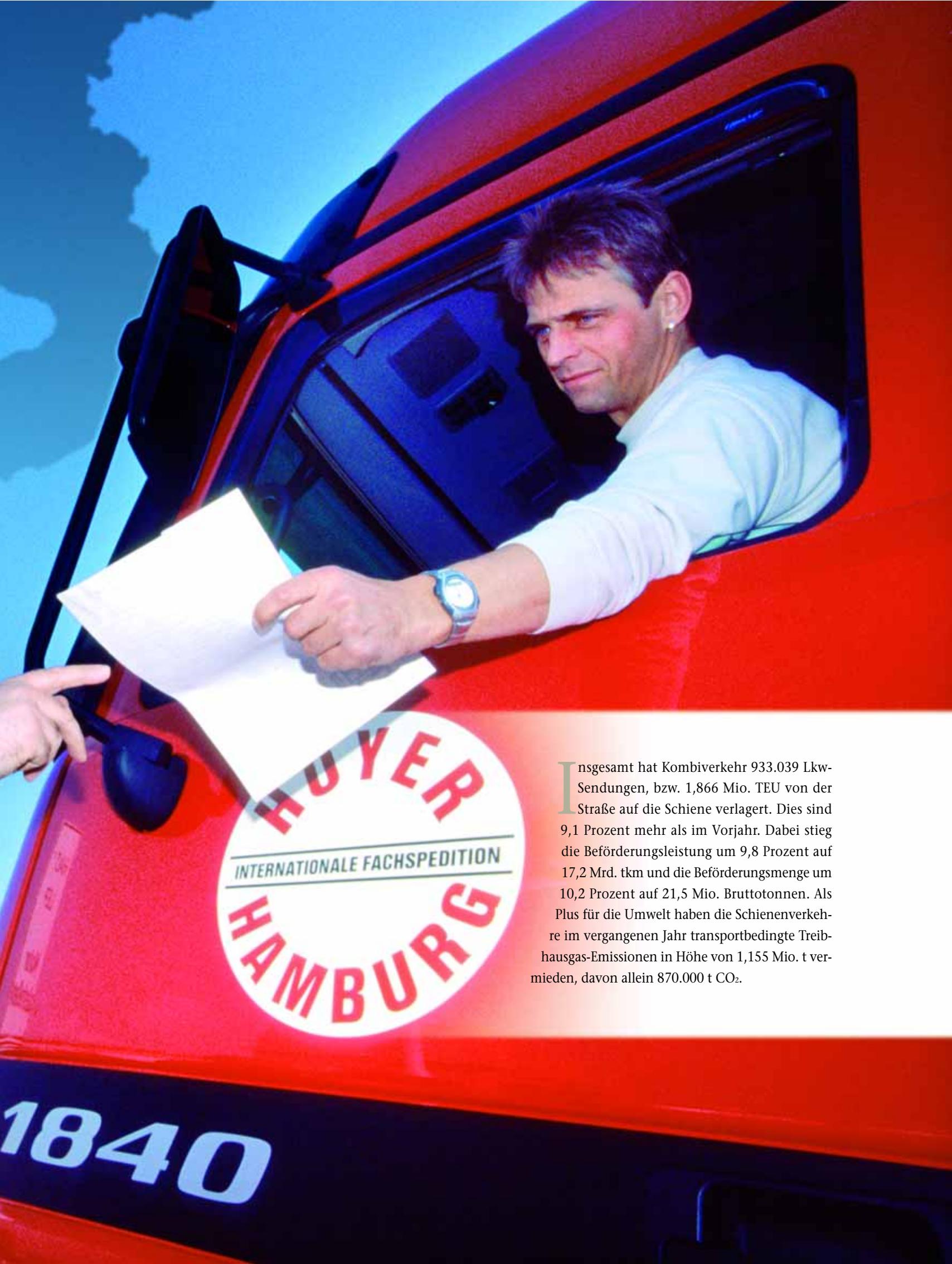


BREMSE

Infrastruktur

Unternehmen. Mit teilweise zweistelligen Wachstumsraten hat die Frankfurter Kombiverkehr KG im Geschäftsjahr 2010 eines ihrer besten Ergebnisse in der mehr als 40-jährigen Geschichte des Unternehmens erzielt. Dabei stellen Terminal-Engpässe die Schienenverkehre vor Herausforderungen.





Insgesamt hat Kombiverkehr 933.039 Lkw-Sendungen, bzw. 1,866 Mio. TEU von der Straße auf die Schiene verlagert. Dies sind 9,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei stieg die Beförderungsleistung um 9,8 Prozent auf 17,2 Mrd. tkm und die Beförderungsmenge um 10,2 Prozent auf 21,5 Mio. Bruttotonnen. Als Plus für die Umwelt haben die Schienenverkehre im vergangenen Jahr transportbedingte Treibhausgas-Emissionen in Höhe von 1,155 Mio. t vermieden, davon allein 870.000 t CO₂.

Hindernisse bleiben zunächst

„Wir sind stolz auf die wirtschaftliche und ökologische Leistung, die wir im Jahr eins nach der Wirtschaftskrise erzielt haben“, kommentiert Robert Breuhahn, Geschäftsführer des Unternehmens. „Allerdings hätten unsere Kunden gerne noch mehr Sendungen auf die Schiene verlagert.“ Weil zahlreiche Umschlagbahnhöfe, insbesondere in den Wirtschaftszentren, jedoch komplett ausgelastet sind, konnten längst nicht alle Transportwünsche erfüllt werden. „Die Engpässe bei den Terminals werden auch 2011 eine Wachstumsbremse sein“, ergänzt Geschäftsführungskollege Armin Riedl. Hinzu kommt laut Kombiverkehr der stärker werdende Trend hin zum Einsatz von Sattelanhängern im intermodalen Verkehr, für den derzeit nur in begrenztem Umfang Waggons zur Verfügung stehen.

Westeuropa-Achse Jahresgewinner

Da sich der deutsche Außenhandel seit Jahren stärker entwickelt als der Binnenmarkt, wachsen internationale Transportmengen tendenziell stärker als nationale. Dynamischer Spitzenreiter war 2010 unter den vier internationalen Verkehrs-Achsen von Kombiverkehr Westeuropa mit einem Plus von 23,4 Prozent auf 86.189 Sendungen. Der Großteil dieses Erfolges geht dabei auf das Konto der Verbindungen mit dem Hafen Rotterdam. Bei den Verkehren von und nach Ost- und Südost-Europa



**Kombinierte Verkehre
sind im Wachstum.**

(Fotos: Kombiverkehr)

erwiesen sich die Türkei und Tschechien als Shooting-Stars der Verkehrs-Achse. Die einzigen Länder, in denen Kombiverkehr 2010 einen Rückgang des Aufkommens erleben musste, waren Polen, Spanien und Frankreich.

Vier für Kunden-Service

Verbesserungen im Kunden-Service macht Breuhahn für 2010 vor allem an vier Punkten fest: zusätzliche Transportoptionen



durch weitere Terminals, erhöhte Frequenzen, Umstellung von internationalen Mehrgruppenzügen auf Direktzüge und Kapazitäts-Steigerungen durch größere Zuglängen und Gewichte. Beispiele sind die Zuggewichte, die zwischen Duisburg und Leipzig in zwei Stufen auf 2000 t stiegen und die niederländische Betuwelinie für Zuglängen-Möglichkeiten. „Als wir 2007 die ersten Züge in Eigentraktion produzierten, war eine maximale Kapazität von 80 bis 84 TEU die Regel. Jetzt sind wir in der Lage, auf diesem Korridor Züge mit 670 m Länge, 100 TEU Ladungskapazität und einem Gesamtgewicht von 2000 t zu ziehen. Und es ist geplant, künftig Züge mit 1000 m Länge zu fahren“, erklärt Breuhahn.

Impulse 2011

Unabhängig von der Transportkonjunktur setzt Kombiverkehr mit neuen Produkten und neuen Vermarktungsformen 2011 zusätzliche Wachstumsimpulse. So hat das neue Produkt de.NETeco bereits seinen ersten Kunden gefunden. Speziell auf die Anforderungen von Paket- und Expressdiensten zugeschnittene Verbindungen im de.NETexpress ermöglichen zudem seit Kurzem den Umstieg besonders zeitsensibler Güter auf die Schiene.

Nationale Verkehre, die bisher unter der Bezeichnung Kombi-Netz 2000+ liefen, sind jetzt an dem Markennamen de.NETdirekt+ erkennbar. Die internationalen kontinentalen Verbindungen haben die Markenbezeichnung eu.NETdirekt+ und die Seehafen-Hinterlandverkehre von und nach Rotterdam beziehungsweise Antwerpen die Markenbezeichnung eu.NETmaritim erhalten. Kombiverkehr ist zuversichtlich, 2011 den Wachstumskurs des Vorjahres fortsetzen zu können.

Forderung an die Politik

Neben den kontinuierlich verbesserten und erweiterten Angeboten profitiert das Unternehmen dabei von wichtigen, allgemeinen Trends. Aktuell führe die hohe Nachfrage zum Beispiel in Kombination mit den bestehenden Terminal-Engpässen jedoch dazu, dass nicht alle Transportwünsche erfüllt werden können. Leichte Entspannung werde es diesbezüglich erst 2012 geben, wenn die Erweiterungsarbeiten an den vier großen Terminals Hamburg, Köln, Ludwigshafen und München abgeschlossen sein werden. Das von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas in diesem Jahr im Weißbuch zum Güterverkehr vorgestellte Ziel, bis 2050 die Hälfte des gesamten Güterverkehrs auf Strecken von mehr als 300 km Länge in Europa per Bahn oder Schiff abzuwickeln, kann laut Kombiverkehr nur mit massiven Investitionen in den Ausbau von Terminals und Schienennetzen erreicht werden.



Großer Logistik- Spiegel Teil II

In der nächsten ConTraiLo-Ausgabe
September 2011

Ab auf die **GLEISE**

Schienen-Logistik. Die Spreader heben und senken sich stetig: an den Kajen laden und löschen die Containerbrücken eine Vielzahl an Containern – Zeit ist dabei bares Geld.

Für die reibungslose Zu- und Abfuhr der Boxen sind daher ausgefeilte Logistik-Konzepte gefragt: wie die Marke RailPortFeeder. Die Bezeichnung „Eisenbahnhäfen“ sagt es bereits: die Eisenbahn nimmt in deutschen Seehäfen wie Hamburg und Bremerhaven einen großen Stellenwert ein. In den als Eisenbahnhäfen ausgelegten Seehäfen ermöglichen Hafenbecken und Kajen mit Anschlussgleisen und vorgeschalteten Betriebsbahnhöfen, Schiffe mit den für sie bestimmten Gütern zu ver- und entsorgen. Damit die Containerschiffe nicht länger als nötig im Hafen liegen, müssen die ein- und ausgehenden Container zügig umgeschlagen werden. Das heißt: für die Abrollung der gelöschten Container müssen Standplätze und Waggonkapazitäten vorgehalten werden. Container, die an Bord sollen, müssen ebenfalls zeitnah möglichst nahe am Liegeplatz des Schiffes bereitstehen, damit die Containerbrücken sie zügig erreichen können.

Just in time am Schiff

Um diese ausgefeilte Logistik zu bewerkstelligen ist ein zuverlässiger und termin-treuer, im Hafen ansässiger Dienstleister



EVB und MWB bieten gemeinsam die Rangierdienstleistungen für die Seehäfen unter einer Marke an.

(Fotos: MWB)



erforderlich. Ein Anspruch, den die neu am Markt etablierte Marke RailPortFeeder erfüllen will. Der Markenname steht zu deutsch für Schienen-Hafen-Zulieferer. Das gemeinsame Projekt der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen EVB und MWB sorgt dafür, dass beladene und leere Wagons zum vereinbarten Zeitpunkt am vorgesehenen Terminal stehen und auch genauso zeitgerecht abgezogen werden.

A und O: Kommunikation

Grundvoraussetzung hierfür ist eine intensive Kommunikation zwischen den Beteiligten von Umschlagterminals und Hafenbehörden über Kunden und Auftraggeber bis zu anderen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Teilweise muss ein ankommender Zug auf drei oder vier Ter-

minals aufgeteilt und umrangiert werden, damit die Fachkräfte ihn angepasst an die unterschiedlichen Slotzeiten be- oder entladen können.

Mix aus Equipment und Fachpersonal

Ein Ansprechpartner für die Kundenwünsche und -anforderungen, mehrere leistungsfähige Lokomotiven mit motiviertem und fachkundigem Personal, rund um die Uhr erreichbare Disponenten und teilweise unkonventionelle Lösungen für nicht alltägliche Probleme stehen laut MWB für den Namen RailPortFeeder. Derzeit werden in Bremerhaven bis zu 20 Züge am Tag im Hafen bewegt, Tendenz steigend. Das Hauptgeschäft besteht dort neben dem Containerverkehr aus Auto-Transporten für die Automobil-Logistik.

In Hamburg rangiert das Unternehmen zurzeit ca. 30 Züge täglich und verteilt sie auf die entsprechenden Terminals. Hinzu kommen zahlreiche Ad-hoc-Anfragen von unterschiedliche Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Baustellen. Aber auch die Zollverfahren und HABIS-Eingaben erfordern einen hohen Zeitaufwand. Werden dort fehlerhafte Daten hinterlegt hat dies in der Regel zur Folge, dass Züge nicht „zollfrei“ werden.

Zukünftig weitere Terminals

In Hamburg erschwert die große Ausdehnung des Hafens – besonders in Ost-West-Richtung – die Logistik zudem. Für die Zukunft plant RailPortFeeder eine Ausdehnung seiner Aktivitäten in weitere See- und Binnenhäfen.

