

# ConTraiLo

- › Land
- › Schiene
- › Wasser

Container | Trailer | Logistik



**DEUTSCH-POLNISCHE  
BEZIEHUNGEN**

K&H Verlags-GmbH, Am Hafen 10, 27432 Bremerörde  
Postvertriebsstück, DPAG, 73713, Entgelt bezahlt



# Das Ganze im Blick ...

## mobile Strom- & Datenübertragung für den Hafen.



### U-Schiene + SMG

- die Alternative zu Kabelketten u. Leitungswagen
- Strom- und Datenübertragung
- Übertragungsgeschwindigkeiten bis 10 Mbit/s
- Fahrgeschwindigkeiten bis 600 m/min
- niedrige lifetime costs



### Schleifleitungskanal

- über- oder unterflur
- unterflur überfahrbar
- Spannungen bis 20 KV



### Leitungswagen

- für Rund- und Flachleitungen
- Fahrgeschwindigkeiten bis 300 m/min
- angetriebene Leitungswagen



### Motorleitungstrommeln

- verschleißarm
- schonende Leitungsführung durch FU
- Spreadertrommel bis 240 m/min möglich

**VAHLE**   
**MACHT STROM MOBIL**

Kamen/Germany +49(0)2307/704-0  
 www.vahle.de · info@vahle.de



## Kapazitäten als Wettbewerbsfaktor

Die Liegeplätze werden knapp! Was an Aus- und Neubaumaßnahmen in den Häfen der Nordrange angekündigt ist, wird bei weitem nicht ausreichen, um die Güterströme der Zukunft zu bewältigen. Das ist die Quintessenz einer neuen Studie zur Zukunft der Containerschiff-Fahrt, die die Hypo-Vereinsbank in Auftrag gegeben und jetzt veröffentlicht hat. Liegeplatzkapazitäten werden damit zum Wettbewerbsfaktor. Aber nicht nur die! Auch die Infrastruktur muss mit der Entwicklung Schritt halten können. Wenn die Schnittstellen zwischen Terminal und Hinterland zum Flaschenhals werden, ist niemandem gedient. Gefordert ist einmal mehr die Politik, die ihre Planungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beschleunigen muss. Ränkelspiele, wie im Fall der Auftragsvergabe zum Bau des Jade-Weser-Ports, sollten jedoch tunlichst vermieden werden. Sie werfen Projekte zurück. Dem Reeder aus Fernost ist das egal. Wenn er den Globus vor sich auf dem Schreibtisch stehen hat und einen geeigneten Hafen in Europa sucht, verschwindet die gesamte Nordrange unter seinem Zeigefinger. Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven oder Hamburg, den Zuschlag bekommt, wer entsprechende Kapazitäten bietet.

In diesem Sinne...

REDAKTEUR

# INHALT

## EDITORIAL

Kapazitäten als Wettbewerbsfaktor ..... **3**

## TIPPS UND TRENDS

Faszinierend und informativ ..... **6**

Trockenes Klima im Container ..... **8**

Leerfahrten reduziert ..... **10**

## HAFENUMSCHLAG

Universelle Spezialisten ..... **12**

Vorwärtstrend im Hinterland ..... **18**

Europas nasse Transitstrecken ..... **22**

Fliegender Wechsel ..... **26**

Logistische Integration ..... **28**

Vielseitig aufgestellt ..... **30**

Gebündelte Kräfte ..... **34**

Die Ostsee boomt weiter ..... **36**

Prächtige Entwicklung ..... **38**

Per Container zum Wachstum ..... **40**

Binnenschiff-Fahrt per Mausklick ..... **42**

## SCHIENE

Variabler Containertransport ..... **44**

Jenseits der Kostenberge ..... **50**

Drehscheibe auf Schienen ..... **54**

Deutsch-polnische Beziehungen ..... **60**

## DIENSTLEISTUNGEN

Wachstum im Stückgutbereich ..... **64**

Linienverkehr und Warehouse-Logistik ..... **66**

So brummt es in Bremerhaven ..... **72**

All around the Container ..... **78**

Mit ein paar Füßen mehr ..... **80**

Impressum ..... **77**

Seite 12



Seite 18



Seite 44



### VARIABLER CONTAINERTRANSPORT

Dass heutige Containerchassis weit mehr als nur simple Stahlbauten sind, zeigt unsere aktuelle Marktübersicht.

### JENSEITS DER KOSTENBERGE

Klimaalarm und drohender Verkehrsinfarkt erfordern zunehmend die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Beispielhaft für Möglichkeiten und Hindernisse haben wir uns mit dem transalpinen Verkehr befasst.



Seite 50

## UNIVERSELLE SPEZIALISTEN

Im letzten Jahr wurden an den Terminals des Hamburger Hafens erstmals über 140 Mio. t Seegüter umgeschlagen. Damit hat die Hansestadt ein neues Rekordergebnis erzielt.

## VORWÄRTSTREND IM HINTERLAND

Mit Einblicken in und Ausblicken für die Branche widmen wir uns dem traditionsreichen Wirtschaftszweig Binnenschiff-Fahrt.

Seite 72



## SO BRUMMT ES IN BREMERHAVEN

Der Autoumschlag in der Seestadt boomt weiter. Über 2 Mio. Fahrzeuge wurden im vergangenen Jahr bewegt. Wir haben uns den Betrieb in einem der größten Autohäfen der Welt aus nächster Nähe angesehen.

 **MITSUBISHI  
GABELSTAPLER**



Halle 25 | H 10

# THE ART OF LIFTING

wenn  
**Zuverlässigkeit**  
zählt



\*14 Cent/min aus dem dt. Festnetz. Mobilnetze können abweichen.

[www.mein-stapler.de](http://www.mein-stapler.de)  
oder 01805 99 88 42\*

**C O N T R A I L O**

Container • Trailer • Logistik

**Online**

[www.ConTraiLo.de](http://www.ConTraiLo.de)



**Prozessbeschleunigung:** Ein neues Modul bindet alle Beteiligten mit ein.

Foto: sk

## Elektronische Hafenaufbereitung

► Durch ihr neues Softwaremodul Zabis-Port ermöglicht die Kewill CSF GmbH nunmehr allen an Seefrachtvorgängen Beteiligten über das Zabis-System eine komfortable Anbindung an die jeweiligen Hafenverfahren. Diese Integration ermöglicht es laut Vertriebsleiter Wolfgang Weckes, in Zabis-Atlas-AES erstellte Movement-Reference-Numbers (MRN) ohne Medienwechsel in einen Hafenauftrag zu überführen. Die durch den Zabis-Port-Einsatz erzielte Beschleunigung des Abwicklungsprozesses stellt für jeden Anwender einen unmittelbaren Effizienzgewinn dar. Von den an der Transportkette beteiligten Kai- und Packbetrieben, Reedereien usw. werden dann die entsprechenden Stati wie Gate-in an den Provider gemeldet. Das gilt auch für die Nachrichten vom Zoll. Vom Provider wiederum kommen die Statusnachrichten bzw. Fehlermeldungen an Zabis-Port zurück.

## Faszinierend und informativ

### ► Neu erschienen: Bildband „Containerseeschiff-Fahrt“

**WISSEN.** Containerseeschiff-Fahrt ist das Rückgrat des Welthandels: Mehr als 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert. Ein Großteil davon inzwischen auf Containerschiffen. Einen faszinierenden Einblick in die Welt der Containerseeschiff-Fahrt gewährt ein neuer Bildband, der jetzt von der Bremer Hanseatic Lloyd Reederei herausgegeben wurde. Auf 144 Seiten erfährt der Leser anschaulich illustriert alles über den Containertransport auf dem Wasser.

Mit den renommierten Schiff-Fahrts-Experten Prof. Dr. Thomas Pawlik und Heinrich Hecht wurden zudem ausgewiesene Kenner der Materie als Autoren gewonnen. Das einzigartige Fotomaterial in dem aufwändig gestalteten Bildband stammt von international renommierten Fotografen sowie vielen Archiven von Schiff-Fahrtsunternehmen und vervollständigt die Informationen.

Zu beziehen über: Heel Verlag GmbH, Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter/Germany info@heel-verlag.de. Der Band kostet 49,90 Euro.



**Grandios illustriert:** Einen faszinierenden Einblick in die Welt der Containerseeschiff-Fahrt gewährt ein neuer Bildband, der jetzt von der Bremer Hanseatic Lloyd Reederei herausgegeben wurde.

