

Container-Gateways unter

Auf der Intermodal-Messe in Hamburg wurden neue Kooperationen

Von Michael Hollmann

Die Schwemme der in Container verpackten Ladung hält an. Während seeseitig die Terminals ihre Kapazität den Anforderungen anpassen konnten, bringt der Zu- und Ablauf auf der Landseite immer mehr Probleme.

Obwohl Staat und Privatwirtschaft in Deutschland massiv in den Ausbau der Seehäfen investieren, werden sich die Abfertigungsengpässe im Containerumschlag nicht in Luft auflösen. Alle Beteiligten der Transportkette müssen enger kooperieren, ihre Prozesse und Betriebszeiten besser aufeinander abstimmen, damit die Container reibungslos ihren Empfänger erreichen. Dazu riefen führende Vertreter der verladenden Wirtschaft und der Verkehrsbranche auf der diesjährigen Intermodal-Messe in Hamburg auf.

Die Fachleute zeigen sich vor allem über die landseitigen Engpässe im Seehafenverkehr besorgt. Während die großen Containerschiffe dank hoher Investitionen in gigantische Ship-to-Shore-Kräne zumeist rasch abgefertigt werden können, müssen Trucker und Eisenbahnope- rateure häufig stundenlange Wartezeiten in Kauf nehmen. „Die Terminals optimieren sich auf Kosten von Straße und Schiene. Die Investitionen dienen in erster Linie den Reedereien“, schimpfte ein Teilnehmer.

Engpässe bleiben. Seeseitig scheint sich die Situation seit der Überlastungskrise vor drei Jahren deutlich verbessert zu haben. Doch Probleme im Zu- und Ablauf sorgen weiterhin für

Schlagzeilen. In Rotterdam liegen die Engpässe bei der Binnenschiffsabfertigung, im Hamburger Hafen bei der Schiene. Kaum waren die dringendsten Instandsetzungsarbeiten bei der Hafenbahn behoben, da sorgten im Sommer IT-Probleme bei Stinnes/Rai-

lion schon für neuen Ärger bei Operateuren und Verladern. Am Kombi-Terminal von Eurogate Intermodal in Ham-

burg-Waltershof kommt man gegen die steigenden Mengen kaum noch an. Geschäftsführer Lars Hedderich richtete bei seinem Auftritt auf der Intermodal-Konferenz mahnende Worte an Reeder, Spediteure und Containerterminal-Betreiber. „Alle Beteiligten müssen zu einer besseren Kapazitätsplanung kommen“, sagte Hedderich.

„Wenn wir Ressourcen in drei bis sechs Jahren planen, wird der Schienen nicht klappen

Früh inform und Kombi- der langen V ten auf der zeitig Inform Destination Züge können guriert und den werden. bahnen müs beweglicher samen Planu prozess sind Verlater davi auf die Schie

So hat d bei der Orga sendungen a nur 30 statt teil am Gesa Jörg Schnack Air Transpo Logistics: „D chend. Es da nen einziger erganzzug disponieren. Ganz oben a seinem Wei nachtswunsch zettel steh regelmäßige Wartungs- u Instandsetzu burger Hafen sierung der relevanten IT- (Wadis) und I ckenberg sag sehr wohl zu tion mit allen „Wir wollen nerschäften mit Laufzeite ren abschließ gistiker.

Dichtere Ver intensiveren hat das für de teil, dass er sition bei den sichern kann in den komm liebter werde Garratt, Chei firma MDS Tr hält der Trei Verkehrsströ Containerhäfi Infrastruktur „Wir machen Zeiten durch. lokal und regi kehrsnetze au



Foto: Hollmann

»Wenn wir uns untereinander abstimmen, kann die Situation entzerrt werden«

Rüdiger Grigoleit, BDI

45-Fuß-Box auf dem Vormarsch

Unit 45 sieht großes Potenzial in Deutschland

Trotz großer Unsicherheiten über die Zulässigkeit der 45-Fuß-Container auf Europas Straßen nimmt die Nachfrage nach solchen Spezialbehältern rapide zu. Spediteure und Verlater sind auf der sicheren Seite, wenn sie sich für palettenbreite High-Cube-Modelle mit abgeschrägten Eckpfosten entscheiden. Diese Boxen dürfen quasi uneingeschränkt auf allen Verkehrsträgern eingesetzt werden, da sie den maximal zulässigen vorderen Schwenkradius von 2,04 m um den Königszapfen (Verbindung zwischen Sattelzugmaschine und Auflieger) einhalten.