K+S Transport GmbH

Ihr Partner für den KLV nach Niedersachsen und Hessen



Baltic-Train

- 3x wöchentlich dt. Seehäfen – Beiseförth
- 4x wöchentlich dt. Seehäfen – Philippsthal WKT
- 1x wöchentlich dt. Seehäfen – Göttingen
- 3x wöchentlich Hamburg – Hannover Nordhafen

www.baltic-train.de

WerraKombiTerminal

- Das neue KV-Containerterminal in Osthessen
- Drehscheibe für Deutschland und Europa!

www.werrakombiterminal.de

PROJEKT RAILENIUM

Grünes Signal

Das von der französischen Regierung geförderte Projekt Railenium soll die gesamteuropäische Technologie im Bereich Schieneninfrastruktur fördern. Das europäische Institut für Technologieforschung der Universität Lille hat mit öffentlichen und privaten Partnerschaften in den Bereichen Forschung, Ausbildung und Innovation auf den Bedarf der Industrie reagiert.

Im Rahmen des Projekts Railenium soll eine nachhaltige, sichere und intelligente Infrastruktur erforscht werden. So sind auch neue Ausrüstungen geplant, die einfacher zugelassen werden können. Railenium soll in Europa Ausrüstungs- und Forschungsplattformen zur Verfügung stellen, darunter Schienenversuchsstrecken mit einer Länge von 5 km und dynamische Prüfstände. Das für diese Zwecke geplante Forschungszentrum soll 2017 in Betrieb genommen werden.



(Foto: Contargo)

Erweiterte Schienendimensionen

●●● Neue Baltic-Train-Containerzuglinie gestartet

Gegen 17.30 Uhr ist der erste Baltic-Train-Containerzug Ende Juni am Göttinger KLV-Terminal eingefahren. Damit setzt die K+S Transport GmbH (KST) einen weiteren Verbindungsstein für die Anbindung des Hinterlands an die deutschen Nordseehäfen. Die Container-Zuglinie verbindet das Terminal im GVZ Göttingen mit Hamburg und Bremerhaven.

Flächendeckende Anbindung. Die KST arbeitet für die Traktion mit dem bewährten Partner DB Schenker Rail zusammen und hat für den Container-Umschlag in Göttingen das DUSS Terminal Göttingen gewonnen. Mit der neuen Container-Zuglinie über den Hub in Göttingen bietet KST so eine Alternative zu Container-Verkehren über die Straße.

AUTOMOTIV-LOGISTIK FÜR RUSSLAND

Vertiefte Kooperation

Die DB Schenker Rail und die Tochtergesellschaft Transcontainer der Russischen Eisenbahnen (RZD) möchten künftig im Bereich Automotive in Russland noch enger zusammenarbeiten.



(Foto: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben)

Ziel sei es, die wachsenden Anforderungen von Lieferanten und Automobilherstellern an ergänzende Logistik-Dienstleistungen im Kalugaer Gebiet zu erfüllen. Dafür wurde ein Prüfauftrag zur Gründung eines Logistik-Joint-Ventures in Russland verabschiedet. Das gemeinsame Unternehmen soll zusammen mit den Gesellschaftern Logistik-Angebote für europäische und russische Automobilhersteller und Lieferanten entwickeln, die dem reinen Transport auf Straße und Schiene nachgelagert sind. In der Region südlich von Moskau haben z. B. VW, PSA, Peugeot Citroën, Mitsubishi und Volvo eigene Werke im Großraum Kaluga errichtet. Wenn die Untersuchung erfolgreich ist und die Zustimmungen von Behörden etc. erfolgen, könnte das Unternehmen noch in diesem Jahr starten.

In Kombination mit den schon von BT bedienten KLV-Terminals in Philippsthal (Werra), Beiseförth (bei Mellungen) und Hannover-Nordhafen sowie der Zusammenarbeit mit der Bahn-Spedition Weets am Terminal Kassel, wird die Region jetzt flächendeckend an die deutschen Seehäfen angebunden.

Netzwerk. „Das Terminal Göttingen ist ein weiterer Baustein in unserem Netzwerk“, so Heiko Hess, Leiter der Container-Logistik der K+S Transport. „Wir sehen neben dem KST-eigenen Terminal in Philippsthal, Göttingen als weiteren Hub für die deutschen Seehäfen, um nachhaltig Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern“, ergänzt Robert Zydek, Leiter der Abteilung Baltic-Train der KST.

Ausbau geplant. An den Start geht die neue Linie mit einer Abfahrt pro Woche und Richtung. Jedoch plant die K+S Transport GmbH kurzfristig eine zweite, wöchentliche Abfahrt umzusetzen. Dank der Fahrplanlage können Speditionen und Verloader in der Region Container innerhalb von 24 Stunden be- und entladen und umgehend wieder in die Häfen schicken.

DIT DUISBURG ALS WESTLICHER BRÜCKENKOPF

Zugverbindung Moscovite wechselt

Die vor gut einem Jahr ins Leben gerufene Zugverbindung Moscovite ist an das Duisburger Intermodal Terminal (DIT) gewechselt und startet seitdem zweimal wöchentlich in Richtung Moskau. Betreiber des Containerdirektzugs ist Trans Eurasia Logistics (TEL), ein Joint Venture der Deutschen Bahn, der Russischen Eisenbahn, TransContainer, Polzug und Kombiverkehr. Contargo bringt ihr Europäisches Netzwerk aus eigenen Terminals und fahrplanmäßigen Containertransporten per Binnenschiff und Bahn in die Zusammenarbeit ein. Dieses Netzwerk führt wie ein Trichter Warenströme mit dem Ziel Russland oder Asien aus Richtung Basel, Großbritannien oder den Westhäfen in Duisburg zusammen. Das DIT selbst bietet sechs Bahngleise, 250-m-Wasserkai, Containerdepot- und -reparaturmodul sowie einen Truckingfuhrpark. Die Strecke von rund 2200 km zwischen Duisburg und Moskau legt die Bahn in sieben Tagen zurück. Für zusätzliche Sicherheit sorgt die Bewachung des Transportes auf der gesamten GUS-Route. Auf Wunsch bietet TEL sogar die lückenlose Überwachung mittels GPS an jedem Container. Der Zug verursacht nach Unternehmensangaben eine CO₂-Emission von rund 24 g/tkm und liegt damit rund zwei Drittel unter dem Emissionswert eines Lkw-Transports. Dies passt zur Contargo-Umwelt-Philosophie.

(Foto: DIT/Michael Jaschek)



**HAMBURG
BREMERHAVEN
ROTTERDAM**

ÖKOLOGISTISCH

**POLEN
GUS
KAUKASIEN
ZENTRALASIEN**

POLZUG Intermodal GmbH
 Container Terminal Burchardkai, Hamburg
 Tel.: + 49 40 - 74 11 45-0
 E-Mail: hamburg@polzug.de

POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o.
 ul. Ks. I. Skorupki 5, Warszawa
 Tel.: + 48 22 - 336 34 00
 E-Mail: warszawa.info@polzug.pl

www.polzug.de



ConSpiegeLo



Wirtschaft. Mit 55 Jahren ist der Container in der Frachtwelt ein Jungspund – dennoch hat er als Multitalent die Welt revolutioniert. Trotz oder gerade wegen dieser Universalität sind für die Container-Logistik besondere Spezialisten gefragt. Wer sind diese? ConTrailo hat sich auf Spurensuche begeben.

Die Logistik-Unternehmen im Gütertransport unterscheiden sich deutlich und sind ebenso vielfältig wie die Transportwaren und -wege. Die Spanne reicht von Regionalspezialisten mit eigenem Fuhrpark bis zum weltweit agierenden Dienstleister ohne eigene Flotten, der gesamte Lieferketten über diverse Verkehrsträger hinweg steuert und organisiert. Die Boxen bewegen sich dabei in komplexen Lieferketten mit einer Vielzahl an Beteiligten: Sie reichen von Produzenten über Vertriebszentren, Terminals und Zollbehörden bis zu Reedereien, Schienenoperatoren und Containertruckern, bevor sie letztlich den Zielkunden erreichen.

Wer bewegt was?

Viele der heute „großen“ Logistiker-Namen können dabei auf Unternehmensgeschichten zurückblicken, die lange vor dem Start der Container beginnen. In Jahrzehnten haben sie Erfahrungen gesammelt und sich spezialisiert: auf besondere Routen und Regionen oder Güterarten, die ein spezielles Augenmerk verlangen. Auf den folgenden Seiten stellt ConTraiLo daher einige Logistik-Dienstleister und ihre Portfolios rund um

die intermodalen Transporte vor. Auf der Suche nach dem passenden Logistik-Dienstleister ist dabei neben der Route auch das Produkt entscheidend.

Die Besonderheiten einer Ware und die dazugehörigen gesetzlichen Vorschriften für den Transport ebenso gut zu kennen wie Zollformalitäten, regionale Hinder-

Anzeige

www.chassis.de
Mieten - Kaufen - Leasen
☎ +49 (0) 421 / 52 88 88 0

nisse und Anforderungen auf der Route – das sind Anforderungen, die heute an Logistik-Dienstleister gestellt werden. Nur so können sie stets unter allen Gesichtspunkten den richtigen und wirtschaftlichsten Weg wählen.

Grüne Überholspur

In den letzten Jahren ist neben der Ökonomie zudem das Thema Nachhaltigkeit mehr und mehr in den Fokus gerückt. Ein Trend, der sich nicht zuletzt aufgrund von schärferen Umweltauflagen und Gesetzen

noch weiter verstärkt. Zunehmend verlangen Kunden von Logistik-Dienstleistern Transparenz über die Umweltbilanz eines Transportes. Einige Logistik-Anbieter positionieren sich hier als Vorreiter. Umweltfreundlichere Technologien für Fahrzeuge und Schiffe, die Auswahl der Verkehrsträger unter Umweltaspekten und CO₂-Sparprojekte an den eigenen Standorten gehören ebenso zu den Bestrebungen wie die Entwicklung von klimaneutralen Transportkonzepten.

Was wird wohin bewegt?

Alleine von Deutschland wurden in den ersten vier Monaten des Jahres 2011 nach vorläufigen Angaben von Destatis (Statistisches Bundesamt) 122.193.734,7 t Güter exportiert und 206.002.388,4 t importiert. Dabei führen chemische Erzeugnisse, Steine, Erden und Metalle die Liste der Güterarten nach Gewicht im Export an; im Import dagegen Erdöl und Erdgas, Erze sowie Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse. Güterarten, die sich auch 2010 auf den „Spitzenplätzen“ befanden. Ziele für deutsche Exportgüter waren im letzten Jahr nach den Destatis-Sta-

(Fotos: © Klaas Hartz/PIXELIO, GEFCO)



Top 20 Import-Güter für Deutschland zwischen Jan.-April 2011*

Gütergruppe	Menge in t
1. Erdöl und Erdgas	63.209.500,0
2. Sonstige Waren	17.107.305,7
3. Erze	16.210.916,7
4. Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	15.221.137,9
5. Chemische Erzeugnisse	14.183.244,9
6. Kohle	13.528.381,4
7. Metalle	11.648.876,1
8. Nahrungs- und Futtermittel	8.969.773,9
9. Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	8.887.884,0
10. Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	7.825.832,5
11. Papier, Pappe und Waren daraus	5.752.179,4
12. Kraftwagen und Kraftwagenteile	3.075.935,8
13. Glas(-waren), Keramik, Steine und Erden	2.877.578,6
14. Holz und Holz-, Kork-, Korb-, Flechtwaren ohne Möbel	2.717.889,6
15. Maschinen	1.938.435,2
16. Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1.884.240,0
17. Gummi- und Kunststoffwaren	1.867.028,2
18. Metallerzeugnisse	1.764.445,6
19. Getränke	1.556.753,7
20. Sonstige Fahrzeuge	1.387.134,8

Daten: © Statistisches Bundesamt
Gesamt-Einfuhr nach bisherigen Ergebnissen
zwischen Jan.-April 2011: 206.002.388,4 t

* Daten vorläufig

Top 20 Export-Güter für Deutschland zwischen Jan.-April 2011*

Gütergruppe	Menge in t
1. Chemische Erzeugnisse	20.028.473,1
2. Sonstige Waren	13.818.772,3
3. Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	11.511.743,9
4. Metalle	10.498.686,4
5. Nahrungs- und Futtermittel	9.427.498,8
6. Glas(-waren), Keramik, Steine und Erden	7.125.699,9
7. Erdöl und Erdgas	6.712.573,0
8. Papier, Pappe und Waren daraus	6.081.701,5
9. Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse	6.034.225,8
10. Erzeugnisse der Landwirtschaft und Jagd	5.817.038,1
11. Kraftwagen und Kraftwagenteile	5.694.598,2
12. Holz und Holz-, Kork-, Korb-, Flechtwaren ohne Möbel	3.488.452,0
13. Maschinen	3.334.526,4
14. Getränke	2.876.225,8
15. Gummi- und Kunststoffwaren	2.504.197,9
16. Metallerzeugnisse	2.105.489,8
17. Elektrische Ausrüstungen	1.233.554,0
18. Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	999.262,0
19. Möbel	627.119,3
20. Textilien	416.149,8

Daten: © Statistisches Bundesamt
Gesamt-Ausfuhr nach bisherigen Ergebnissen
zwischen Jan.-April 2011: 122.193.734,7 t

* Daten vorläufig

tistiken vor allem Frankreich, die Vereinigten Staaten und die Niederlande. Bezogen haben die Deutschen demnach im Jahr 2010 vor allem Waren aus der Volksrepublik China, den Niederlanden und Frankreich.

Blick in die Box

Längst nicht alle Güter reisen dabei in Containern, aber doch einige. Denn mit seinen standardisierten Abmessungen und intermodalen Möglichkeiten haben sich die vielseitigen Boxen als Ladungsträger bewährt. Jedes Produkt hat dabei beim Transport seine ganz besonderen Herausforderungen. Temperaturempfindliche Güter brauchen beispielsweise ein

besonderes Augenmerk: Die konstante Überwachung der Temperaturkette – ob tiefgekühlt, gekühlt oder auch höhere, konstante Temperaturen – ist dabei nur ein Punkt auf der Liste. Während Tiefkühlgut bereits auf Temperatur ist, müssen unter Umständen Container mit Früchten erst an Bord heruntergekühlt werden – mit entsprechendem hohen und teuren Energiebedarf. Ein weiteres Beispiel sind Gefahrguttransporte, die ebenfalls internationalen und unterschiedlichen nationalen Vorschriften unterliegen und entsprechendes Fachwissen erfordern. Daher wirft dieser Logistik-Spiegel mit Container Inside auch einen Blick hinter die Stahlwände.