Foto: Hanseatic Lloyd

## Unternehmensrekord

**FINANZIERUNG.** Die Hamburger MPC Capital AG hat mit einem Volumen von rund 1,5 Mrd. US-Dollar Anfang Februar die größte Transaktion in ihrer Unternehmensgeschichte unterzeichnet. Bei dem Mega-Deal handelt es sich um die Bestellung von acht modernen Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von jeweils über 13.000 TEU.



**Die Hamburger MPC hat acht Containerschiffe bestellt.**

Foto: MPC

# Ready for action

Was immer Sie vorhaben – wir sind für Sie da.



## Logistik-Experte

Containerumschlag schnell und sicher – die perfekte Lösung.

### Was die Terex Reach Stacker für Sie so wertvoll macht:

- Vollständige Produktpalette für Ihren Bedarf an Güterumschlag
- Innovative Konstruktion und erstklassige Komponenten
- Ausdauernde Antriebstechnik für harte Arbeitsbedingungen
- Hohe Verfügbarkeit – hinter den Terex Reach Stacker steht zuverlässiger Service
- Eine ausgezeichnete Investition

[www.terex-ppm.com](http://www.terex-ppm.com)



**TEREX**®

Terex Cranes France · Z.I. de la Saule - B.P. 106 · 71304 Montceau-les-Mines · +33 (0) 3 85 67 38 00 · [intsales@ppmterex.com](mailto:intsales@ppmterex.com)  
Terex-Demag GmbH & Co. KG · Zweibrücken, Germany · +49 (0) 63 32 / 830 · [info@terex-demag.com](mailto:info@terex-demag.com)

© Terex Corporation 2007 · Terex ist ein eingetragenes Warenzeichen der Terex Corporation in den Vereinigten Staaten von Amerika und vielen anderen Ländern

## Sicherheit unterwegs

► Je mehr Güter transportiert werden, desto unwiderstehlicher fühlen sich leider auch Langfinger von (auch nur vermeintlich) wertvoller Ladung in Trailern und Containern angezogen. Zum Schutz von Fahrzeug und Fracht hat Afusoft das Satellitensystem GlobalWave MT3300 entwickelt. Das System bietet europaweit 24 Stunden Überwachung und Alarmverfolgung mit dem webbasierten, vollautomatischen Alarmierdienst Afusoft Security.WEB. Mit Hacker-schutz und end-to-end Verschlüsselung ausgerüstet, bietet er Positionsanzeigen auf Straßenkarten höchster Qualität und alarmiert z. B. bei Verlassen eines markierten Gebietes (Geofencing) automatisch durch Sprachanrufe, Fax, E-Mail und SMS. Standorte und Parameter können jederzeit abgefragt werden. GlobalWave MT3300 enthält Satellitentransceiver, einen integrierten GPSLocator und Antennen in einem wetterfesten IP65 Gehäuse.



**Hab Dich!** Das Sicherheitssystem *GlobalWave MT3300* schützt Fahrzeug und Ladung vor Diebstahl.

Foto: Afusoft

## Trockenes Klima im Container

### ► Duisport-Gruppe setzt auf innovative Trockenmittelbox

**CONTAINER.** Sie ist lebensmittel-tauglich, umweltverträglich, lange haltbar, nachfüllbar und günstig in der Anschaffung. Die neue Duisbox, die die Duisport-Gruppe beim Packen der Container verwendet, hat viele Vorzüge. Hauptvorteil: Sie schafft ein raumregulierendes Klima von etwa 50 Prozent Luftfeuchtigkeit und garantiert damit, dass die Ware trocken ihr Ziel erreicht. Insbesondere Container, die feuchtigkeitsempfindliche Güter auf den Weltmeeren transportieren, sind klassische Kandidaten für den Einsatz dieser neuen Box.

Die Duisburger Hafen AG hat entscheidend bei der Entwicklung mitgewirkt und sich so frühzeitig die Patent- und weltweiten Vertriebsrechte gesichert. Die Automobil-, Maschinenbau- und Konsumgüterindustrie setzen bereits mit Erfolg die Box in der Box ein. Die Münchener Rückversicherungsgesellschaft hat festgestellt, dass Feuchtigkeits- und Kondensations-schäden die häufigste Ursache für Schäden im Containerverkehr sind. Entscheidend ist ein konstantes Raumklima von 50 bis 60 Prozent Luftfeuch-

tigkeit. Dieser Wert gilt allgemein als unschädlich, sodass weder Rost, Schimmel oder durchweichte Kartonnage im Container auftreten können. Genau das bewirkt die Box, die für schützenswürdige Güter entwickelt wurde.



**Schafft ein raumregulieren-des Klima:** Die so genannte „Duisbox“ sorgt für trockene Luft im Container.

Foto: Duisport

## Binnenschiff-Fahrt auf dem richtigen Kurs

**POLITIK.** Die Europäische Kommission legte Ende 2007 ihren ersten Bericht über die Fortschritte des Programms NAIADES zur Förderung der Binnenschiff-Fahrt in Europa vor. Demzufolge wurden unter anderem Initiativen zur Verbesserung der Marktbedingungen, zur Modernisierung der Flotte, zur Erhöhung der Attraktivität von Binnenschiff-Fahrtsberufen und zum Ausbau der Infrastruktur eingeleitet. Jacques Barrot, Vizepräsident und für Verkehr zuständiges Mitglied der Europäischen Kommission, erklärte dazu: „Durch intensivere Nutzung der Binnenwasserstraßen können die CO<sub>2</sub>-Emissionen maßgeblich gesenkt werden.“

# MIETEN

## mit Riesen-Auswahl



Bei PEMA finden Sie fast alles zwischen 12 und 40 Tonnen. Sattelzugmaschinen, Motorwagen, komplette Gliederzüge, Anhänger und Auflieger mit Pritschen-, Koffer-, Kühl-, Kipp-, Container- oder Kranaufbau. Ebenfalls kurzfristig lieferbar sind Bau-, Tank- und Silofahrzeuge sowie Wechselbehälter und Lafetten.



# PEMA

TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

[www.pema.eu](http://www.pema.eu)

Tel. 0 55 21/86 00 · [vertrieb@pema.eu](mailto:vertrieb@pema.eu)

PEMA finden Sie an  
18 Standorten in 7 Ländern.

## LINIENDIENSTE

### Neuer Kunde für Eurogate?

Die israelische Reederei ZIM steuert im Rahmen ihres neu aufgelegten Asien-Europa-Dienstes den Eurogate Container Terminal Bremerhaven an. Das erste Containerschiff der Größenordnung 4250 TEU machte Anfang Februar an der Stromkaje fest. Der East-West Express Service (EWX) ist ZIMs erster größerer Dienst mit Fahrgebiet Nordeuropa. Der ZIM EWX läuft zukünftig Bremerhaven einmal wöchentlich immer montags an. Insgesamt werden acht Containerschiffe mit Ladekapazitäten von 4250 TEU eingesetzt. Die Schiffe nehmen die Route von Shanghai, Xiamen, Shekou und Port Klang nach Le Havre, Antwerpen, Tilbury und Bremerhaven.

## CONTAINER

### Service neu strukturiert

► Hapag-Lloyd hat seinen European Express Service (EEX) zwischen Nordeuropa und Griechenland/Türkei neu strukturiert und kann damit die wöchentlichen Abfahrten verdoppeln. Die beiden Dienste (EEX 1 und EEX 2) werden in Kooperation mit der Reederei MSC gefahren und bedienen die Häfen Izmir und Piräus je zweimal wöchentlich, Istanbul, Thessaloniki und Gemlik je einmal. In Nordeuropa werden die Häfen Felixstowe, Antwerpen (beide Dienste) und Le Havre (nur EEX 1) bzw. Sines in Portugal (nur EEX 2) bedient.



**Neuerung:** Service-Stationen für Reefer gab es nach Angaben von Contargo bisher nur in Seehäfen.

## Leerfahrten reduziert

### ► Contargo eröffnet Reefer-Service-Station in Ludwigshafen

**Dienstleistungen.** In Zusammenarbeit mit dem niederländischen Reefer-Spezialisten Smith-Holland hat der Terminalbetreiber Contargo an seinem Standort in Ludwigshafen eine professionelle Service-Station für Kühlcontai-

### Neuer Standort im Hafen

**CONTAINERTRANSPORTE.** Der Hamburger Vermietspezialist TIP Services baut sein Chassis-Geschäft aus. Container-Fahrgestelle für alle gängigen Größen können jetzt auch in Duisburg angemietet werden. TIP Services Produkt-Manager Mathias Liebezeit sieht vor allem in der Kurzzeitmiete Potenzial: „Der Duisburger Hafen boomt. Spediteure suchen händeringend nach zusätzlichen Transportkapazitäten.“ Das Vermiet-Equipment in Duisburg besteht aus neuen Krone-Multi-Chassis, die für Container unterschiedlicher Größe eingesetzt werden können (20'-, 40'- und 45'-Container) sowie aus Tank-Chassis des Herstellers Van Hool. Mietzeiträume sind von einem Tag bis zu mehreren Jahren inklusive Wartungsleistungen und Services möglich. Jedes Jahr wird der Fuhrpark um neue Containerchassis erweitert. Auch Komplettzüge aus Zugmaschine und Containerchassis können bei TIP angemietet werden.