Auch einige Anbieter von Standard-Massenware für den Überseeverkehr wie die Cronos Group schaffen sich inzwischen zusätzlich die artfremden palettenbreiten 45-Fuß-Einheiten an. „Die Flotte umfasst zwar erst 1000 Einheiten. Wir wollen aber mehr Investitionen in diesen Bereich lenken“, so Keith Elliott, Technical Director bei Cronos Containers. Die britische Firma Container Leasing UK geht denselben Weg. „Von 1200 auf rund 2000“ werde der Bestand wohl nächstes Jahr zulegen, so Technical Director Jim Lawn. Für die intermodalen Operateure ist die Box eine scharfe Waffe

im Wettkampf mit dem Lkw-Trailer, da sie jetzt pro Ladeeinheit dasselbe Frachtvolumen mitnehmen können. 33 Euro-Paletten finden in dem 13,7 m langen Innenraum Platz.

Marktführer ist der niederländische Anbieter Unit 45. „Wir könnten viel mehr Einheiten produzieren lassen. Aber wir kriegen gar nicht genügend Platz bei den Linienreedereien, um die ganzen Container nach Europa zu verschiffen“, sagt Geschäftsführer Jan Koolen. Die Firma lässt ihre Ware an drei Standorten in China fertigen. Im nächsten Jahr wollen Koolen

Bei Verkehren mit Shortsea-Komponente ist 45-Fuß jetzt Standard“, sagt Unit-45-Chef Koolen.

Der Niederländer will künftig enger mit der Chassis-Leasing-Firma PaulGüntherzusammenarbeiten, um den Kunden eine Komplettlösung anbieten zu können. Die Firmen ergänzen sich in ihrer Kundenstruktur. Während Unit 45 die großen Shortsea-Reedereien beliefert, bedient PaulGünther mit seinen Chassis viele Speditionen und Kraftverkehrsunternehmen. Der Kunde soll Box und fahrbaren Untersatz gleich zusammen beschaffen oder leasen können, ist die Idee. Rund 600 ausziehbare 45-Fuß-Chassis umfasst PaulGünthers Flotte, nachdem vergangene Woche der niederländische Wettbewerber JTS übernommen wurde. „In einem Jahr werden wir wohl bei 1000 bis 1200 Einheiten sein, wenn das Geschäft weiter so wie bislang wächst“, meint Jari de Bruyn, Regional Manager bei PaulGünther. „Wir bauen gleichzeitig unser europäisches Netz aus. Derzeit verfügen wir über 40 Depots europaweit.“ Aus Sicht der beiden Firmen herrscht in Deutschland noch großer Nachholbedarf bei 45-Fuß-Containern. „Durch die Lkw-Maut verlagern sich mehr und mehr Verkehre auf Wasserweg und Schiene. Dazu braucht man dann aber die entsprechende Ladeinheit“, blickt Koolen optimistisch in die Zukunft. DVZ 14.12.2006 (mph/ljpn)



Foto: Hollmann

»In einem Jahr werden wir wohl bei 1000 bis 1200 Einheiten sein«

Jari de Bruyn, PaulGünther

und sein Team 7000 Standardausführungen (Dry Box) und 500 Reefer-Kisten verkaufen. Außerdem soll die gerade entwickelte 45-Fuß-Spezialbox für Fahrzeugtransporte im Markt eingeführt werden. Im innereuropäischen Verkehr bietet die intermodale Ladeeinheit gegenüber dem Lkw eine Reihe von Vorteilen: Sie ist vergleichsweise einbruchssicher, günstig zu verschiffen und flexibel mit allen Verkehrsträgern kombinierbar.

Als Pionier des 45-Fuß-Containers in Europa gilt die Reederei Geest North Sea Line, die inzwischen von der isländischen Gesellschaft Samskip geschluckt wurde. „In den vergangenen fünf Jahren hat sich das Bild wirklich gewandelt.