Globale Balanceakte

Dabei wirkt sich das Transportgut auf das Equipment aus und das gleich in zweierlei Hinsicht: einerseits bei der direkten Auswahl mit speziellen Containertypen, der Verfügbarkeit von Anschlüssen an Bord, Sicherheitsausrüstungen und ausgebildetem Personal für Ernstfälle und mehr. Andererseits zeigen unterschiedliche Anforderungen, Volumen und Gewichte der Güter von und zu verschiedenen Regionen dabei eine weitere große Herausforderung an die Logistiker auf: die richtige Balance zu finden, damit passendes Equipment am Einsatzort verfügbar ist und Leertransporte keine Frachtkapazitäten binden.



Verbindende Leitwege

Porträt. Rund 400 Mitarbeiter der GEFCO Deutschland GmbH betreuen hier zu Lande an 16 Standorten mit ihren Logistik-Lösungen die Kunden. Dabei ist die deutsche Tochter der Pariser GEFCO-Gruppe nur ein Teil eines Netzwerks, das mit rund 400 Niederlassungen in über 100 Ländern agiert.



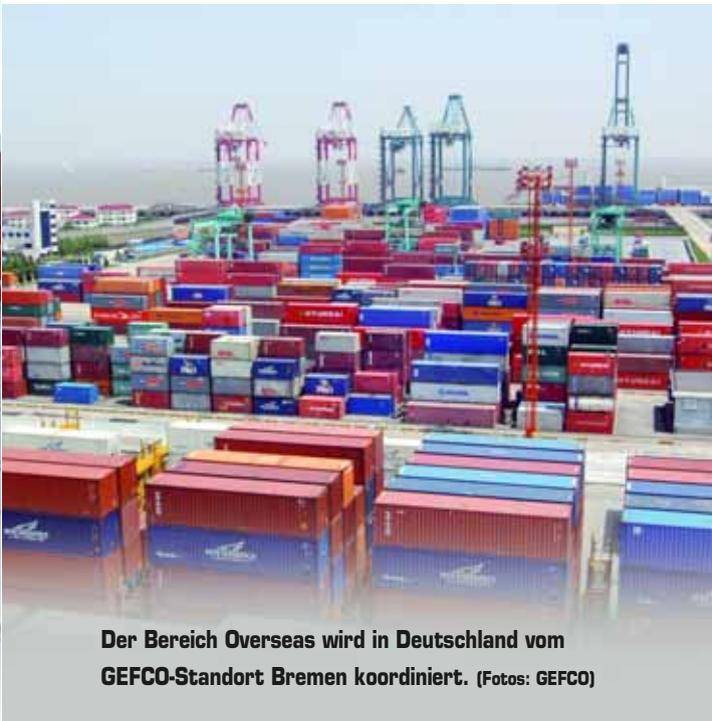
GEFCO agiert weltweit mit verschiedenen Logistik-Dienstleistungen und bietet Lösungen für Verkehrsträger an.

Sitz der GEFCO Deutschland GmbH ist Mörfelden-Walldorf. Zum breiten Leistungsspektrum gehören Lösungen wie die Abwicklung internationaler Sammelgut-Transporte sowie nationaler und internationaler Teil- und Komplettladungen, multimodale Verkehre sowie Luft- und Seefracht.

Die GEFCO-Gruppe verfügt nach eigenen Angaben über einen hohen Qualitätsanspruch und ist nach ISO 9001 und ISO 14001 zertifiziert. Die Seefracht-Aktivität, die dem Geschäftsbereich Overseas zugeordnet ist, wird vom GEFCO-Standort in Bremen koordiniert. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei auf Routen von und nach Asien, Südamerika, Nordafrika und Europa. Die Zollformalitäten wickelt GEFCO in einem eigenen Zollbüro ab. Zu den wichtigsten Kundengruppen zählen Unternehmen aus Fahrzeugbau, Kfz-Ausrüstung, Zweiradproduktion, High-tech, Chemie- und Konsumgüterindustrie.

Leitwege Richtung Osteuropa

Die aktuelle Wachstumsstrategie von GEFCO Deutschland gründet sich dabei unter anderem auf der Weiter-



Der Bereich Overseas wird in Deutschland vom GEFCO-Standort Bremen koordiniert. (Fotos: GEFCO)

entwicklung des multimodalen Dienstleistungsportfolios in Richtung Osteuropa und Zentralasien. Hier liegt ein besonderer Schwerpunkt auf dem Ausbau der Schienenverkehre nach Kasachstan, Russland und Usbekistan.

Über fünf zentrale Leitwege wickelt GEFCO Deutschland bereits heute konventionelle Verladungen und Containerverkehre ab. Dabei eignen sich Routen via Riga nach Unternehmensangaben besonders für den Containerverkehr. Außerdem leitet GEFCO Container zu russischen und zentralasiatischen Bestimmungsorten über die Leitwege Domazlice/Chop und Malaszewicze/Brest.

Eisenbahn auf See

Routen über Vilnius werden hingegen ausschließlich für konventionelle Waggonverladungen genutzt. Zudem wird der litauische Hafen Klaipeda direkt per Eisenbahn-Fähre ab Saßnitz auf Rügen erreicht. Im Fährhafen Saßnitz besteht die im Westen einmalige Gelegenheit, direkt auf Breitspurwaggons zu verladen.

Der Transport via Klaipeda ist vor allem für die Verladung von Schwergut und sensiblen Waren interessant, die dann keiner weiteren Umladung bedürfen und zum Beispiel direkt nach Kaliningrad und St. Petersburg verladen werden können.

Das Angebot der multimodalen Transporte des Logistik-Dienstleisters richtet sich an Kunden aus allen Industriezweigen. Aktuell liegt bei den auf der Schiene transportierten Gütern allerdings ein Schwerpunkt auf Maschinen, Anlagen, Fahrzeugen und chemischen Erzeugnissen.

topinvestmo

FÜR ÖKONOMISCHE UND ÖKOLOGISCHE MOBILITÄT



Vehicles-World-Online GmbH

Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt

Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0 | Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22

www.topinvestmo.com



High-Tech Kabinen

Systemlösungen für jeden Bedarf

Wir liefern Kabinen für Flurförderzeuge, den Bausektor und die Forstwirtschaft, Fahrzeugkabinen, Krankkabinen für See, Straße und Gebäude sowie Sonderkabinen für Stahlwerke und Müllverbrennungsanlagen.

Gerne entwickeln und produzieren wir auch individuelle Systemlösungen nach Ihren Wünschen.

KML MILLER

Karl Miller GmbH Systemlösungen im Kabinenbau · Industriestr. 19 · D-77933 Lahr
Fon + 49 (0)7821 9476-0 · E-Mail: info@kml-miller.de · Web: www.kml-miller.de



Germanys Box-Model

Textil-Logistik. Jeder trägt sie: Kleidung. Doch wie kommen Jeans, T-Shirts und Co. rechtzeitig, platzsparend und materialschonend in die Geschäfte? Der Logwin-AirTextainer beweist seit 1994 Siegerpotenzial und das – auch, wenn der Name es vermuten lässt – längst nicht nur in der Luftfracht.

Die Bezeichnung AirTextainer ist allein der Historie geschuldet – in Wahrheit ist unsere Transportbox multimodal einsetzbar“, sagt Werner Sander, Leiter der Stuttgarter Luftfrachtniederlassung von Logwin und Erfinder der speziellen Transportbox. Auch, wenn er selbst sich nicht als solcher sieht:

In AirTextainern finden bis zu 365 Anzüge bzw. 1430 Blusen Platz. (Fotos: Logwin)



„Schließlich hätte jeder auf die Idee kommen können, eine handelsübliche Holzpalette mit einem Metallaufbau und einer Außenhülle zu versehen.“ Doch warum sollte man auf diese Idee kommen? Mit dieser Frage tauchen wir mitten ein – in die Geschichte einer Idee und eines Logistik-Spezialisten, die auch im globalen Container-Verkehr Kreise zieht.

Zeitreise: heute vor 18 Jahren

Im Januar 1993 steht Luftfrachtniederlassungsleiter Sander vor einem Problem. „Anfang der 90er-Jahre war kein Logistik-Dienstleister auf der Welt in der Lage, Mode-Geschäfte in China oder Mittel- und Südamerika mit Garments on Hanger, kurz GOH, zu beliefern“, erinnert er sich. Zwar gab es damals GOH-Equipment bei den Fluggesellschaften, doch nur wenig und am Zielflughafen war für dieses Endstation.

Sander hat jedoch ein anderes Ziel: Jeder Shop weltweit sollte in Zukunft ohne aufwändiges Umladen hängende Kleider-

transporte erhalten können, ohne dabei auf eine bestimmte Fluggesellschaft angewiesen zu sein. Doch dafür musste Logwin gemeinsam mit einem Verpackungsunternehmen einige Hürden überwinden: stabil, aber nicht zu schwer, leicht auf- und abzubauen und die Möglichkeit, Kleidung gleichzeitig platzsparend und schonend zu befördern und dabei mit einer guten Belüftung während des gesamten Transports Rost und andere schädliche Einflüsse zu vermeiden.

Geburtsstunde einer Lösung

Nach einem Jahr Entwicklungszeit ist es so weit: Der AirTextainer ist geboren und reif für die Serienproduktion. Der Boden der neuen Spezialbox besteht aus einer Holzpalette mit Einsteck-Befestigungsösen. Darin verankerte Stäbe und Stangen dienen als Rahmenkonstruktion, vierfach verstärkte Wellpappe zusammen mit wetterbeständiger Folie ergibt die Außenhülle. Der erste AirTextainer hob 1994 zu seinem Jungfernflug ab. „Für ein

namhaftes Modelabel brachten wir damals hochwertige Anzüge, Hosen, Jacken und Mäntel nach Hongkong, Taiwan, Singapur, Malaysia und Thailand“, berichtet Sander.

Flexible Boxenwelt auch als LCL

Heute schickt Logwin für seine Fashion-Kunden pro Jahr ungefähr 5000 AirTextainer rund um den Globus. Wechselt die Spezialboxen den Verkehrsträger, entfällt aufwändiges Umladen bzw. Umhängen von Waren. So lassen sich Beschädigungen am Transportgut vermeiden und Warendiebstähle nahezu ausschließen. Dabei kommen die Boxen neben der Luftfracht auch auf allen wichtigen See-Transportrouten zum Einsatz.

„Zum Teil wird dieselbe Kollektion per Luft- und Seefracht verschickt“, erklärt Volker Hoebelt, Director Global Sales+ Marketing im Logwin-Geschäftsfeld Air+Ocean. Ebenso lässt sich das Multitalent per Lkw oder Bahn transportieren. Die AirTextainer können per Stapler im ISO-Container verstaut werden. Dabei eignet sich die Spezialbox für FCL-Verkehre und LCL-Ladungen.

Unabhängigkeitserklärung

Der AirTextainer macht Logwin unabhängig von Fremd-Equipment. Auch innerhalb der AirTextainer herrschen flexible Kombi-Möglichkeiten: Die zerlegbare

Global Player Logwin AG

Die Logwin AG, Grevenmacher (Luxemburg), entwickelt als externer Partner ganzheitliche Logistik- und Servicelösungen für Industrie und Handel. Das Geschäftsfeld Air+Ocean ist an über 200 Standorten, darunter 115 eigene Niederlassungen, auf allen Kontinenten vertreten. Rund 2000 Mitarbeiter realisieren neben Luft- und Seetransporten speziell zugeschnittene und komplexe Logistik-Leistungen. Die Schwerpunkte des internationalen Engagements liegen in Europa, Asien, Australien, Südamerika und Südafrika. Das weltweite Netzwerk wird durch Partnerschaften und Kooperationen verstärkt, unter anderem als Mitglied der Seefracht-Kooperation Group 99 und der Luftfracht-Kooperation FUTURE.

Transportbox lässt sich von allen Seiten beladen. Variable Kleiderstangen, an denen Schnüre zum Aufhängen der Textilien befestigt sind, bieten langen Mänteln und Kleidern ebenso Platz wie Blusen, Hosen oder anderen Kleidungsstücken. Faltenanfällige Kleidungsstücke sind auch auf großen Distanzen durchgehend hängend und somit besonders schonend unterwegs.

Spezialbox wird volljährig

Weiteres Plus: Im Vergleich zu Standardcontainern liegt die Ausnutzung beim AirTextainer um ungefähr 15 Prozent höher. Das Zentrum des AirTextainers ist auch heute noch der Ort, an dem vor 18 Jahren alles begann: Stuttgart. Logwin bewirtschaftet dort ein eigenes Ware-

house. Rund 200 AirTextainer sind hier ständig vorrätig, weitere 50 von jeder Größe lagern beim Hersteller in Neuburg. Von Stuttgart gehen die Spezialboxen in den Versand und damit in den weltweiten Umlauf.

Die heutigen AirTextainer unterscheiden sich jedoch vom ersten Prototyp, denn im Jahr 2000 kam eine Neuauflage auf den Markt. Seitdem gibt es die noch weiter optimierte Spezialbox als S-, M-, L- und XL-Variante auch mit unterschiedlichen Fassungsvermögen. „Es ist schon bemerkenswert, wie effektiv, zuverlässig und sicher dieses doch recht simple System funktioniert“, resümiert Sander, der „Vater“ des AirTextainers. „Die einfachsten Ideen sind doch immer die besten!“

Gehen Sie auf Nummer sicher.

Dennoch mit unseren Profi-Lösungen – rund ums Sichern – sind Sie technisch immer auf der sicheren Seite.



Wir bieten höchste Lösungskompetenz, auch für individuelle Anforderungen. Innovative, kreative, freundliche Beratung und nachhaltige Zuverlässigkeit sind für uns selbstverständlich.