**Jetzt auch ab Ruhrort:** Komplettzug mit Zugmaschine und Container-Chassis von TIP Services.

Foto: TIP

ner eingerichtet. Reeder können dort ihre Reefer vor oder nach der Reise nach gängigen Regeln warten lassen. Der Geschäftsführer von Contargo Ludwigshafen, Hans-Peter Hofmann, verweist auf die Vorzüge des neuen Dienstes: „Weil es diesen Service bislang nur in den Seehäfen gab, konnten die Reeder oft keine Rundläufe durchführen, sondern mussten immer wieder einen One-Way-Leercontainertransport von oder zum Seehafen für eine Import- oder Exportbeladung in Kauf nehmen. Ab sofort entfallen eine Menge Leertransporte und alles geht viel schneller.“

Angeboten werden alle üblichen Leistungen, wie Pre-Trip Inspection (PTI), Funktionsprüfungen, Garantiereparaturen und Reinigung. Reparaturen werden mit Original-



**Immer cool bleiben:** Kühlcontainer können jetzt auch in einer eigenen Service-Station in Ludwigshafen gewartet werden.

Fotos: Contargo

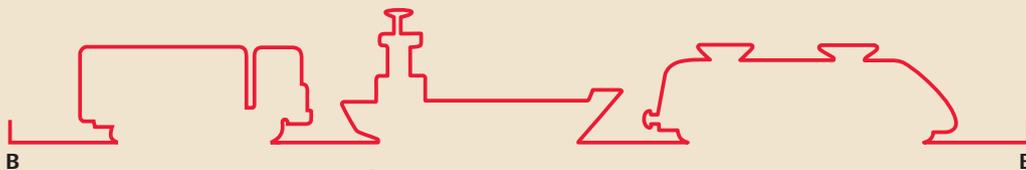
nal-Ersatzteilen für Aggregate der Marken Carrier Transicold, Thermo King und Dai-kin durchgeführt.

In dieser Qualität und dem Umfang wurden solche Leistungen bisher in der Rhein-Nekar-Region nicht angeboten. Hofmann sieht einen großen Bedarf an seinem

neuen Service und erwartet eine Kundennutzung weit über die Wirtschaftsregion hinaus.

Smith-Holland bietet diesen Service bereits in Rotterdam und Antwerpen an und plant eine deutsche Niederlassung in Ludwigshafen.

**Rail Cargo Austria**  
Ein Unternehmen der ÖBB



**Der beste Weg von B-to-B.**

Wir kombinieren die Zuverlässigkeit der Bahn mit der Flexibilität des LKW, den interkontinentalen Möglichkeiten des Schiffs und dem Tempo des Flugzeugs – das macht in Summe ein perfektes Transport- und Logistiksystem, das Ihre Güter schnell, effizient und sicher an jeden Ort der Welt liefert. [www.railcargo.at](http://www.railcargo.at)



Universelle  
**SPEZIALISTEN**



## **HAFEN HAMBURG** verzeichnet auch 2007 Umschlagrekord

Erstmals 140 Mio. t Gesamtumschlag und 9,9 Mio. Container (TEU) – Deutschlands größter Universalhafen glänzt nach der Bilanz 2007 mit starkem Zuwachs im Containerverkehr und erwartet 2008 den Sprung über die 10-Mio.-TEU-Marke.



◀ DR. HANS PETER DÜCKER

*HPA-Geschäftsführer: Hält eine leistungsfähige Anbindung des Hinterlandes angesichts des geplanten Wachstums für wichtig und unerlässlich.*



Im zurückliegenden Jahr wurde an den Umschlagterminals des Hamburger Hafens erstmals die Rekordzahl von 140,4 Mio. t im Seegüterumschlag abgefertigt. Das entspricht in der Ende Januar vorgestellten Bilanz einem Zuwachs von 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Mit der Anzahl von 9,9 Mio. TEU (20'-Standardcontainer) wurde im Containerumschlag ein neuer Rekord aufgestellt und ein Plus von 11,6 Prozent erzielt. Der Umschlagbereich „konventionelle Stückgüter“ schnitt 2007 im Vergleich zum Vorjahr besonders gut ab und führte mit 2,9 Mio. t zu einem Zuwachs von 9,1 Prozent. Der Umschlag von Massengut erzielte mit insgesamt 41,7 Mio. t ein gutes Ergebnis, blieb aber 2,4 Prozent unter dem sehr guten Vorjahresergebnis.

### Rekorde schaffen Arbeitsplätze

**Senator Gunnar Uldall**, Präses der Behörde für Wirtschaft und Arbeit: „Um das prognostizierte Wachstumspotenzial des Hamburger Hafens voll auszuschöpfen und die Warenströme und die damit verbundene Wertschöpfung nach Hamburg zu lenken, ist es dringend erforderlich, Umschlagkapazitäten und Hafeninfrastuktur entsprechend weiter zu verbessern. Im vergangenen Jahr hat der Hamburger Senat daher das größte Ausbauprogramm in der Geschichte des Hafens auf den Weg gebracht. Priorität hat

dabei die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Nur wenn die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens langfristig gesichert ist, können die prognostizierten Wachstumsraten erreicht und weitere Arbeitsplätze geschaffen werden.“

### Standort attraktiv gestalten

Ein Vorhaben, das **Dr. Jürgen Sorgenfrei**, Vorstand Hafen Hamburg Marketing, weiter konkretisierte. So ginge es primär nicht darum, beispielsweise bei den Umschlagzahlen etwa dem Rotterdamer Hafen Paroli bieten zu wollen, sondern weiterhin das eigene Wachstum und den damit verbundenen Zuwachs an Arbeitsplätzen im Blick zu haben.

Darüber hinaus gelte es, gerade durch den universellen Umschlag an der Elbe, den Hafen Hamburg für alle Reeder attraktiv zu gestalten. Erst ein breites Umschlagangebot sichere auch eine entsprechende Nachfrage durch die jeweiligen Gesellschaften.

### Infrastruktur anpassen

Alle Teilnehmer der Pressekonferenz Ende Januar waren sich im Übrigen einig bezüglich der Herausforderungen der kommenden Jahre. In besonderem Maße betrifft dies die Infrastruktur. Als Stichwort sei hier nur der Hinterlandverkehr genannt. So sieht nicht nur der HPA-Geschäftsführer **Dr. Hans Peter Dücker** in einer reibungslosen Anbindung an das nahe und ferne Umland einen entscheidenden Erfolgsfaktor für den Hamburger Hafen, gerade auch vor dem Hintergrund des gewünschten Wachstums.

Von den geplanten Ausbaumaßnahmen sind dabei alle Verkehrsträger gleichermaßen betroffen – vielleicht sollte man besser sagen, profitieren von den Zukunftsplänen. Zu den größeren Projekten, die von einer Vielzahl kleinerer Vorhaben ergänzt werden, zählen eine neue Köhlbrand-Querung vermutlich bis zum Jahr 2015, ein spürbarer Ausbau der Gleiskapazitäten (Masterplan Bahn) sowie der Vertiefung von Ober- und Unterelbe. Damit sollen Straße, Bahn und (Binnen-)Schiff-Fahrt auf den anvisierten Umschlag von 18 Mio. TEU im Jahre 2015 ausreichend vorbereitet werden.

## Ausblick 2008

Für das Jahr 2008 erwartet Hafen Hamburg Marketing e. V. ein positives Ergebnis im seeseitigen Hafenumschlag. Der Gesamtumschlag wird auf rund 146 Mio. t eingestuft. Für den Bereich Containerumschlag geht Hafen Hamburg Marketing e. V. schließlich von einem Plus zwischen 8 und 10 Prozent aus und erwartet so ein Umschlagergebnis um die 10,8 Mio. TEU.

## DR. JÜRGEN SORGENFREI

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e. V.: Erwartet auch für das Jahr 2008 ein positives Ergebnis im seeseitigen Hafenumschlag.



## GUNNAR ULDALL

Präsident der Behörde für Wirtschaft und Arbeit: Wird dem neuen Senat der Hansestadt nicht mehr angehören.

Fotos: Hafen Hamburg Marketing, fh, sk

Die Bedeutung von Hamburg als ausgesprochene Warendreh-scheibe erläuterte Dr. Jürgen Sorgenfrei an Hand der erfassten Umschlagbewegungen: „Der weltweit als leistungsstark und verkehrsmäßig sehr gut positionierte Hafen Hamburg profitiert von seiner Rolle im globalen Außenhandel und dabei besonders als

Umschlaghafen für Seeverkehr auf der Achse Fernost/Asien und dem Ostseeraum. Die Ostseeverkehr mit osteuropäischen Ländern konnten sich 2007 erneut mit einem Wachstum von 21,2 Prozent gegenüber anderen Verkehrsrelationen deutlich verbessern. Dass sich der seeseitige Verkehr per Feederschiff



# 100% INTERMODAL TRANSPORTATION



**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. Wilcza 46, Warszawa  
Tel.: + 48 22 - 336 34 00  
E-Mail: warszawa.info@polzug.pl

[www.polzug.de](http://www.polzug.de)



## ▲ HINTERLAND-FRACHT

*Dank vielfältiger Verkehrsverbindungen werden eine Vielzahl an Ladungen gerade auch für Skandinavien oder Osteuropa über Hamburg abgewickelt.*



## ▲ STEHT AUCH FÜR DAS BREITE UMSCHLAGANGEBOT

*Den Zuwächsen im Sauggutimport, vor allem Ölfrüchte und Getreide, standen in 2007 Verluste im Export entgegen.*

unverändert positiv für Hamburg entwickelt, veranschaulicht das 2007-Ergebnis im Containerverkehr mit Russland. Hier erzielte der Hamburger Hafen 2007 mit umgeschlagenen 730.000 TEU ein Spitzenergebnis (+21,6 Prozent). Russland festigt damit seine dritte Position unter den zehn wichtigsten Handelspartnern des Hamburger Hafens im Containerverkehr.

## Asien an der Spitze

Der Containerverkehr Hamburgs mit den Fahrtgebieten Asiens stieg von 2006 auf 2007 um rund 722.000 TEU. Das entspricht einem Plus von 14,9 Prozent. Ostasien und Südostasien verzeichneten im Jahr 2007 mit 16,5 Prozent (3,9 Mio. TEU) und 12,2 Prozent (1 Mio. TEU) jeweils zweistellige Zuwachsraten.

Anzeige

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

Allein im Indienverkehr, eine der kommenden Außenhandelsregionen, wurden im Seeverkehr via Hamburg im zurückliegenden Jahr 150.000 TEU umgeschlagen. Das sind rund 48 Prozent mehr als im Vorjahr. Die herausragende Bedeutung, die der Seehafen- und Logistik-Standort Hamburg für die Abwicklung der Importe und Exporte im Verkehr mit China und Asien einnimmt, verdeutlicht die Zahl von 27 Vollcontainer-Liniendiensten, die Hamburg wöchentlich mit den Häfen in Fernost verbinden.

## Zuwächse in vielen Bereichen

Der Massengutumschlag, der im Jahr 2007 rund 42 Mio. t erreichte, blieb mit 2,4 Prozent knapp unter dem Vorjahresergebnis. Der Greifergutumschlag (Erze, Düngemittel und vor allem Kohle) blieb mit einem Ergebnis von 21,7 Mio. t (-2 Prozent) knapp unter dem hohen Vorjahresniveau. Der Bereich Flüssiglading verzeichnete erneut eine Steigerung und erzielte 14,7 Mio. t (+3,6 Prozent). Den Hauptanteil an diesem Zuwachs hatten Mineralölprodukte. Der Sauggutumschlag erreichte zwar beim Ölfrüchte- und Getreide-Import Zuwächse von 3,4 Prozent und 114,3 Prozent, konnte aber auf der Exportseite verringerte Umschlagmengen nicht kompensieren.

## Die Großen sind da

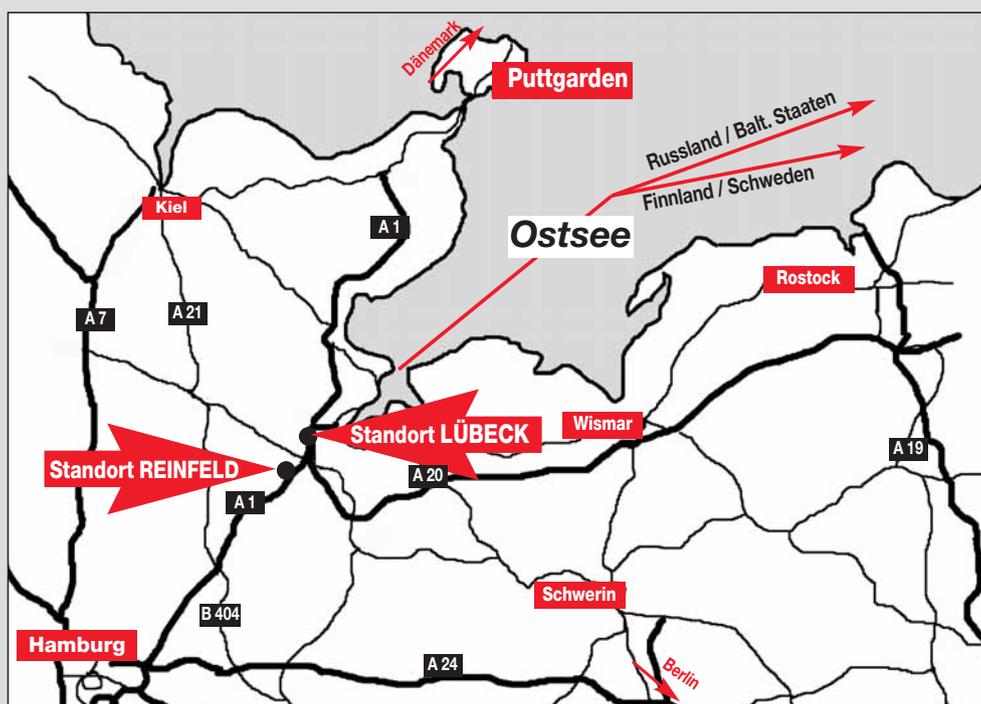
Insgesamt wurden im zurückliegenden Jahr 5,2 Mio. t Sauggut in Hamburg umgeschlagen (-17,4 Prozent). Zur Schiffsgrößenentwicklung berichtete Dr. Sorgenfrei: „Die großen Containerschiffe sind bereits da. Große Container- und Massengutschiffe mit mehr als 12,8 m Tiefgang müssen sich beim An- oder Auslaufen des Hamburger Hafens nach den Tidenfenstern richten und können wegen der fehlenden Elbtiefe nicht ihren Frachtraum zum Transport von Stück- oder Massengütern voll nutzen. Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für diese Schiffsgrößen ist deshalb für den Hamburger Hafen von größter Bedeutung.“