IHRE ERSTE ADRESSE FÜR: • HEBEN • SICHERN • FÖRDERN • VERPACKEN

Graf-Zeppelin-Straße 10-12 | 46149 Oberhausen
Telefon 02 08 / 99 475-0 | www.eversgmbh.de

Social Sponsoring: Offizieller Partner
ALSBAHTAL Leben mit Behinderung



Sieben für die Weltmeere

Porträt. „Ich bin stolz auf unseren Erfolg“, sagt Petra Sperber. Sie ist die Gründerin des jungen Logistik-Dienstleisters GROUP7. Obwohl das Unternehmen gerade erst sein fünfjähriges Jubiläum feierte, erzielte es 2010 bereits einen Jahresumsatz von 56 Mio. Euro.

Sperber fährt fort: „Die langjährigen Erfahrungen und Kontakte unserer Mitarbeiter haben sich ausgezahlt.“ Für das inhabergeführte Unternehmen ist die Erfahrung kombiniert mit gelebter



Die Vorstände Petra Sperber und Günther Jocher bei der Feier zum fünfjährigen Jubiläum. (Fotos: GROUP7)

Kundennähe und eine an die Kundenbedürfnisse angepasste IT-Struktur Basis des Erfolgs. Die „Sieben“ findet sich dabei nicht nur im Unternehmensnamen. Denn insgesamt operieren die Logistik-Dienstleister in Deutschland von sieben Standorten.

Neben dem Hauptsitz in Schwaig bei München ist GROUP7 so auch von Stuttgart, Nürnberg, Frankfurt, Düsseldorf, Bremen und Hamburg aus aktiv. Mit diesen als Basis gewann GROUP7 schnell weltweit mittelständische Partner und kann so auf ein Netzwerk mit 195 internationalen Stützpunkten bauen, um die Waren ihrer Kunden zu transportieren.

Seefracht mit Flächendeckung

Die höchsten Umsatzzuwächse der jüngsten Vergangenheit verzeichnet das Unternehmen in der Luft- und Seefracht. „Unsere große Stärke sind die Importe per Luft- und Seefracht aus Asien. Wir haben aber auch in Südamerika und Afrika deutlich an Marktanteilen gewonnen“,

erklärt Günther Jocher, Vorstand von GROUP7. „Beispielsweise haben wir die Anzahl unserer Sammelcontainer-Transporte nach Südamerika signifikant erhöht. In Afrika haben wir ein flächendeckendes Netz geschaffen und sind in den Bereichen Perishables, bei Hilfslieferungen und für die Hightech-Industrie tätig.“

Abgerundetes Leistungsangebot

In den Geschäftsfeldern Kontrakt-Logistik und Fulfillment sieht sich GROUP7 als kreativer Lösungsanbieter und verzeichnet auch hier ein deutliches Wachstum. „Unsere Stärke ist hier die Abbildung kompletter, individueller Lösungen für unsere Kunden.

Neben der Kommissionierung und dem Versand bieten wir eine Reihe an Zusatzleistungen. Dabei möchte ich unsere komplette eFulfillmentlösung mit Callcenter, der Bedienung verschiedener B2B- und B2C-Bestellplattformen und Zahlungsabwicklung besonders hervorheben“, erläutert Günther Jocher.



Massenversorgung

Porträt. Von Baustoffen bis Mineralien: Der Massengutbereich zählt zu den wichtigsten Logistik-Aktivitäten der Rhenus Port Logistics. Rund 26 Mio. t schlägt Rhenus Midgard hiervon jährlich insgesamt um.



Logistische Massenbewegung: Rhenus Midgard schlägt 26 Mio. t Massengüter pro Jahr um. (Foto: Rhenus Midgard)

So ist das Midgard-Terminal in Hamburg-Harburg laut Unternehmensangaben zum Beispiel stadtwert Spitzenreiter im Segment der Baustoffe wie Sand, Kies, Zement, Gips und Splitt. Auch der Umschlag von Kohle, Erz, Holz, Düngemittel und Schrott spielt auf der privateigenen Anlage eine bedeutende Rolle. Rund 1,6 Mio. t Massengut schlägt Rhenus Midgard jährlich im Harburger Terminal um; ein Großteil davon sind Importgesteine aus Schottland und Norwegen. Während Harburg beste Voraussetzungen für eine industriennahe Rundumversorgung unter anderem auch mithilfe von Spotmengen und Teilladungen bietet, können an anderen Rhenus-

Midgard-Standorten wie etwa Wilhelmshaven und Nordenham große Bulker aus Übersee abgefertigt werden.

Gemeinsam ans Ziel

„Durch die enge Kooperation unserer Häfen entlang der Nordseeküste und im Inland finden wir für die verschiedenen Anforderungen unserer Kunden immer eine wirtschaftlich rentable und ökologisch sinnvolle Lösung“, versichert Dr. Andreas Schmidt, Geschäftsführer der Rhenus Midgard. Die Bedeutung von Schüttgut z. B. im Bereich der Energieversorgung nimmt von Jahr zu Jahr weiter zu. In der Kohle-Logistik hat sich Rhenus – inklusive Rhenus PartnerShip – etabliert. Um das Kohlekraftwerk Mehrum bei Hannover mit Importkohle aus dem Hamburger Hafen zu versorgen, transportiert ein umweltfreundlicher Schubleichter pro Fahrt rund 3720 t Brennstoff für die Stromerzeugung.

Mehrwert als Tagesgeschäft

Dank langjähriger Erfahrung in der Kohle-Logistik bildet Rhenus den kompletten Weg von der Ver- bis zur Entsorgung ab. Im Großraum der Hansestadt Hamburg übernimmt Rhenus die interne Brennstoff-Logistik für zwei Heizkraftwerke eines großen Energieversorgers. „Der Umschlag, die sortenreine Ein- und Auslagerung sowie die bedarfsgerechte Lieferung von Steinkohle bis zum Brennstoffbunker gehören für uns ebenso zum Tagesgeschäft wie die Organisation der Logistik rund um die Kraftwerksnebenprodukte“, erläutert Peter Steinmeyer, Niederlassungsleiter der Rhenus Midgard in Hamburg, zu den Leistungen.

**Vehicles-
World-
Online**



| www.vehicles-world-online.de

| www.topinvestmo.com

| www.nfm-verlag.de

| www.in-fbll.de

| www.contrailo.de

| www.kran-und-hebetechnik.de

Multimodaler Herzschlag

Porträt. Täglich rollen Containerzüge aus Hamburg und Bremerhaven ebenso wie der Parcel Intercity aus Unna/Westfalen auf dem trimodalen Terminalgelände ein – denn auch im Zentrum der Bundeshauptstadt schlägt ein Multimodaler Puls für Güterverkehre.

Hinter dem City-GVZ Westhafen steht dabei ebenso wie hinter den Hafenstandorten Südhafen in Spandau und dem Hafen Neukölln ein Name: BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft. Mit 120 Beschäftigten und einem Umschlag- und Transportvolumen von rund 4 Mio. t pro Jahr zählt die BEHALA zu den bedeutenden Logistik-Dienstleistern in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.

Leistungsspektrum im Blick

Neben dem Umschlag und der Lagerung von Massen-, Stück- und Schwergut entwickelt die BEHALA projektbezogene Logistik-Konzepte unter anderem für intermodale Verkehre nach Anforderung der Kunden. Zu den Hauptumschlaggütern gehören dabei sowohl Baustoffe, Kohle, Genuss- und Nahrungsmittel als auch Maschinenteile und Papier.

Im trimodalen City-GVZ Westhafen wickelt die BEHALA im Container-Terminal nicht nur die täglichen Züge ab, sondern bietet als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Rangierarbeiten im Hafen ebenso wie regionale Verkehre mit eigenen Lokomotiven an. Bei Bedarf stellt die BEHALA mit der Elbe-Spree-Containerlinie darüber hinaus eine Binnenschiffsverbindung zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin her.

Verstärkung im Herbst

Der Container-Terminal verfügt mit 17.000 m² auch über Stellplatzkapazitäten für 1000 TEU und ist mit zwei Gleisen à 350 m Länge ausgestattet. Aktuell sind eine Containerbrücke, ein Reachstacker und ein Leercontainerstapler für den Umschlag im Einsatz – im Jahr 2010 93.400 TEU. Bereits im September 2011 erhält das Terminal jedoch weitere Verstärkung für das Handling mit einer zweiten Containerbrücke.

Eine weitere Leistung im Westhafen ist die Archiv-Logistik: 157.000 Irdm Archivgut kann die BEHALA hier auf 15.000 m² Archivfläche aufnehmen und individuell nach Kundenwünschen ausstatten. BEHALA steht aber noch für mehr. So vermieten die Spezialisten an den Hafenstandorten Logistik-Immobilien von Hallen über Freilage bis hin zu Büroräumen.

Innovative Konzepte

Die Berliner Logistik-Dienstleister sind auch in der Forschung und Entwicklung aktiv. Mit dem wasserseitigen Liniendienst für den Schwergutverkehr und dem Bau eines speziell für die Berliner Wasserstraßen angepassten RoRo-Leichters entwickelt der Logistik-Dienstleister beispielsweise eine innovative und umweltgerechte Lösung für die Zukunft.



SPEDITION H BODE TRANSPORT & LOGISTIK

Feldstr. 2 (Gewerbegebiet) · 23858 Reinfeld (Holstein)
Telefon 04533 7060-0 · Telefax 04533 5416



Working for quality

**Green
Logistics**

Logistik-Center Seelandkai

Seelandstraße 33 · 23569 Lübeck
Telefon 0451 2961-0 · Telefax 0451 2961-299

- ➔ **Umschlag**
- ➔ **Lagerung**
- ➔ **Kommissionierung**
- ➔ **Gleisanschluss**
- ➔ **Direkte Hafenanbindung**
- ➔ **Kühl- und Tiefkühlager**
- ➔ **Kühltransporte** *Straße/Kombi*
- ➔ **Containertransporte** *Straße/Kombi*
- ➔ **Papiertransporte** *Straße/Kombi*
- ➔ **Mit eigenem Fuhrpark**
- ➔ **Autobahnanschluss A1 Reinfeld**
- ➔ **Autobahnanschluss A 226 Lübeck-Siems**



www.spedition-bode.de · info@spedition-bode.de

Logistik leben und erleben

Mittelstand. Die niedersächsische Hafenstadt Emden ist ein Umschlagplatz für Kraftfahrzeuge, Container und mehr. Eine Stadt, in der auch die Weets-Gruppe ihren Hauptsitz hat und als mittelständisches Unternehmen mit multimodalen internationalen Lösungen den Begriff Logistik mit Leben füllt.

Egal ob fahrplanmäßige Schienenverkehre, Binnenschiff oder kurzfristige Abrufe für die 130 Lkw mit Multifunktionschassis – 210.000 Container transportierte die Weets-Gruppe im Jahr 2010 zu ihren Bestimmungsorten. Schon seit Jahren setzt die Weets-Gruppe dabei auf die Verbindung von verschiedenen Verkehrsträgern, um Transporte auch unter Umwelt-Aspekten zu bewerkstelligen.

Von gestern bis heute

Aus den Anfängen im Jahr 1985 hat sich das von Jakob Weets gegründete Unternehmen zu einem Betrieb mit rund 280 Arbeitnehmern und Niederlassungen in Hamburg und Halle an der Saale entwickelt. Mitarbeiter, die sich mit Flexibilität für die Gruppe und Kunden einsetzen. Dabei setzen sowohl Reedereien

weltweit als auch Kunden wie z. B. die Volkswagen AG, Audi und Skoda, die Daimler AG und UPM Kymmene auf den Spezialisten. Weets-Ganzzugverkehre verbinden dabei als reine Containerzüge die deutschen Seehäfen mit dem Hinterland.

Netz fürs Hinterland

Denn nach der Aufbauarbeit in den vergangenen Jahren hat sich das Unternehmen neben seinen anderen Logistik-Aktivitäten auch als Anbieter von Schienendienstleistungen erfolgreich etabliert. So verzeichnen die VW-Standorte Braunschweig und Kassel sechs bzw. zehn wöchentliche Verbindungen, während der Audi-Standort Ingolstadt wöchentlich mit sechs/sieben Verbindungen bedient wird. Halle an der Saale wird wöchentlich mit sechs Verbindungen gefahren. Mit der Lkw-Flotte kann



(Foto: Weets)

Die Weets-Gruppe

STANDORTE:	Emden, Hamburg, Halle/Saale
TRANSPORT-BILANZ 2010:	210.000 Container
CONTAINER- TRANSPORT-FLOTTE:	130 Lkw mit Multifunktions- Chassis; Ganzzugverbindun- gen mit hoher Frequenz
MITARBEITER:	rund 280
WEITERE LEISTUNGEN:	Transporte mit Megatrailern, Jumbofahrzeugen und mehr

Weets auch bei kurzfristigen Abrufen und Auftragsänderungen flexibel reagieren. Um die anfallende Datenflut zu bewältigen, wurde für die Belange des Unternehmens das Weets-Net entwickelt.

Kunden erhalten einen individuellen Zugang zu dieser webbasierten Software und können so den Status und Aufenthaltsort ihrer Container jederzeit abfragen. Die erfassten Daten stehen zudem für die Abteilungen im Hause Weets für die Weiterverarbeitung zur Verfügung.

Weitere Geschäftsfelder

Zu den Angeboten der Weets-Gruppe zählen auch die klassischen Speditionsleistungen, z. B. Lkw-Transporte mit Planen-Lkw im nationalen und internationalen Verkehr. Der flexible Fahrzeugpark lässt nach Aussage der Emdener keine Kundenwünsche offen. Es stehen Megatrailer, Jumbofahrzeuge und konventionelle Lastzüge zur Verfügung. Die Fahrzeuge sind mit moderner Technik ausgerüstet. Das GPS-System und die Datenübertragung per Handheld ermöglichen den Kunden eine genaue Sendungsverfolgung. Auch in Sachen Umwelt zeigt Weets Flagge: Die Abgasnorm Euro 5 zählt zu den definierten Unternehmensstandards.