**Vor den Toren Lübecks**  
**1 BAB-Abfahrt vor dem Kreuz Lübeck A1 / A 20**  
**nach Mecklenburg-Vorpommern.**

**SPEDITION**  
**BODE**  
**TRANSPORT & LOGISTIK**



**Feldstraße 2 (Gewerbegebiet) · 23858 Reinfeld (Holstein)**  
**Telefon 0 45 33 / 70 60-0 · Telefax 0 45 33 / 54 16**



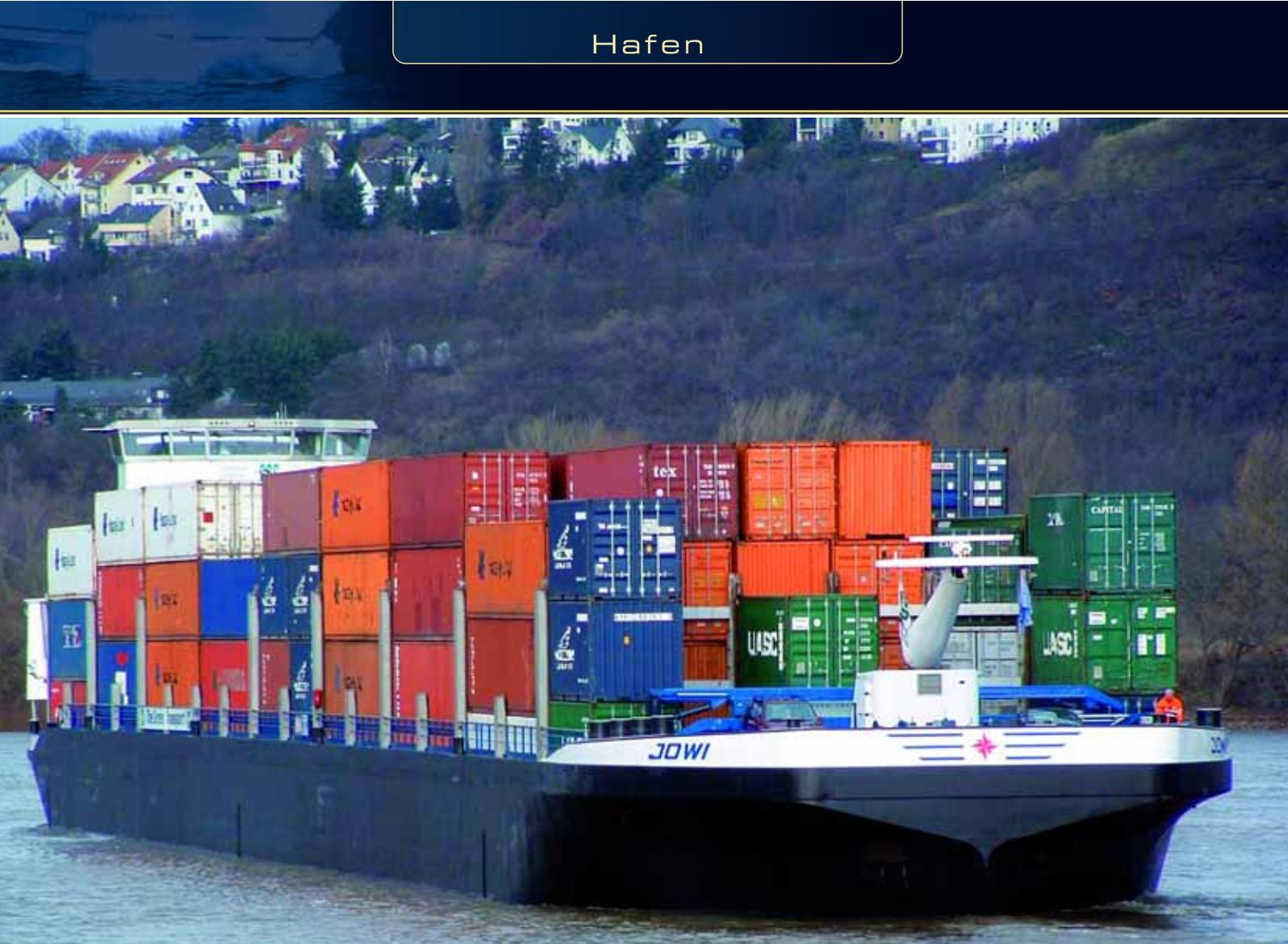
**Jetzt auch in Lübeck**  
**An der Autobahnausfahrt Lübeck-Siems (A 226)**

**Logistik-Center Seelandkai**

**Seelandstraße 33 · 23569 Lübeck**  
**Telefon 04 51 / 29 61-0 · Telefax 04 51 / 29 61-299**

- ➡ **Wir lagern und kommissionieren auf rd. 28.000 qm Hallen-Fläche**
- ➡ **Wir transportieren mit über 60 eigenen Fahrzeugeinheiten und verlässlichen Kooperationspartnern**

**[www.spedition-bode.de](http://www.spedition-bode.de) · [info@spedition-bode.de](mailto:info@spedition-bode.de)**



# VORWÄRTSTREND im Hinterland

**DIE ENTWICKLUNG**  
der Binnenschiff-Fahrt in Deutschland

Noch lange bevor es überhaupt Straßen gab, nutzten die Menschen schon Flüsse als Transportwege. So gesehen dürfte die Binnenschiff-Fahrt zu den Gewerben mit der längsten Tradition zählen. Und wenngleich ihr in Deutschland, wie in Europa auch, eine große Zukunft vorausgesagt wird, ist vor allem in Deutschland die jüngere Vergangenheit noch allgegenwärtig.

Der erste große Boom der Binnenschiff-Fahrt setzte nach dem Zweiten Weltkrieg ein, als der Wiederaufbau schnellen Nachschub von Material und Energie erforderte. In Deutschland wurde der Transport von Rohstoffen und Energieträgern durch ein Festfrachtensystem mit verbindlichen Tarifen geregelt. Der streng reglementierte und stark abgeschlossene Markt brachte den Reedereien gute Profite und Schiffsführern wie Matrosen ansehnliche Löhne und gute Arbeitsbedingungen. Doch der schöne Schein sollte trügen: Es begann mit dem Niedergang der Kohle- und Stahlindustrie, mit dem die wichtigsten Frachtverkehre einbrachen.

### Die mageren Jahre

Die Aufhebung nationaler Festfrachten durch die EU tat ihr Übriges. Während Deutschland die EU-Richtlinie sofort umsetzte und Reedereien wie Schiffssleute sich selbst überließ, nutzten die Niederlande die fünfjährige Übergangsfrist, wobei die Politik die Binnenschiff-Fahrt mit entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen unterstützte. Das Resultat heute: Von 724 Schiffen, die zwischen 2000 und Mitte 2005 gebaut wurden, fahren 67 Pro-



Fotos: Contargo, INE, BDB

### ▲ POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN GENUTZT

*Die größte Binnenschiffsflotte in Westeuropa hat die Niederlande.*

zent unter niederländischer, 19 Prozent unter belgischer und gerade einmal 5,5 Prozent unter deutscher Flagge. Für das Land mit dem mit Abstand größten Wasserstraßennetz in Europa eine eher dürftige Bilanz. Wenngleich heute die Niederlande im europäischen Binnenschiffsverkehr eindeutig die Nase vorn hat, so lässt sich aber für Deutschland immerhin wieder der Trend aufwärts diagnostizieren.

### Die Kisten kommen

Als der Container seinen Siegeszug im internationalen Gütertransport antrat, spielte das Binnenschiff dabei zunächst

keine Rolle. Erste Versuche im Containertransport gab es allerdings schon in den 60er Jahren und für die findigen Unternehmer sollten sie sich schließlich lohnen. Dabei kam ihnen die Tatsache zupass, dass die meisten Frachter relativ problemlos Container laden können. Einzige Bedingung ist im Prinzip die freie Sicht über die Ladung hinweg sowie in den toten Winkel vor dem Bug.

Letzterer wird, genau wie bei den großen Containerschiffen zur See, durch Kameras gewährleistet. Die Entwicklung des hochfahrbaren Steuerhauses ermöglichte zudem eine Beladung der Container übereinander. Ein Großteil des Containerverkehrs wird



**Ihr Partner für Containerumschlagkrane  
und teleskopierbare Greifzangenspreader**



**DSD HILGERS Stahlbau GmbH**  
Hilgersstraße · 56598 Rheinbrohl  
☎ (0 26 35) 9 63-275 · Fax (0 26 35) 9 63-385  
info@dsd-hilgers.de · www.dsd-hilgers.de

## ▼ ENDE DER LEIDENSZEIT

*Der Gütertransport per Binnenschiff ist wieder auf Wachstumskurs.*



auch heute noch mit diesen umgerüsteten Trockengutfrachtern abgewickelt. Mit 110 m Länge und 11,45 m Breite gehören sie zur Klasse der Großmotorschiffe (GMS) und tragen in vier Lagen rund 200 TEU. Reedern und Partikulierern bieten sie den Vorteil der größeren Flexibilität im Transport. Reine Containerbinnenschiffe werden erst seit etwa zehn Jahren gebaut. Sie verfügen wie ihre großen Brüder zur See über spezielle Führungsschienen (Cellguides), die das Be- und Entladen der Container

erleichtern. Mittlerweile erlaubt auch das Containeraufkommen in der Binnenschiff-Fahrt diese Spezialisierung.

Allein auf den deutschen Binnenwasserstraßen wurden im Jahr 2006 insgesamt über zwei Mio. TEU bewegt, 322.000 TEU davon mit deutschen Schiffen. Tendenz weiter steigend: Experten sehen für die kommenden Jahre Wachstumsraten von jeweils fünf bis zehn Prozent. Und nachdem die ursprünglich erst für 2010 vorausgesagten zwei Mio. TEU längst erreicht sind,

rechnet man heute für 2015 bereits mit einem Containeraufkommen zwischen drei und fünf Mio. TEU.

Dem entsprechen auch die Maße der im offiziellen Wortlaut etwas umständlich benannten Übergroßen Motorgüterschiffe (ÜGMS): 135 m Länge und 17,5 m Breite ermöglichen eine Kapazität von 500 TEU und den Transport von Containern in fünf Lagen. Im allgemeinen Sprachgebrauch hat sich der Begriff „Jowi-Klasse“ für diese Schiffe eingebürgert – abgeleitet von der 1998 gebauten MCS Jowi, dem ersten Schiff dieser Klasse, das mittlerweile unter dem Namen MCS Nova fährt.

## Mittelgewicht

Speziell für den Inlandverkehr wurde in den Niederlanden die mittelgroße Smart Barge entwickelt. Dieser neue Schiffstyp in Modulbauweise kann alle Arten von Containern laden und verfügt über eine optimierte Laderaumnutzung.

Durch ein geringeres Leergewicht gegenüber alten Frachtern erwartet man rund zehn Prozent Treibstoffersparnis. Fest steht, dass die zuletzt wieder positive Entwicklung der deutschen Binnenschiff-Fahrt zu einem erheblichen Teil auch auf den boomenden Containerverkehr zurückzuführen ist. So ist es nicht verwunderlich, dass der Containertransport gemeinhin als wichtigster Hoffnungsträger dieses zeitweilig arg gebeutelten Wirtschaftszweiges angesehen wird.



## ▲ GESCHÜTTET ODER GESTAPELT

*Gängige Trockenfrachter lassen sich relativ leicht für den Container-Transport umrüsten.*

## Endschalter und Federdruckbremsen aus einer Hand

Stromag ist Europas führender Hersteller von mechanischer Antriebstechnik und hat als Engineering Partner für wirtschaftliche Kundenlösungen weltweit einen guten Namen.

Die wirtschaftlichste Lösung für die Abschaltung von mehreren Umdrehungen an einer Welle oder einer Trommel ist der Einsatz von Stromag Getriebe-Endschaltern.

Mit einer breiten Palette unterschiedlicher Getriebesysteme, verschiedener Schaltkontakte

und Gehäusen aus Metall oder Kunststoff bietet die Stromag AG individuelle und kostengünstige Lösungen für jeden Anwendungsfall.

Die unterschiedlichsten Kombinationen von Getriebe-Endschaltern mit analogen oder digitalen Stellungsrückmeldesystemen werden in flexible Gehäusekonstruktionen integriert. Besonders die einfach bedienbare aber dennoch sehr präzise Schaltungspunkteinstellung ist die herausragende Eigenschaft aller Stromag Getriebeendschaltern.

### Federdruckbremsen mit hohem Schutzgrad

Die Elektromagnet-Federdruckbremsen der Stromag aus Dessau gewährleisten hohe Funktionssicherheit auch im überfluteten Zustand gemäß IP67. Bei einem kundenfreundlichen Preis-Leistungsverhältnis

und der technischen Konzeption ist der Einsatzort der Bremsen an Oberdecks von Hafenkrananlagen und Seeschiffen bestens geeignet. Weitere Einsatzgebiete mit hoher Schutzanforderung sind Walz- und Hüttenwerke.

# Stromag

safety in motion

sicher  
mechanisch  
schalten



**Stromag**  
safety in motion



Hoher Schutzgrad  
bei Federdruckbremsen

Stromag AG

Hansastraße 120 · 59425 Unna

[www.stromag.com](http://www.stromag.com) · [info@stromag.com](mailto:info@stromag.com)

Ein kurzer **ÜBERBLICK**

über das deutsche  
Binnenwasser-Straßennetz

Deutschland verfügt mit Abstand über das größte  
Binnenwasser-Straßennetz in Europa. Von den  
insgesamt rund 30.000 km europäischer  
Binnenwasser-Straßen liegen rund 7300 km  
innerhalb unserer Staatsgrenzen.

**EUROPAS nasse  
TRANSITSTRECKEN**



## WECHSELVOLLE GESCHICHTE

*Die Schiff-Fahrt auf der Donau ist von vielfältigen Umbrüchen geprägt.*

Water Rhein ist zweifellos die Lebensader des deutschen Binnenschiffverkehrs. Seine Lage zwischen den wichtigen Wirtschafts- und Industriegebieten Europas macht ihn zu einer der meist befahrenen Wasserstraßen der Welt. Im Rheinstrom-Gebiet inklusive seiner Nebenflüsse spielen sich 75 Prozent aller europäischen Binnenschifftransporte ab. Die größte Verkehrsdichte findet sich im Hinterland der ARA-Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bis nach Duisburg.

Dank der baulichen Maßnahmen der Vergangenheit und der ziemlich regelmäßigen Niederschläge in seinem Einzugsgebiet ist der Rhein bis nach Rheinfelden ganzjährig schiffbar. Die Brücken entlang dieser Strecke erlauben es den Schiffen, Container in vier Lagen zu transportieren. Dahinter bildet das Rheinknie eine natürliche Barriere für große Schiffe. In Frankreich ist der Rhein über den Rhein-Marne-Kanal mit der Seine nahe Paris und über den Rhein-Rhone-Kanal im Prinzip mit dem Mittelmeer verbunden. Beide Kanäle sind aber wegen ihrer vielen Schleusen und deren geringen Abmessungen nur noch für Sportboote interessant.

## Ost-West-Achse Elbstromgebiet

Das Elbstromgebiet hat mit der Wiedervereinigung Deutschlands beträchtlich an Bedeutung gewonnen. Diesem Gebiet ist auch der Mittellandkanal zuzurechnen, der die Elbe mit der Weser und der Ems verbindet sowie zusammen mit den angeschlossenen Kanälen eine durchgehende Verbindung zwischen Rhein und Oder ermöglicht.

Während die Ems über den angeschlossenen Dortmund-Ems-Kanal einen weiteren Zugang von der Nordsee ins Ruhrgebiet bietet, ist die Weser für die Binnenschiff-

Ihr Partner, wenn's um  
Spezielseile geht...



Fordern Sie unsere  
aktuellen Unterlagen an!



Carl Stahl GmbH · Tobelstr. 2 · 73079 Süßen <sup>0,14 €/Min.</sup>  
Hotline: Tel. (0180) 5 60 00 44\* · Fax (0180) 5 60 00 45\* [www.carlstahl.de](http://www.carlstahl.de)



CONTRAILO.DE



# HAFEN HANNOVER

## Binnenschiffs- Containerterminal Hannover – Nordhafen (CTH)

- ◆ Binnenschiffs-Containerlinien
- ◆ Containerumschlag
- ◆ Lkw Vor- und Nachlauf
- ◆ Container-Inspektionen,  
-Reperaturen,  
-Depot / Lager
- ◆ Stuffing & Stripping
- ◆ Kommissionierung,  
Lagerung und Distribution
- ◆ Zollabfertigung
- ◆ Value Added Services
- ◆ Vernetzung aller Verkehrs-  
träger, speditionelle und  
logistische Dienstleistungen



### Linienverkehre

Hamburg – Hannover – Hamburg  
3 wöchentliche Abfahrten

Bremerhaven – Hannover – Bremerhaven  
2 wöchentliche Abfahrten



Städtische Häfen Hannover · HansasträÙe 38 · 30419 Hannover  
Telefon: (05 11) 1 68-4 14 07/-44 90 9 · Telefax: (05 11) 1 68-4 50 82  
[info@hannover-hafen.de](mailto:info@hannover-hafen.de) · [www.hannover-hafen.de](http://www.hannover-hafen.de)



## ▲ JENSEITS VON HAMBURG

*Auch auf der Elbe steigt das Transportaufkommen.*



## ▲ LEBENSADER

*Der Rhein gehört zu den meist befahrenen Wasserstraßen der Welt.*

Fahrt eher von untergeordeter Bedeutung. Von Seefahrern bereits im Unterweserbereich scherzhaft „feuchte Wiese“ genannt, ist die Weser ganzjährig nur bis Minden rentabel schiffbar.

### Wachstum mit Hindernissen

Aufgrund dieser Einschränkungen sind auf der Oberweser aus Gründen der Rentabilität kaum Lastschiffe anzutreffen. Die Mittelweser ist zwischen Minden und Bremen für Großmotorgüterschiffe (GMS) bis 85 m Länge und 11,45 m Breite und Schubverbänden von 91 m x 8,25 m bei einem maximalen Tiefgang von 2,5 m erlaubt, was der Wasserstraßenklasse IV mit Einschränkungen entspricht. Bis 2010 ist der Ausbau zur Klasse V geplant, was auch GMS bis 110 m Länge und einem Tiefgang bis 2,8 m ermöglicht, diesen Abschnitt zu befahren.