Weitere Leistungen

Ebenso bietet die Gruppe im Bereich Automobil-Logistik mehrere Dienstleistungen an, wie z. B. JIS-Verkehre vom Industriepark Frisia zu den Verbaupunkten von VW Emden im Werk. Für weitere Kunden montiert Weets Türverkleidungen und Innenleuchten und liefert diese aus. Lagerungen, Kommissionierungen im Kundenauftrag und Verzollungen im Im- und Export mit einem dazugehörigen offenen Zoll-Lager finden sich ebenfalls im Leistungsangebot des mittelständischen Logistikers.

Farbspritzen ohne Sprühnebel!

Mit **METACAP** Spritzpistolen



UMWELTPREIS 2000 der Hansestadt Rostock
<http://www.metacap.de> • E-Mail: Info@metacap.de
 METACAP GMBH • Siemensstraße 9
 23560 Lübeck • Tel. 04 51/5 82 00 91 • Fax 58 13 12

HLS Container Bremen Tel.: +49 (0) 4 21/6 59 90-14
 Diedrich-Rebetje-Str. 18 Fax.: +49 (0) 4 21/6 59 90-29
 D-28759 Bremen www.hls-container.de
 E-Mail: kerstin.wacker@hls-container.de



> neue und gebrauchte ISO-Container
 > Boxen > Open Top > Reefer

BASEL | WEIL | KEHL | STRASBOURG | OTTMARSHEIM
 ... sowie an der gesamten Rheinschiene

topinvestmo
 FÜR ÖKONOMISCHE UND ÖKOLOGISCHE MOBILITÄT

Vehicles-World-Online GmbH
 Wilhelm-Giese-Straße 26
 27616 Beverstedt

www.topinvestmo.com

Alles aus einer Hand



neska intermodal bietet Ihnen Container-Logistik aus einer Hand. Das ist flexibel, effizient und passt immer.

neska intermodal - So einfach kann Logistik sein.

www.neska-intermodal.eu

Members are:
 Alcotrans Container Line B.V., Zwijndrecht
 CTS Container-Terminal GmbH, Köln
 DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf
 KCT Krefelder Container Terminal GmbH, Krefeld
 RRT Rhein-Ruhr Terminal, Duisburg
 UCT Umschlag Container Terminal, Dormagen



neska
intermodal

Gewachsene Transportkultur

Porträt. Im nächsten Jahr steht der Name Duvenbeck bereits seit 80 Jahren in Verbindung mit Transport. Ein Name, der heute mit dem Claim „The Culture of Logistics“ ein breites Leistungsangebot unterstreicht, das weit über den reinen Transport hinausreicht.



Pia Duvenbeck (li.) leitet Marketing und Kommunikation, **Thomas Duvenbeck** leitet das familiengeführte Unternehmen. (Fotos: Duvenbeck)

Die Duvenbeck-Unternehmensgruppe ist ein mittelständischer Logistik-Dienstleister mit Tätigkeitsschwerpunkten in der Automobil- und Zulieferindustrie sowie der Kunststoffbranche und Getränkeindustrie. Gemeinsam mit seinen Kunden erarbeitet Duvenbeck innovative und effiziente Konzepte für eine nachhaltige Logistik. In den vergangenen 20 Jahren ist das von Thomas Duvenbeck geleitete Unterneh-

men rasant gewachsen und bietet heute neben Transporten umfangreiche Dienstleistungen in den Bereichen Spedition, Logistik, Beratung und Informationstechnologie.

Konsequenter Ausbau

Als Gesellschafter repräsentiert Thomas Duvenbeck bereits die dritte Generation des inhabergeführten Familienkonzerns. Bedingt durch den frühen Tod des Vaters hatte Duvenbeck bereits 1992 im Alter von 26 Jahren die Leitung des Unternehmens übernommen. Der Spediteur erkannte die Wachstumschancen in der Automobil-Logistik und richtete die Firma mit damals rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern darauf aus.

Duvenbeck heute

Heute beschäftigt die Gruppe rund 2200 Mitarbeiter. Der größte Teil der Erlöse stammt aus dem Transportgeschäft, das derzeit mit 850 ziehenden und 1218 gezogenen Einheiten sowie 750 Wechselbrücken durchgeführt wird.

Heute ist das Unternehmen Duvenbeck dabei mit insgesamt 28 eigenen Standorten in acht europäischen Ländern vertreten. Neben Deutschland ist Duvenbeck auch in Österreich, Tschechien, Spanien sowie Ungarn, Polen, Rumänien und der Slowakei aktiv.

Abgerundete Leistungspalette

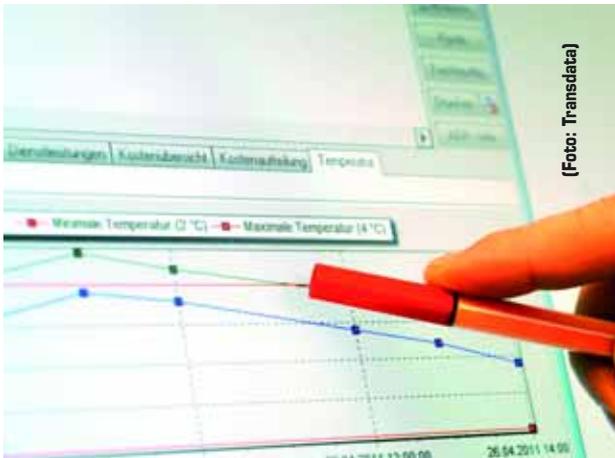
Im Bereich Logistik bietet Duvenbeck vielfältige Spezialangebote. Dazu zählen das Errichten von Traileryards, das Steuern von Cross-Docking-Stationen oder das Einrichten von Consolidation-Centern. Außerdem gehören das Betreiben externer Versorgungs- und Distributionslager, das Abwickeln der Inhouse-Produktions-Logistik sowie das Behälter-Management zu den Leistungen.

Auch im Bereich der Vormontagen übernimmt Duvenbeck zunehmend Dienstleistungen für seine Kunden. Die Übernahme der SKD- sowie MKD- und CKD-Logistik für die Versorgung und Steuerung von Montagewerken runden die gebotene Vielfalt ab.

Vom Konzept zur Umsetzung

Bei der Beratung setzt Duvenbeck auf das One-face-to-the-customer-Prinzip und stellt jedem Kunden einen persönlichen Berater zur Seite. Speditionsleistungen erstrecken sich bei Duvenbeck von der Beschaffung bis zur Distribution. Für viele Kunden der Automobilindustrie übernimmt das Unternehmen Gebietsspeditionen und bietet Belieferungsformen wie Milkrun, Direkt-, Linien, Kombinations- oder Begegnungsverkehren und die Konsolidierung. Dabei nutzt Duvenbeck größtenteils eigene Fahrzeuge.





(Foto: Transdata)

Kühler Überblick

●●● Logistik-Software mit Temperaturprofilen

Lebensmittel unterliegen im Warenverkehr verschärften Sicherheitsbestimmungen. Beispielsweise müssen Fleischtransporte nach gesetzlichen Vorgaben lückenlos dokumentiert werden und nachvollziehbar sein. Die TRANSDATA Soft- und Hardware GmbH hat deswegen für seine Logistik-Software Komalog ein Modul zur Erfassung von Temperaturdaten entwickelt.

Die Funktionen. Über eine Schnittstelle zur Fahrzeug-Telematik lassen sich so Daten von mehreren Temperatursensoren sowie die dazugehörigen Geokoordinaten protokollieren. Etwaige Warnmeldungen können zudem automatisch über eine Handy-App an den Fahrer oder Kunden weitergeleitet werden. „Temperaturprofile sind bei Kühltransporten von zentraler Bedeutung. Mit unserem neuen Modul bringen wir nun eine Lösung auf den Markt, die speziell für dieses Segment konzipiert wurde“, sagt Andreas Prüfig, Vertriebsleiter der TRANSDATA Soft- und Hardware GmbH.

Warnung inklusive. Neben der Protokollierung der Temperaturdaten liefert das eigens entwickelte System auch entsprechende Warnmeldungen, sobald eine vorab definierte Temperaturgrenze über- oder unterschritten wird. Welche Abweichungen es in der Kühlkette geben darf, ist abhängig von der Art der Lebensmittel. So sind auch bei weniger stark zu kühlenden Waren wie frischem Obst oder Gemüse die Transportbedingungen entscheidend für die Qualität. Schon ein geringer Temperaturanstieg kann eine Überreife zur Folge haben. Entscheidend ist daher aus Sicht von Prüfig die Nachrichtenübermittlung. Die Erfassung und Protokollierung der Temperaturdaten von Transdata ist als Erweiterung des Moduls Komalog-Telematik erhältlich.



- Projektbezogene, individuelle Beratung und Konzeption
- Kurzfristige Umsetzung
- Flexible Versetzung der Räume
- Temporäre oder dauerhafte Nutzung
- Kauf, Miete oder Leasing
- Gestaltung der Außenanlagen
- Statik, Brandschutz, Schallschutz nach neuesten Richtlinien
- Modernste Wärmedämmung und Haustechnik
- Schlüsselfertige Übergabe und Wartung

www.petri-raumsysteme.de

Raumssysteme für individuelle Anforderungen

wie Bürogebäude • Schulen/Kindergärten
Sanitärcontainer • Technikcontainer
Lagercontainer/Tanks • Systemcontainer

Flexibel, individuell, kostengünstig, ökologisch und schnell: Die moderne Raummodul-Bauweise bietet nicht nur kurzfristig praktische Vorteile, sondern ist durch fortschrittliche Technik und die Möglichkeit der individuellen Gestaltung in vielen Bereichen eine attraktive Alternative zur Massivbauweise.



RAL-Gütezeichen zertifiziert nach Stahlsystembauweise (RAL-GZ 613) und Mobile Raumssysteme (RAL-GZ 619)
Zertifizierter Schweißfachbetrieb
Mitglied bei AS Leistung am Bau

PETRI 
mobile raumsysteme

Petri mobile Raumssysteme GmbH

Zur Greisenhardt 8 · D-57562 Herdorf
Telefon (027 44) 93 20-0
Telefax (027 44) 93 20-20
E-Mail info@petri-raumsysteme.de

WISSEN, WAS BEWEGT!

www.vehicles-world-online.de
www.topinvestmo.com
www.in-fbll.de www.contrailo.de
www.nfm-verlag.de
www.kran-und-hebetechnik.de

VEHICLES  **ONLINE**

Wilhelm-Giese-Straße 26, 27616 Beverstedt
Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0

STANDORTE IM BLICK

Neuer Hub bezogen

Der Logistik-Riese DHL hat im G.Park Liverpool in Großbritannien rund 33.650 m² Logistik-Fläche von Gazeley gemietet. Mit einem langfristigen Mietvertrag sichert sich DHL damit laut dem Logistik-Immobilien-Anbieter die gesamte Logistik-Halle als regionales Distributionszentrum, um von dort vorwiegend den Nordwesten Englands zu bedienen. Der G.Park Liverpool bietet direkten Zugang zu den regionalen und nationalen Autobahnen, insbesondere zur M6 und M62. Gazeley realisierte das Projekt gemeinsam mit MetLife Real Estate Investments als Joint Venture. Die Halle wurde als Multi-User-Zentrum konzipiert und ist daher für verschiedene Kontrakt-Logistik-Dienstleistungen geeignet.



(Foto: Gazeley)

KONJUNKTUR-BAROMETER

Positiver Klimawert

Die deutsche Logistik-Konjunktur hat sich im Frühjahr in sehr kräftiger Verfassung gezeigt. Dies geht aus der Mai-Befragung für den Logistik-Indikator hervor, den das Institut für Weltwirtschaft im Auftrag der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) berechnet.

Der Klimawert konnte die leichte Eintrübung im Vorquartal mit einem Zuwachs von 8,5 Indexpunkten mehr als ausgleichen und erreicht mit einem Niveau von 156,3 Zählern

den zweithöchsten Stand seit dem Beginn der Erhebungen im vierten Quartal 2006. Geprägt ist dieses Ergebnis vor allem von einer verbesserten Lageeinschätzung, auch, wenn der Spitzenwert aus dem Schlussquartal des Vorjahres nicht erreicht wurde. Die Konjunktur-Erwartungen für die kommenden zwölf Monate, die bereits seit vier Quartalen auf einem stabilen hohen Niveau liegen, legten um 5 Punkte auf 154,9 Zähler zu.

Trimodale „Spielwiese“

●●● Internationale Konzepte von Contargo

Container sind das Herzstück internationaler Logistik. Viele von ihnen erreichen Europa über die West- oder Nordhäfen – von wo der internationale Logistik-Dienstleister Contargo sie für den weiteren Weg übernimmt. „Wir tragen die Verantwortung für die Wegstrecke zwischen Seehafen und Laderampe im Hinterland“, sagt Heinrich Kerstgens, Mitglied der Geschäftsleitung. Im Mittelpunkt steht dabei, die Container sicher, kosteneffizient und umweltschonend ans Ziel zu bringen.

Leistungsangebot. Contargo arbeitet dabei trimodal, verknüpft also Wasserstraße, Schiene und Straße zu einem integrierten Transportkonzept. Feste Routen und Fahrpläne mit hoher Frequenz sorgen für effiziente Container-Transporte. Mit einem Netzwerk 18 eigener Terminals kombiniert Contargo Binnenschiff, Bahn und Lkw entsprechend der Terminwünsche der Kunden. Dabei organisiert der Spezialist nicht nur die Transporte, sondern bietet auch Dienstleistungen wie Depothaltung, Reparatur und Containerverkauf an.

Schiffsflotte. Die Terminals am Rhein bedient die Contargo-Schiffsflotte drei- bis fünfmal pro Woche. Einige Containerschiffe befördern die Last von 500 Lkw und legen zum Beispiel die Fahrt Basel-Rotterdam in 60 Stunden zurück. Die Contargo Ludwigshafen, Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst und das Duisburg Intermodal Terminal (DIT) sind für Lagerung, Umschlag und Transport von Gefahrgütern eingerichtet.