In das Einzugsgebiet der Elbe fällt auch das erste große Wasserstraßenbauwerk nach der Wende, das Magdeburger Kreuz. Die Überleitung des Mittellandkanals über die Elbe nahe Magdeburg hat den Fahrweg entscheidend verbessert. Der Nachholbedarf des Elbverkehrs zeigt sich schon darin, dass das Transportaufkommen auf der Elbe derzeit schneller wächst als auf dem Rhein – und das bei deutlich erschwerter Infra-

struktur. Dennoch sind längst nicht alle Nadelöhre und Hindernisse zwischen Prag und Hamburg beseitigt. Vor allem zu niedrige Brücken behindern den Containertransport, zudem beeinträchtigt häufiges Niedrigwasser die Schiff-Fahrt. Auch hat Hamburg bei weitem nicht die Binnenschiff-Fahrts-Tradition wie die Benelux-Häfen. So gibt es entlang der Elbe noch einiges aufzuholen, um der Binnenschiff-Fahrt zu weiterem Wachstum zu verhelfen. So wird in Tschechien langfristig über Querverbindungen zur Donau nachgedacht.

### Der Schwarze Fluss

Der längste Fluss Europas hat in der jüngeren europäischen Geschichte zweifellos die wechsellvollsten Entwicklungen durchgemacht. Die Öffnung Osteuropas, die Bürgerkriege im ehemaligen Jugoslawien und schließlich die Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals brachten der Donau gewaltige Umbrüche.

Mittlerweile kommt der Strom in seiner Entwicklung zu Ruhe und so erholt sich auch der Verkehr auf der Donau. Von den 2881 km des „Schwarzen Flusses“ (weil er im Schwarzwald entspringt und ins Schwarze Meer mündet) fließt mit 658 km zwar die prozentual längste Strecke durch

Deutschland, mit größeren Schiffen befahrbar ist die Donau allerdings erst ab Kelheim, fast 500 km hinter der Quelle.

### Europassage

Dort trifft auch der Rhein-Main-Donau-Kanal auf die Donau. Doch auch die vielgerühmte Schiffsverbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer hat ihr Nadelöhr: Zwischen Straubing und Vilshofen ist die Donau noch nicht groß genug und auch nicht aufgestaut. Deshalb gibt es dort oft Niedrigwasser, das sich auf bis zu vier Monate im Jahr summieren kann.

Bei extremem Niedrigwasser kann der erlaubte Tiefgang bis auf 1,6 m abnehmen. In diesem Fall müssen die passierenden Schiffe teilweise entladen (geleichtert) werden, um die Strecke passieren zu können. Die entladene Fracht wird mittels Güterzug an der Donau entlang weiterbe-

Anzeige

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

fördert und am folgenden Hafen wieder geladen. Dieses Leichtern und Wiederbeladen findet in der Regel in Regensburg und Passau statt.

# Experience the progress.



**Liebherr-Werk Nenzing GmbH**  
P.O. Box 10, A-6710 Nenzing / Austria  
Tel.: +43 50809 41-725  
Fax: +43 50809 41-447  
reachstacker@liebherr.com  
www.liebherr.com

# LIEBHERR

**The Group**



**Echte Insel-Lösung:** Für den Containertransport auf Island entstand jetzt bei Fliegl dieser maßgeschneiderte Drei-Achs-Anhänger.

Foto: Fliegl

## Insel-Lösung

Die optimale Ausnutzung von Zugmaschine und gezogener Einheit bei der Beförderung von Containern – mit dem für einen isländischen Kunden gebauten Anhänger erfüllte jetzt Fahrzeugbauer Fliegl entsprechenden Vorgaben. Die gesetzlichen Möglichkeiten auf dem Inselstaat und der Drei-Achs-Containeranhänger von Fliegl machen es möglich: 20' auf dem Motorwagen und bis zu 40' auf dem Anhänger – unterm Strich ein sehr effektiver Transport von Containern. Der Anhänger wurde dabei speziell auf die Anforderungen des Kunden konstruiert. Das geringe Leergewicht dank der Verwendung von hochfesten Stählen erlaubt eine Nutzlast von über 28.000 kg. Die vorgesehenen Befestigungspunkte erlauben die Aufnahme von 2x 20' oder 1x 40'. Damit ist der Anhänger für die in Island meistgebräuchlichen Containergrößen optimal ausgestattet. Um eine hohe Sicherheit in der bergigen Landschaft zu gewährleisten, verfügt der Anhänger rundum über Scheibenbremsen.

## Fliegender Wechsel

### Containerships steuert jetzt DCT Gdansk an

**CONTAINERVERKEHR.** Die finnische Reederei Containerships hat ihre Routen nach Polen ab dem 1. Februar zum Tiefwasser Containerterminal (DCT) Gdansk verlegt. Darin enthalten sind zwei wöchentliche Touren. Die eine verbindet Gdansk mit St. Petersburg (über Södertälje, Helsinki und Aarhus), die andere führt nach Teesport und zurück. Nach Angaben von DCT Gdansk Geschäftsführer Fred Kamperman hatte Containerships die Entwicklung und die Arbeit im Terminal zunächst eine Zeit lang genau beobachtet.

„Die Geschäftsführung hat das Potenzial des Hafens schon erkannt, bevor dieser fertiggestellt war, allerdings sind die Operationen von Containerships besonders anspruchsvoll. Deshalb wollte man sich erst davon überzeugen, dass wir alle erforderlichen Services erfüllen können, die einen reibungslosen Terminablauf gewährleisten. Nach einigen Monaten Erfahrung mit Kunden wie den Feeder-Anbietern Team Lines und IMCL konnten wir Containerships von der Richtigkeit ihres Vorhabens überzeugen. Regelmäßige Ankünfte von Containerships Schiffen geben uns die

Gelegenheit unsere Fähigkeiten noch besser darzustellen und unser Profil zu heben.“

Containerships ist ein Short-Sea-Carrier-Service, der regelmäßige Verbindungen zwischen wichtigen Industrie- und Handelskunden im Nord- und Ostseeraum anbietet. Es handelt sich um ein Joint Venture zwischen der finnischen Container Finance Ltd und des isländischen Transport-Dienstleisters Elmskip.

Die Containerships-Gruppe hat ihr Hauptquartier in Helsinki und betreibt elf Schiffe in der Ostsee-Region. Regelmäßige Fahrten führen nach Helsinki, St. Petersburg und Kaliningrad, Aarhus, Klaipeda und Liepaja, Gdansk und in westeuropäische Häfen wie Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam Teesport und Tilbury. DCT Gdansk unterhält ein 36 ha großes Container Terminal mit einer Umschlagkapazität von 500.000 TEU pro Jahr.

Ein zusätzlicher RoRo-Bereich erhöht diese noch einmal um 160.000 Frachteinheiten. In einer zweiten Entwicklungsphase soll die Kapazität auf 1 Mio. TEU erweitert werden.

**Viel zu tun:** Das Terminal DCT Gdansk wird jetzt auch regelmäßig von der finnischen Reederei Containerships angefahren.



Foto: DCT Gdansk

# Auf Erfahrung- rung setzen, Youngster mieten.



Nutzen Sie eine junge Flotte und langjährige Erfahrung: Wir vermieten moderne Container-Chassis für extreme Beanspruchungen, die durch Top-Qualität und hochwertige Technik-Standards überzeugen. In allen Größen, für alle Größen.

**0800-1175000 – [www.paulguenther.com](http://www.paulguenther.com)**

**PaulGünther**  
*The easy way to your chassis*



**Gruppenbild mit Damen:** Der Initiative *Binnen\_Land* gehören Vertreter der Hafenvirtschaft, der FU Berlin und der TU Hamburg-Harburg an.

Foto: BÖB

len Bestandteil intelligenter Transportketten zukunftsfähig zu machen. Durch den Erhalt und die Weiterentwicklung der Hafenstandorte sollen Beiträge zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Wirtschaft (Entlastung von Straße und Schiene, Hafenhinterlandanbindung) und zur logistischen Versorgung der Städte geleistet werden.

Den Hintergrund des Vorhabens bildet das anhaltende Wachstum des Güterverkehrs im Allgemeinen und die starke Zunahme des Containerverkehrs über die Seehäfen im Besonderen. Im Mittelpunkt des Vorhabens stehen die Standorte der Binnenhäfen. Ziel ist es, die Rolle der Binnenhäfen in einem funktionierenden Hinterlandnetzwerk der Seehäfen sowie zur Realisierung multimodaler Transportketten zu sichern. Dazu müssen zwei Voraussetzungen gegeben sein.