NACHHALTIGKEITSINDEX VORGESTELLT

Grün denken ist in

Mit nachhaltigen und ressourcenschonenden Maßnahmen versuchen Unternehmen ihre Wettbewerbschancen zu verbessern. Aber welche Logistik-Dienstleister arbeiten tatsächlich nachhaltig? Und wie sind die ergriffenen Maßnahmen zu bewerten? Eine Untersuchung der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS gibt Auskunft: Der Bericht „Nachhaltigkeitsindex für Logistik-Dienstleister – Orientierungshilfe in einem intransparenten Markt“ kann über den



Contargo hat 2010 1 Mio. TEU innerhalb seines Netzwerkes mit 18 Terminals, vier Schiffslinien, zwei Bahnlinien und Lkw transportiert. (Foto: Contargo)

„Coole“ Leistungen. Die Terminals in Basel und Ludwigshafen verfügen über Reefer-Service-Stationen, wo alle Kontroll-, Service- und Reparaturarbeiten nach internationalen Standards an Containern mit Kühlaggregat durchgeführt werden. An fast allen der Terminals be- und entladen Mitarbeiter vor Ort darüber hinaus auch Container für Kunden als weitere Leistung.

Fraunhofer-Webauftritt bestellt werden. Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS untersuchte die 150 umsatzstärksten Logistik-Dienstleister der aktuellen Studie „Top 100 der Logistik“ und entwickelte daraus einen Nachhaltigkeitsindex, in dem relevante Maßnahmen aufgeführt und nach ihrem Innovationsgrad bewertet sind. Die Untersuchung zeigt zwei wesentliche Tendenzen in der Logistik: Einerseits scheinen demnach viele Unternehmen die Entwicklung noch abzuwarten, andererseits gibt es einige Vorreiter wie beispielsweise DB Schenker, DHL, Hellmann, HHLA, TNT und UPS Europe.



Container-Kompetenz

- Containerdepot
- Containerhandel
- Containervermietung
- Containerservice
- Büro-/Kühl-Container
- Projektverladungen

CST

Container-, Speditions- und Transportgesellschaft mbH

Industriestraße 55
21107 Hamburg

Telefon +49 (40) 741 190-66
Telefax +49 (40) 741 190-30

e-mail: info@cst-container.com
Internet: www.cst-container.com

26725 Emden - Eichstraße 2 - Telefon: 0 49 21-95 85-0 - Telefax: 0 49 21-95 85-15
E-Mail: info@spedition-weets.de - Internet: www.weets.eu



Automotive-Logistics
Warehousing
Outsourcing
Spedition



Containerbahnverkehre von und zu den Seehäfen mit folgenden Relationen:

- Braunschweig
- Halle / Saale
- Kassel
- Ingolstadt



26725 Emden - Eichstraße 2
Telefon: 0 49 21-95 85-0 - Telefax: 0 49 21-95 85-69
E-Mail: info@weets-bahn.de

Mehr Raum nach Maß



Ob Raum für Lager, Produktion oder Präsentation. Mit unseren Systemhallen haben Sie in null-komma-nix alles unter Dach und Fach. Individuell und kostengünstig. Losberger: Mehr Leistung fürs Geld!

Telefon: 07066 980-150
hallen@losberger.com
www.losberger.com





Kranbau Köthen GmbH

HOYU

PLEASE PUT LABELS HERE

EMERGENCY-PULL CABLE TO CLOSE

Hapag-Lloyd

Erwin

WILSON



MASSE

beweist

KLASSE

BONU500036 6



2LT6

SUFAUR LGBN

UN T11



ER





Bilanz. Mit 990 Mio. Euro erreichte die HOYER-Gruppe im Geschäftsjahr 2010 den bisher höchsten Jahresumsatz seit der Unternehmensgründung – nicht der letzte Rekord der Hamburger Massengut-Spezialisten.



Das Equipment muss stetig gecheckt werden. (Fotos: HOYER)



Bulk-Logistik ist ihr Geschäft – der Name HOYER ist weltweit mit Logistik-Lösungen vor allem für flüssige Produkte in Tankcontainern, Straßentankzug und IBC verknüpft. Mit einem Umsatzanstieg von 16 Prozent im letzten Jahr konnte der Logistik-Dienstleister mit Hauptsitz in Hamburg seine Position in der Branche weiter festigen. Insgesamt investierte HOYER 2010 knapp 23 Mio. Euro. Die Tankcontainerflotte wurde um 2.410 Container auf 22.849 vergrößert. Auch die Eigenkapitalquote stieg erneut und liegt jetzt bei 36 Prozent.

„Wir haben bereits 2009 damit begonnen, die strukturelle Weiterentwicklung innerhalb des Unternehmens voranzutreiben“, erklärte Thomas Hoyer, Vorsitzender des HOYER-Beirates. „Die Entscheidung, der Entschuldung und der Stärkung des Cashflow Vorrang vor Investitionen zu geben, hat sich bewährt. Das zeigen unsere guten Ergebnisse für das Jahr 2010.“ Auch Ortwin Nast, Vorsitzender der Geschäftsführung, zeigte sich erfreut: „Eine so positive Bilanz ist für uns auch ein Zeichen, dass HOYER als Familienunternehmen eine starke Basis hat und wir mit unserer unternehmerischen Strategie auf dem richtigen Weg sind.“

Chemie-Logistik mit Full-Service-Angebot

Die chemische Industrie, einer der Hauptkunden von HOYER, erholte sich im vergangenen Jahr und verzeichnete vor allem im Bereich der europäischen Chemietransporte eine gestiegene Nachfrage. Dabei konnte HOYER auch den Anteil intermodaler Transporte überproportional steigern und bedeutendes Neugeschäft akquirieren. Zum wichtigen Pfeiler im Chemiegeschäft hat sich der Unternehmensbereich „Supply Chain Solutions“ (SCS) entwickelt, bei dem Kunden weitergehende Aufgaben an den Logistik-Dienstleister übertragen können. Dazu zählen Kontraktlogistik, Werklogistik, Abfüllung, Lagerung und Umschlag sowie Consulting zur Optimierung der Dienstleistungen. HOYER erhielt hier z. B. 2010 einer der größten Einzelaufträge in der Firmengeschichte. Ein

weiterer Meilenstein im HOYER-Geschäftsbereich Chemie-Logistik ist die Gründung einer eigenen Gesellschaft in Russland. Darüber hinaus hat HOYER 2010 die Übernahme der Anteile an dem Joint Venture European Liquid Drumming (ELD) bekannt gegeben.

Gas- und Lebensmitteltransport

Im Gas-Logistik-Geschäft hat sich HOYER 2010 zufriedenstellend behauptet und dank straffem Kosten-Management weitere Effizienzverbesserungen erzielt. So konnte das Unternehmen größere Ausschreibungen im Gaszylindergeschäft in Deutschland und Osteuropa gewinnen. Die Auslastung der Gascontainerflotte in Europa blieb insgesamt jedoch weiterhin unbefriedigend. Im Lebensmittelbereich hat sich HOYER im Jahr 2010 für Güter im Tankcontainer erfolgreich als Outsourcing-Partner etabliert.

Vor allem in England und Südosteuropa schloss HOYER hier langfristige Neuverträge für Silo- und Flüssigprodukte. Starke Zuwächse verzeichnete zudem das Geschäft mit beheizbaren Intermediate Bulk Containern (IBC) für den Transport von temperaturempfindlichen Produkten wie Schokolade.

Mineralöl & Bitumen stabilisiert

Das Transportgeschäft für die Mineralölindustrie steht marktbedingt unter erheblichem Margendruck. Dennoch gelang HOYER im Geschäftsjahr 2010 eine Stabilisierung der Umsätze. Innerhalb der Gruppe ist das Geschäft der Bitumentransporte im Spezialunternehmen Scharrer & Andresen beheimatet. In Deutschland wie im benachbarten Ausland verzeichnete Scharrer & Andresen stabile Umsätze. Das SHEQ-System steht für Sicherheit, Gesundheit, Umwelt und Qualität. Auch im letzten Jahr hat HOYER dieses System weiter ausgebaut und drei Kernelemente für eine nachhaltige Geschäftspolitik definiert: Soziale Verantwortung, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit. Darüber hinaus hat das Familienunternehmen mit dem Code of Conduct für alle Mitarbeiter einen ethischen Leitfaden eingeführt, der Rahmen für die Werte und Leitsätze absteckt.

Trotz des wirtschaftlich erfreulich verlaufenen Jahres 2010, sieht die HOYER-Geschäftsleitung die zukünftige Marktentwicklung eher zurückhaltend. Die langfristigen Folgen politischer Unruhen im arabischen Raum und die damit verbundenen Schwankungen des Ölpreises seien bisher nur begrenzt abschätzbar. Die Instabilität wichtiger Nationen der Eurozone trage zusätzlich zur Verunsicherung bei. „Dennoch bleibt Raum für Optimismus“, so Thomas Hoyer. „Das erste Quartal 2011 war das beste in der Unternehmensgeschichte.“

Container One Shot Loading System



Verladen Sie lange, schwere, breite, nicht teilbare Ladungen bis 12 m Länge mit bis zu 28 t GG in 20', 40' oder 45' Standard-Iso-Container.

Vertrieb:



Alemannenstraße 27 · D-89250 Senden
Telefon (0 73 07) 94 92-0
Telefax (0 73 07) 94 92-26
www.joloda.de

www.vehicles-world-online.de

Wissen, was bewegt! **VEHICLES**  **ONLINE**

SCHRADER VERLADE TECHNIK



Rund um den Container

Jürgen H. Schradler • Stahlbau & Verladetechnik
Neuengammer Hausdeich 47 • D 21039 Hamburg • Germany
Telefon: 0049 (0)40 793 55 66 • Telefax: 0049 (0)40 793 60 67
info@Schradler-Verladetechnik.de • <http://www.Schradler-Verladetechnik.de>



(Fotos: Kube & Kubenz)

Brandeilig mit Spezialflotte

Porträt. Chemische Erzeugnisse gehören in Deutschland zu den Top-Export-Gütern. Für die Transporte in die Länder dieser Welt sind dabei häufig Spezialisten gefragt – insbesondere, wenn es um Gefahrgüter geht. Denn Gefahrgut-Transporte sind stets eine Herausforderung an Mensch und Technik.



Die Anforderungen an die Transporte sind dabei so unterschiedlich wie auch die Produkte selbst: Welche Spezifikationen gibt es, welche Transportmittel werden eingesetzt und wie sieht das Qualitätsmanagement aus? Exakte und gründliche Planungen sind hier unerlässlich, wissen die Spezialisten der Kube & Kubenz Internationale Speditions- und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG, zu deren Kundenkreis führende europäische Unternehmen der chemischen und petrochemischen Industrie zählen.

Traditionsreiche Entwicklung

Das Hamburger Unternehmen hat sich auf Transporte flüssiger, gasförmiger und rieselfähiger Gefahrgüter und

harmloser Chemikalien spezialisiert, die in Tankzügen und Containern befördert werden. Die Wurzeln des Unternehmens reichen dabei bis zum Jahr 1930 zurück, als Harry Kube und Walter Kubenz in Berlin eine Speditionsfirma mit einem Liniendienst ins Rheinland gründeten.

Spezialisierte Flotte

In der Zwischenzeit hat Kube & Kubenz nicht nur den Hauptsitz nach Hamburg verlagert, sondern ist an vier Standorten in Deutschland und mit sechs Tochtergesellschaften in EU-Ländern tätig.

Das Leistungsspektrum reicht dabei von europaweiten Tank- und Silotransporten über Gastransporte und Lager-tankstellung bis zu individuellen Logistik-Konzepten. Kube & Kubenz transportiert Amine, Calciumcarbonat, Düngemittel, Gase, Glykole, Laugen, Lösungsmittel, Öle, Paraffine, Waschrohstoffe und vieles mehr.

Der gemischte Fuhrpark umfasst mehr als 400 Einheiten von Zugmaschinen und Tankauflieger bis zu Chassis. Die Spezialcontainer für Gase als 20- und 30'-Container und Spezialcontainer für chemische Flüssigkeiten, Ein- und Mehrkammer-Tankcontainer und Silocontainer gehören ebenfalls dazu.

Mit Zertifizierungen unterwegs

Sicherheit spielt in dieser sensiblen Transportsparte eine große Rolle: So unterliegt nicht nur das Equipment strengen Anforderungen, auch die Mitarbeiter werden regelmäßig geschult. Kube & Kubenz ist zudem mehrfach zertifiziert: nach DIN EN ISO 9001:2008 für den Geltungsbereich „Transport von flüssigen, gasförmigen Gefahrgütern und sonstigen Produkten in Tankzügen und Containern“, für den Transport von flüssigen Futtermitteln/Futtermittelzusatzstoffen in Tankcontainern nach den Anforderungen des GMP-Standards 2006 (Good Manufacturing Practice) und der Beurteilung nach dem CEFIC Sicherheits- und Qualitätsbeurteilungssystem (SQAS)

Intermodale Transportkonzepte

Wo möglich, gibt Kube & Kubenz Kombinierten Verkehr den Vorzug. Denn Transporte, die auf langen Teilen der Routen per Schiene oder Schiff ausgeführt werden, bieten auch eine höhere Sicherheit für Menschen, Umwelt und Produkte sowie eine bessere CO₂-Bilanz als bei reinen Straßentransporten. Nachhaltige Entwicklung ist dabei für das Mitglied der globalen Responsible-Care-Initiative insgesamt ein bedeutender Baustein. Neben multimodalen Transportketten setzt Kube & Kubenz unter anderem auf Euro-5-Fahrzeuge, Routenoptimierung für weniger Leerkilometer und Eco-Fahrtrainings.

IHR HOLZSPEDITEUR UND LOGISTIKPARTNER

BINDER



- Spezialisiert auf Containerumschlag mit Holz- und Holzprodukten
- Lagerfläche von 5500 m² zur Waren-Zwischenlagerung
- Durchführung aller üblichen Zollabfertigungen
- verfügbares Zoll-Lager C
- Verfrachtung von Stück-/Teil- und Komplettladungen
- schnell, flexibel und zuverlässig
- Durchführung der Dienstleistungen durch eigenes Staplerpersonal auf eigenem Gelände

BINDER Spedition + Logistik GmbH

Am Lunedeich 169
D-27572 Bremerhaven
Tel.: +49 (0) 4 71/9 72 91-0
Fax: +49 (0) 4 71/9 72 91-15
www.bindergroup.com
ZNL Neuhofen/Innkreis
Gobrechtsham 101
A-4912 Neuhofen b. Ried i/L.
Tel.: +43 (0) 77 52/8 18 81-0
Fax: +43 (0) 77 52/8 20 96

CONTRAILO

Tagesaktuell im Internet
www.contrailo.de

SEILGREIFER MOTORGREIFER HYDRAULIKGREIFER

MRS

in allen Ausführungen für jeden Umschlag
Innovativ, wartungsfrei, bewährt - hervorragende Füll- und Greifeigenschaften - führend in Qualität u. Leistung

MRS Greifer GmbH

Talweg 15-17 - 74921 Helmstadt-Bargen
Tel. 0 72 63 - 91 29 - 0 • Fax 0 72 63 - 91 29 12
email: info@mrs-greifer.de • www.mrs-greifer.de

Zwei gemeinsam für eins

Porträt. Hamburg und Surrey sind die Zentralen der Tankcontainer-Logistik der VTG-Gruppe. Gleich zwei Töchter der Unternehmensgruppe, die VOTG Tanktainer und die Tankspan Leasing organisieren weltweite Transporte flüssiger und temperaturregeführter Produkte aus der Mineralöl-, Chemie- und Druckgasindustrie.

Hierzu können die Tank-Profis auf ein internationales Netzwerk mit über 40 Standorten und Agenten sowie auf eine Flotte von rund 10.000 Tankcontainer zurückgreifen. Hierzu gehören Container mit verschiedenen Größen und Volumen ebenso wie Spezialcontainer mit Elektroheizungen für eine

konstante Temperatur sowie Gastank- und Mehrkammer-Container.

Multimodale Flexibilität

Die Transportbehälter reisen hierbei multimodal auf Schiene, Straße, Binnen- sowie See-Schiffen und ermöglichen so die durchgängigen Haus-zu-Haus-Verkehre.

Der Transport von Chemikalien bedingt stets ein hohes Maß an Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit. Die Tankcontainer-Spezialisten setzen daher auf eine nahtlose Laufüberwachung und hohe Kompetenz bei der technischen Behandlung besonders anspruchsvoller Güter.

Ausbau und Zertifizierung

Der Bereich multimodale Lieferstrukturen soll auch in neue Absatzmärkte ausgebaut werden. Der Geschäftsbereich Tankcontainer-Logistik der VTG-Gruppe ist nach den Anforderungen von SQAS (Safety and Quality Assessment System) und CDI-mpc (Chemical Distribution Institute – maritime packed cargo) zertifiziert. Die Transporte können flexibel terminiert und zugeschnitten werden. Je nach Wunsch und Produkteigenschaften wickelt der Geschäftsbereich Tankcontainer-Logistik Einzelaufträge von einem Ort zum anderen über Spot-Transporte ab oder organisiert so genannte Dedicated-Transporte.

Weitere Geschäftsfelder

Ergänzend zu der Tankcontainer-Logistik und dem Vermietgeschäft mit Tankcontainern verwaltet die VTG-Gruppe nun auch Tankcontainerflotten und bietet Konzepte zur optimalen Steuerung der Lieferketten an. Weitere Geschäftsbereiche der VTG-Gruppe sind die Waggonvermietung und Schienen-Logistik. Die VTG AG verfügt dabei über einen Waggonpark mit rund 50.700 Eisenbahngüterwagen, darunter schwerpunktmäßig Kesselwagen sowie moderne Großraumgüter- und Flachwagen.



Spezialisiert auf die Tankcontainer-Logistik: die zwei VTG-Töchter. (Fotos: VTG-Gruppe)

Scania
approved



ERSTE WAHL AUS ZWEITER HAND

Vertrauen ist gut – Scania approved ist besser! Gebrauchte Lkw von Scania, die dieses Zeichen tragen, sind von unseren Technikern auf Herz und Nieren geprüft und bewertet worden. So können Sie sicher sein, mit Ihrem „neuen“ Gebrauchten ein gutes Geschäft zu machen.

Gebrauchte Lkw von Scania – nicht neu, aber verdammt nah dran.

Unser Gebrauchtfahrzeug-Angebot im Internet: www.breuer-scania.de

BREUER TRUCK & TRAILER

Gerd Breuer GmbH
Am Nienhaushof 2
47139 Duisburg

Telefon: 02 03/5 79 73-0
Telefax: 02 03/5 79 73-55
E-Mail: info@breuer.scania.de



SCANIA



Mobile Raumsysteme bieten schnelle Reaktionsmöglichkeiten bei Raumbedarf. (Fotos: ELA)

Logistik für Logistiker

●●● Mobile Räume von ELA Container für vielseitige Einsätze

Seefrachtcontainer haben sich als flexible Universalisten ihren Platz in der Güterverkehrswelt erobert. Damit Logistiker und Co. ebenso flexibel sein können wie die Ladungsträger, hat ELA Container eine Logistik der mobilen Räume entwickelt. Die Basis hierfür: Container.

Das Unternehmen. Neun Mietcenter und 23 mobile Fachberater vertreten den Familienbetrieb ELA in ganz Europa. Seit

1972 haben die Emsländer ihren Mietservice und auch die Containertechnik stetig weiterentwickelt, um Unternehmen mit ihren mobilen Raumsystemen Lösungen für räumliche und zeitliche Flexibilität zu ermöglichen.

Höchstmögliche Effizienz, Produktivität und Flexibilität sind wichtige Zielsetzungen für den Erfolg vieler Unternehmen. Die Logistik spielt dabei eine zunehmend

bedeutendere Rolle, denn sie vernetzt und steuert wesentliche Prozesse.

Mit eigener Flotte. Der Aufbau neuer Standorte, Umbauten oder temporäre Bedarfsspitzen sind nur einige Beispiele für das Einsatzpotenzial von mobilen Raumsystemen. So ist es beispielsweise dank dem Einsatz von ELA-Raumlösungen an jedem gewünschten Standort europaweit möglich, Arbeitsprozesse flexibel zu steuern. Zurzeit hält ELA mehr als 20.000 Raumeinheiten zum sofortigen Einsatz bereit. „Durch unser dichtes Vertriebsnetz und unsere Logistik mit eigenen Fahrzeugen und Mitarbeitern können wir europaweit kurzfristig liefern“, erklärt ELA-Geschäftsführer Günter Albers. Laut eigenen Angaben machen es die ELA-Experten möglich, eine komplette Containeranlage innerhalb von 24 Stunden nach Auftragseingang anzuliefern, aufzubauen und noch am selben Tag schlüsselfertig zu übergeben.

Passende Ausstattungs-Varianten. Büroräume mit Besprechungszimmern, entsprechenden sanitären Anlagen und Teeküchen können für beliebige Zeiträume bereitgestellt werden. Bei temporären

BAMBERG ALS ZENTRALER UMLADEPLATZ

Musikalische Reise

Bands und Co. sind mit ihren Instrumenten in Konzerthallen in aller Welt unterwegs – aber Streichinstrumente, Kontrabass und Co. gehen nicht nur für Tourneen auf globale Welttours. Musikinstrumente, Studio-, Licht- und Beschallungstechnik und mehr – bei der Musikhaus Thomann e. K. dreht sich alles um Musik. Dabei finden hier Musiker neben anderen Marken auch Eigenfabrikate der Burgebracher, wie die Thomann-Marken Thomann, Harley Benton oder Millenium. Produktionsstätte für empfindliche Musikinstrumente wie Kontrabässe, Klaviere und diverse andere ist unter anderem China. Ihre Reise in die Thomann-Zentrale treten sie in Containern mit trimodalem System an. Dabei müssen die

Logistiker einen typischen Zielkonflikt lösen: Einerseits müssen die Instrumente absolut sicher gepackt sein und dürfen nicht verrücken, andererseits soll der Platz im Container auf den Millimeter ausgenutzt werden. Die Lieferung erfordert also eine echte Gratwanderung zwischen Lager- und Schutzoptimierung. Im Ergebnis sind die Verpackung und die notwendigen Verpackungsmaterialien eine „Kunst für sich“. Schwebegelagert mit Styropor kann die Reise losgehen. Die erste Etappe führt über die Häfen Shanghai und Tianjin über See zum Hamburger Hafen, wo die Container verzollt und auf einen Zug umgeladen werden. Ab hier managt Panalpina-Dienstleister TFG Transfracht die Reise nach und den Umschlag im bayernhafen Bamberg: Dort wechseln die Boxen wieder den Verkehrsträger, dieses Mal auf Lkw und gelangen über die Straße zum Musikhaus Thomann. Von dort erfolgt die Weiterlieferung an die Kunden in ganz Europa.

(Foto: Thomann)



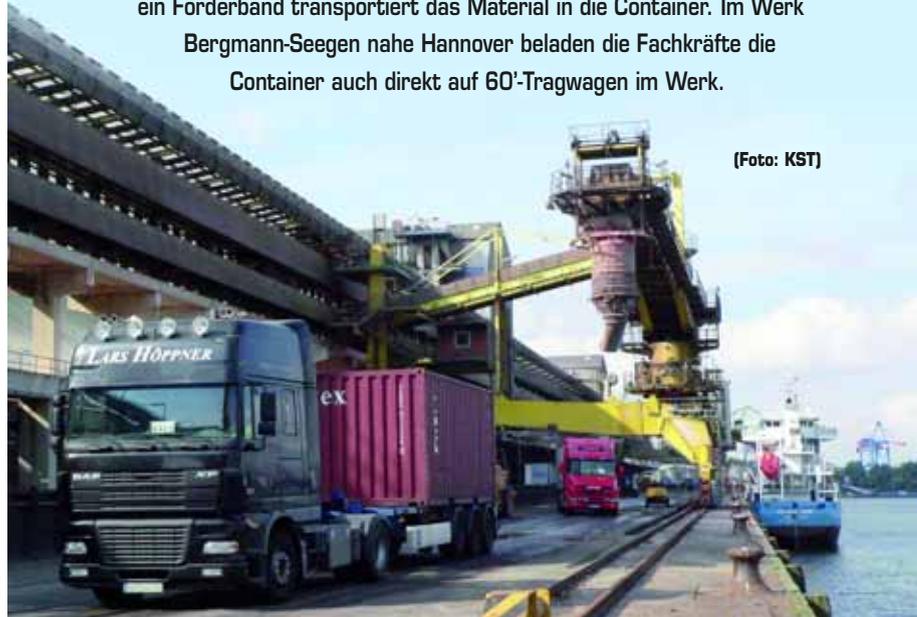
Bedarfsspitzen sorgen die Containeranlagen für optimale Arbeitsbedingungen und sind kurzfristig in der gewünschten Größe einsetzbar. Die Ausstattung der mobilen Räume passt ELA dabei je nach Nutzungsart an. Neben Möbeln und Kommunikationstechniken sind weitere Ausstattungen wie einbruchgesicherte Außentüren, komplette Elektroinstallation, Feinstaubfilteranlagen sowie Akustiksegel möglich. Zusätzlich sorgen die Polyurethan-Hartschaum-Dämmung sowie das integrierte Belüftungssystem in den Fenstern für ein angenehmes und gesundes Raumklima.

Emsländer Spezialität. Der so genannte ELA-Premium-Mietcontainer ist mit 3 m breiter als ein Standardcontainer und hat so eine Nutzungsfläche von 18 m². Damit reduzieren sich auch Transport-, Montage- und Energiekosten. Dabei ist Energieeffizienz auch an anderer Stelle von Bedeutung. Die temporären Raumlösungen können so helfen, Energie zu sparen, da nur der jeweils benötigte Raum bewirtschaftet wird.

K+S NUTZT CONTAINER FÜR SCHÜTTGUT-TRANSPORT

Es geht auch Standard

Spezial- und Standarddüngemittel, Pflanzenpflege- und Salzprodukte: Das Produktportfolio der K+S-Gruppe ist umfangreich. Dabei setzt die Logistik-Tochter K+S Transport GmbH für den weltweiten Transport von Schüttgütern unter anderem auf Standard-Container. Am Kalikai in Hamburg und in verschiedenen Inlandswerken setzt KST in eine der ersten Sicken der 20-DC-Container vier bis fünf Holzschotts ein. Ein Granulatwerfer oder ein Förderband transportiert das Material in die Container. Im Werk Bergmann-Seegen nahe Hannover beladen die Fachkräfte die Container auch direkt auf 60'-Tragwagen im Werk.



(Foto: KST)

ConTrailo

K&H Verlags-GmbH
 Wilhelm-Giese-Straße 26
 27616 Beverstedt
 info@contrailo.de
 www.contrailo.de

MAFA

Maschinen und Fahrzeuge GmbH



Schillerstraße 1d
 99439 Vippachedelhausen
 Telefon: (03 64 52) 7 36-0
 Telefax: (03 64 52) 7 03 19
 Internet: www.mafa-gmbh.de
 E-Mail: info@mafa-gmbh.de

Unser Produktions- und Leistungsprofil umfasst:

- Herstellung von Lkw- und Sattelanhängern
- Containersattelanhänger verschiedenster Ausführungen
- Fahrgestelle für Aufbauhersteller
- Reparatur und Service an Anhängern, Lkw und Aufbauten

Wir fertigen unsere Produkte nach Kundenanforderungen. Wir sind Servicewerkstatt für WABCO, BPW, Aspöck, Meiller, SAF, Knorr und Dautel.

LADEHILFEN UND SERVICES

Hamburger Verladeprofis

Seit über 30 Jahren ist Schrader Verladetechnik aus Neuengamme als Spezialist in der Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Auffahrrampen, Überladebrücken und Ladebühnen tätig. Aber das Produktprogramm bietet mehr als Auffahrrampen: Scherenhebebühnen, Ladeschleusen und Verladeschienen gehören ebenso dazu. Rode Peters übernahm das Unternehmen 1983 von seinem damaligen Partner. Schrader hatte recht frühzeitig erkannt, dass der Markt in diesem Segment maßgeschneiderte Lösungen verlangt und richtete den Fokus auf Beratungsleistungen in der Analyse und auf die Problemlösung von kundenindividuellen Anfragen – Anforderungen, die er mit einem kleinen Spezialisten-Team auch in kurzer Zeit realisiert.

Im Regelfall sind dies nach Unternehmensangaben ca. drei Wochen ab Auftragserteilung. Zu den Produktkriterien kommt ein Bündel an Dienstleistungen wie zum Beispiel die TÜV-Abnahme, Werkstattleistungen und jährliche Sicherheitsprüfungen (UVV). Dank überwiegend modularem Baukasten sind auch Nachrüstungen und Modifikationen für die Produktpalette möglich. Inzwischen nutzen so bereits mehr als 2000 Kunden die Verladetechnik aus Hamburg.



Weyermann®-Spezialmalze bieten eine große Vielfalt. (Foto: Weyermann®)

Malz on tour

●●● Über den bayernhafnen Bamberg in die Welt

Sie geben Aroma und Farbe und das nicht nur hier, sondern in aller Welt – die Spezialmalze von Weyermann®. Ihren Weg nach Afrika, Asien, Brasilien oder in die USA treten sie dabei in Frachtcontainern an. Aber nicht jede Box darf auf die Reise gehen.

Produktprogramm. Sommerbraugerste aus der heimischen Landwirtschaft ist der Hauptrohstoff für die über 80 verschiedenen Produkte aus dem Hause Weyermann®. In der Bamberger Malzfabrik entstehen Spezialmalze vom traditionell hergestellten Malz bis zum Rauchmalz, die letztlich weltweit in der Produktion von Brot, Kaffee, Bier, Whiskey und mehr eingesetzt werden. Bevor ein Contai-

SCHÜTTGUT-VERLADUNG

Stück für Stück

Schüttgüter sind längst nicht mehr nur als Massengüter in speziellen Bulkern unterwegs. Für eine leichtere Verladung von Schüttgütern in Standardcontainer hat Siloadmaxx eine Lösung entwickelt, die nun auch für weitere Beladeszenarien ausgelegt ist. „Und Schüttgut wird Stückgut“ – lautet das Motto von Siloadmaxx. Das mobile Beladesystem basiert dabei auf einer pneumatischen Materialförderung. Die Schüttgüter

können dabei sowohl aus einem Silo-Lkw als lose vom Haufwerk oder auch direkt aus dem Hochsilo geladen werden. Die ISO-Container sind mit einem abgestimmten Siloadmaxx-Linerbag ausgestattet. Bis zu 25 t in 25 Min. können mit dem System in den Container geladen werden. Geeignet ist das System laut Unternehmensangaben für verschiedenste Materialien, wie zum Beispiel auch pulverförmige Schüttgüter. Da die staubpartikelhaltige Förderluft während der Beladung unmittelbar abgesaugt und gefiltert wird, ist nahezu staubfreies Laden mög-

lich. Die abgesaugten Partikel können dabei wieder in den Materialstrom eingebracht werden, sodass kaum Material verloren geht. Dabei können die so beladenen Container zum Beispiel auch als alternative Lagermöglichkeit für die Schüttgüter Einsatz finden. Auch für die Entladung der Container sind verschiedene Varianten möglich. Das Leistungsportfolio von Siloadmaxx bietet unterschiedliche Möglichkeiten mit Siloadmaxx Contract Loading, Siloadmaxx Rental bis zu den Lizenzmodellen Siloadmaxx License und Individuallösungen.

ner in der Fabrik mit Malz befüllt wird, muss er jedoch zunächst die Qualitätssicherung durchlaufen.

Qualifikationsrunde für Container. So ist für die Mindesthaltbarkeit von rund 18 Monaten für das Malz ein gleichbleibender Feuchtigkeitsgehalt von vier bis fünf Prozent Voraussetzung. Um diesen zu garantieren, werden die Container mit einem Plastikinet ausgestattet, das per Reißverschluss verschlossen wird und so das Malz vor Wasser schützt. Auch an die Sauberkeit der Container stellt Weyermann® höchste Ansprüche: Sie müssen geruchsfrei, dicht, sauber und frei von jedweden Verschmutzungen sein. Neben der losen Ware liefert das Unternehmen Spezialmalze auch als palettierte Ware mit 1 t auf Palette. Dafür werden doppelwandige Säcke eingesetzt: Der äußere Sack schützt gegen Verletzungen, der innere gegen Feuchtigkeit.

Drehscheibe bayernhafen. Hat ein Container die Qualifikationsrunde geschafft, kann er beladen werden. Leere Container kommen hierfür vom bayernhafen, von anderen Container-Terminals oder direkt von Entladestellen. Die Malzspezialisten setzen für den Transport ihrer Produkte auf Modal Split mit möglichst hohem Schienen- und Schiffsanteil und nutzen dafür die Nähe zum bayernhafen Bamberg. Per Lkw legen die Boxen die erste 2-km-Etappe zurück, wo sie auf die Schiene wechseln. Vom bayernhafen gehen sie täglich im Nachtsprung per Zug zum Hamburger Hafen, wo sie die Fahrt auf Seeschiffen in Richtung Übersee antreten. Monatlich gehen so insgesamt rund 80 Container zu Zielen in Asien, Afrika, Brasilien und die USA – Tendenz stark steigend.



Schüttguttransport im Standardcontainer. (Foto: Siloadmaxx)

Büro-, Sanitär-, Lagercontainer

Fa. Giesecke | Verkauf – Vermietung
www.giesecke-container.de
 ☎ (0 68 97) 99 98 70



KLICK

Tagesaktuell im Internet
www.contrailo.de

CO*OPERATOR GmbH Bremen hat mit sofortiger Wirkung die Vertretung von RentalWorld-AG für Deutschland und Polen übernommen und kann nunmehr wieder Rolltrailer zur Vermietung anbieten.



RentalWorld-AG (ein Teil der Houcon-Gruppe) bietet fabrikneue Rolltrailer zur Anmietung an. CO*OPERATOR GmbH, gegründet 1989, bietet langjährige Erfahrung in der Rolltrailervermietung und verfügt über das technische Know-how und ein weltweites Netzwerk, um die Handling-Performance und Produktivität unserer Kunden optimieren zu können.

Gern erstellen wir Ihnen ein maßgeschneidertes Angebot.

CO*OPERATOR Container Transport & Logistic GmbH

Innsbrucker Straße 198 · 28215 Bremen · Tel.: (04 21) 16 22 60
 Fax: (04 21) 1 62 26-20 · www.cooperator.de · info@cooperator.de

topinvestmo
 FÜR ÖKONOMISCHE UND ÖKOLOGISCHE MOBILITÄT

BUTT
 ... und das Niveau stimmt!

Wir schaffen logistische Verbindungen.
 Individuelle Planung und Konstruktion
 direkt vom Hersteller – Made in Germany
www.butt.de



Trailerstütze

BUTT GmbH Tel.: +49 (0) 44 35 96 18-0
 Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49 (0) 44 35 96 18-15
 D-26197 Großenkneten butt@butt.de, www.butt.de

Auf grünen Wegen

Porträt. Was haben Baumpflanzungen, Nistkästen anbringen und die Umwandlung einer ehemaligen Kuhtränke zu einem Biotop mit zeitgemäßer Logistik zu tun? Sehr viel, denn moderne Logistik-Dienstleister wie die Reinfelder Spedition Bode setzen auf aktiven Umweltschutz.

Kai Jörg Bode leitet das in dritter Generation geführte Familienunternehmen mit Zentrale in Schleswig-Holstein und setzt dabei auf umweltbewusstes Management. Seit der Gründung im Jahr 1949 hat sich das bahnamtliche Rollfuhrunternehmen zu einem Logistik-Dienstleister entwickelt, dessen umfangreiches Leistungsspektrum für nationale und internationale Güterverkehre mit Transporten beginnt und mit der Lagerhaltung auf dem Firmengelände noch lange nicht endet. Die Reinfelder Spedition Bode beschäftigt in ihren insgesamt fünf Betriebsstätten an den Standorten Reinfeld, Mölln und Lübeck zurzeit mehr als 160 Mitarbeiter.

Flotte auf Europas Straßen

Neben den oben angesprochenen Umweltschutzaktivitäten präsentiert sich auch der Fuhrpark mit lärm- und schadstoffarmen MAN-Fahrzeugen als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie. Auch die auf 85 km/h reduzierte Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge unterstreicht ebenso wie intermodale Transportkonzepte, die See und Schiene einbeziehen, die „Grüne“-Logistik-Ausrichtung und sparen Schadstoff-Emissionen. Wie viel, kann anhand von jährlichen Umweltbilanzen, die Bode veröffentlicht, nachvollzogen werden. Für die Wartung der eigenen 65 Fernverkehrs-lastzüge und ca. 200 Trailer hat Bode eine eigene Werkstatt.

Mit multimodalen Transportkonzepten und mehr...

...steht Umweltschutz im Blickpunkt. (Fotos: Spedition Bode)





Intermodale Ausrichtung

Sowohl bei den Trailern in Planenausführung nach DIN EN 12642 Code XL für den Kombinierten Verkehr bis 140 km/h als auch bei Kofferaufbauten, Kühlcontainern und -trailer, Containern und Container-Chassis, zeigt sich auch beim Equipment der verkehrsträgerübergreifende Transport-Ansatz. Das Engagement und der Innovationsgrad finden sich auch in der Eigenentwicklung von Detaillösungen wie der patentierten Papierrollensicherung (BOKAS) wieder.

Die GPS-gestützte Fahrzeugüberwachung ermöglicht einen steten Überblick über den jeweiligen Standort der beförderten Waren. Neben dem Transport auf Europas Straßen bietet die Spedition Bode mit Partnern intermodale Verkehre nach Skandinavien, Mittel- und Osteuropa sowie über See in alle Ostsee-Anrainerstaaten an.

Lager- und Qualitäts-Management

Müssen Waren vor der Distribution abgeholt und eingelagert werden, kümmern sich ausgebildete Mitarbeiter um die fachgerechte Lagerung, Kommissionierung und Weiterleitung. Die Reinfeldler Spedition bewirtschaftet 150.000 m² Betriebsfläche mit 30.000 m² Hallenfläche und mehr als 10.000 Hochregal-Palettenstellplätzen. Auch temperaturgeführte Lager sind mit verschiedenen Temperaturbereichen von -25 bis 18 °C vorhanden. Im Gefahrgut- und Sicherheitsbereich kooperiert Bode seit langem mit der Dekra Automobil GmbH. Beim Qualitäts-Management nach ISO 9001 mit integriertem Umwelt-Management ISO 14001 und Lebensmittel-Management ISO 22000 arbeitet die Spedition mit TÜV SÜD zusammen.

IMPRESSUM

Verlag: K&H Verlags-GmbH
 Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt
 Tel.: (0 47 47) 87 41-0 · Fax: (0 47 47) 87 41-2 22

Redaktion: H. Peimann Tel.: (0 47 47) 87 41-3 01
 (Chefredakteur) hpeimann@contrailo.de
 Frank Heise Tel.: (0 47 47) 87 41-2 50
 fheise@contrailo.de
 Stephan Keppler Tel.: (0 47 47) 87 41-2 20
 skeppler@contrailo.de
 Stefanie Hünken Tel.: (0 47 47) 87 41-2 35
 shuenken@contrailo.de

Redaktions- Sandra Schramm Tel.: (0 47 47) 87 41-2 44
 assistenz: Fax: (0 47 47) 87 41-3 22

Anzeigen: Frank Stüven Tel.: (0 47 47) 87 41-3 03
 fstueven@contrailo.de
 Tobias Ritscher Tel.: (0 47 47) 87 41-4 10
 tritscher@contrailo.de

Fax: (0 47 47) 87 41-4 22
 eMail: info@contrailo.de

Layout: Sandra Wilckens, Sabine Peimann, Svenja Naubert,
 Carina Wegner, Regina Köhnken, Jasmin Mahnken,
 Monika Zupke

Mitarbeiter: Gaby Preuschoff, Bianca Peimann, Elke Stern,
 Jacqueline Smiatek, René Niedermeyer,
 Susanne Sinss, Cigdem Kilicaslan, Alexander Bigaj,
 Jakob Diring, Ursula Schröder, Carmen Bartsch,
 Ines Nettlau

Satz/Lithos: K&H Verlags-GmbH
 Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt

Vertrieb: Vehicles-World-Online GmbH · 27616 Beverstedt

Verlagsleitung: S. Peimann

Druck: SKN · Stellmacherstraße 14 · 26506 Norden

Erscheinungsweise: 11x im Jahr

Artikel, die namentlich gekennzeichnet sind, stellen die Ansicht des Verfassers dar und nicht unbedingt der Redaktion oder des Verlages. Nachdruck oder Vervielfältigung darf nur mit Genehmigung des Verlages erfolgen. Einsender von Briefen, Manuskripten usw. erklären sich mit redaktioneller Überarbeitung einverstanden. Für unverlangte Manuskripte haftet nicht der Verlag. Bei Nichtbelieferung durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch auf Ersatz.

Bezugsbedingungen: Einzelpreis je Heft 4,00 € inkl. MwSt.
 Das Abonnement verlängert sich um ein Jahr; wenn es nicht drei Monate vor Ablauf eines Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

Bankverbindung: Volksbank eG OHZ
 (BLZ 291 623 94), Konto-Nr. 3 000 433 000
 ISSN 1864-4783



Angeschlossen der Informationsgesellschaft zur
 Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V.