Erstens: Die Häfen brauchen mittelfristige Standortsicherheit. Nutzungskonflikte am Hafenstandort bzw. im Hafenumfeld müssen im Sinne der logistischen

## Logistische Integration

### ► Bundesregierung fördert Projekt von Wirtschaft und Wissenschaft

**BINNENSCHIFF-FAHRT.** Im Rahmen der Initiative „Intelligente Logistik im Güter- und Wirtschaftsverkehr – Innovations-offensive für die Märkte von morgen“ fördert das Bundesministerium für Wirt-

schaft und Technologie (BMWi) von Dezember 2007 bis Ende 2010 das Vorhaben „Binnen\_Land“. Ziel dieser gemeinsamen Initiative von Wissenschaft und Wirtschaft ist es, Binnenhäfen als integra-

## Erfolgreicher Osten

**HAFEN-GESELLSCHAFTEN.** Der Hafenverbund Sächsische Binnenhäfen Oberelbe blickt auf ein äußerst erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Mit insgesamt 2,67 Mio. t (plus neun Prozent) wurden nach Angaben des Verbundes in den sechs Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Dín, Lovosice und Rosslau so viele Güter umgeschlagen, wie seit der Wende 1990 nicht mehr. Die Häfen profitierten vom durchschnittlich guten Wasserstand und einer deutlichen Verbesserung der Schiff-Fahrts-Verhältnisse auf der Elbe. Der Instandhaltungsrückstau der letzten Jahre, der den Schiffen insbesondere durch fehlende Fahrrinntiefe schwer zu schaffen

**Ei verbibbsch:** *Schwergut und Projektladungen – wie hier Windanlagenteile – gehören zu den Spezialitäten des Hafens Dresden.*

Foto: SBO

## Rekordjahr für Häfen an der Oberelbe

gemacht hat, wird nun nach und nach abgearbeitet und soll im Jahr 2010 behoben sein. Im Jahr 2007 wurden in den



Nutzungen und der Stadt gelöst werden. Zweitens: Die Nachfrage nach Transporten per Binnenschiff muss erhöht werden. Dafür werden im Rahmen des Vorhabens u. a. folgende Lösungsansätze verfolgt: „Eine neue Hanse für eine verbesserte Wahrnehmung der Binnenhäfen als trimodale Logistik-Knoten“, die „Schnittstellenoptimierung in der Transportkette“ sowie die „Entwicklung intelligenter Liniendienste für Containerdienste und Projektladungen unter Einsatz flexibler Behältersysteme, insbesondere für Massengüter“. Allein die im Elbstromgebiet angedachten Maßnahmen sollen die Erschließung eines Verlagerungspotenzials für die Binnenschiff-Fahrt in Höhe von ca. 100 Mio. tkm/a ermöglichen.

Das Projekt ist ein Forschungsverbund, abgeleitet aus der Idee der Initiative Binnenschiff-Fahrt und Logistik, das auf ein Netzwerk verschiedener Partner zurückgreift. Die Gesamtfederführung liegt bei der TUHH unter der Leitung von Frau Prof. Dr. Heike Flämig, die Projektaktivitäten und -ergebnisse werden durch den BÖB-Geschäftsführer, Herrn Karl Michael Probst, gegenüber der Wirtschaft und der Fachöffentlichkeit kommuniziert.

Für das Vorhaben stellt das Bundeswirtschaftsministerium eine Fördersumme von rund 840.000 Euro bei einem gesamten Projektvolumen von rund 1.077.000 Euro zur Verfügung.

sechs Binnenhäfen 718.390 t Güter per Binnenschiff umgeschlagen. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr 2006 einem Zuwachs von 154.940 t bzw. einer Steigerung von über 27 Prozent. Diese Tonnage wurde mit 1470 Binnenschiffen transportiert. Auf der Straße hätte man dazu 35.920 Lkw benötigt. Zu den transportierten Gütern gehörten u. a. Schrott, Holz, Fluss-Spat, Getreide, Sojaschrot, Düngemittel, Anlagen und Container. Insgesamt wurden 33.252 TEU in den Binnenhäfen umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 8140 TEU (plus 25 Prozent) gegenüber dem Vorjahr. Der Güterumschlag per Eisenbahn konnte mit 606.150 t annähernd auf gleichem Niveau wie 2006 gehalten werden. Die Häfen Dresden und Lovosice entwickeln sich als Dienstleistungsstandorte für den Umschlag von Schwer- und Projektladungen weiterhin positiv.

**K&H – Kran- & Hebetchnik**

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

**ENNSHAFEN**  
Flexibel - Zukunftsorientiert - Erfolgreich

EHG Enns GmbH • 4470 Enns • Austria • Donaustraße 3  
Tel. ++43 - (0)7223 - 84 151 - 0 • Fax - 110  
e-mail: office@ennshafen.at • www.ennshafen.at

**K&H KRAN-HEBETECHNIK**  
Damit haben Sie alles im Griff!

**BROSHUIS HOLLAND**  
**EXTENDING POSSIBILITIES**

Erste Chassis mit Gigant Dual Disc

**BROSHUIS B.V.**  
P.O. Box 468 Industrieweg 22 Tel +31 38 337 28 00  
NL-8260 AL Kampen NL-8263 AD Kampen Fax +31 38 337 28 88  
contact@broshuis.com www.broshuis.com



# VIELSEITIG aufgestellt

## HAFEN BRAKE

steht im Getreideumschlag an der europäischen Spitze



▲ **GETREIDEUMSCHLAG AUF HOHEM NIVEAU**

*Nur wenige Kilometer von der Nordsee entfernt  
befindet sich an der Unterweser der Seehafen Brake.*

53° 20' nördliche Breite, 8° 29' östliche Länge: Genau hier befindet sich der Seehafen Brake. Nur 47 Seemeilen von der Nordsee liegt an der Unterweser ein kleiner aber feiner Seehafen, der auf die verschiedensten Güter ausgerichtet ist. Hauptumschlaggüter sind Getreide und Futtermittel, Zellulose, Papier und Holz sowie Schwefel, Eisen, Stahl und Bleche.

Fotos: Seaports



## ▲ PROFIS FÜR SPEZIELLES

*Auch Projektladungen sind in Brake an der Tagesordnung.*



## ▲ GROSSE BANDBREITE

*Über die 1700 m lange Pier des Seehafen Brake gehen Güter aller Art.*

Brake ist auch Umschlagplatz für Gas- und Mineralöl sowie Projektladungen. Die Nähe zur Nordsee und die Möglichkeit, Schiffe mit einem Tiefgang bis 12,2 m abzufertigen, machen den Standort Brake attraktiv. Der Seehafen Brake liegt am linken Ufer der Weser etwa 26 km oberhalb des Mündungstrichters.

Das Hafengebiet umfasst ca. 79 ha Land- und 20 ha Wasserfläche. Der Schwerpunkt des Hafens befindet sich wasserseitig des Landesschutzdeiches. Für diese Hafengebiete gewährleistet ein hafeneigener Hochwasserschutz die Sicherheit vor Sturmfluten.

## 1700 m lange Pier

Der Innenstadt zugewandt liegt im Süden der Braker Binnenhafen, der mit einer Wasserfläche von ca. 4,4 ha und einer Uferlänge von ca. 1000 m von Küstenmotor- und Binnenschiffen sowie Sportbooten genutzt wird. Eine Seeschleuse mit einer Kammerlänge von 95 m verbindet den Binnenhafen mit der Weser. Herzstück ist die knapp 1700 m lange Pier. Im südlichen Abschnitt findet vor allem der Getreideumschlag statt. Der wird mithilfe von zwei Getreidehebern bewerkstelligt, die jeweils eine Leistungsfähigkeit von 1400 t pro Stunde haben.

An Umschlagequipment stehen in Brake darüber hinaus drei Drehwippkrane bis 35 t Tragkraft, zwei Verladebrücken bis 88 t Tragkraft sowie Schiffsbelader, Förderbandanlagen und vier Lkw/Waggonbeladestationen zur Verfügung. Auch in Sachen Lagerkapazitäten haben die Braker einiges zu bieten. Auch hier zeigt sich die Dominanz des Getreideumschlag. Die Kapazität der Siloanlagen und Lagerhallen für Getreide und Futtermittel betragen 320.000 t. Für Stückgut und sonstiges Schüttgut stehen Lagerflächen mit einer Gesamtfläche von 165.000 m<sup>2</sup> bereit. Dazu kommen eine Freilagerfläche von 85.000 m<sup>2</sup> und ein Tanklager mit einer Kapazität von 115.000 t.

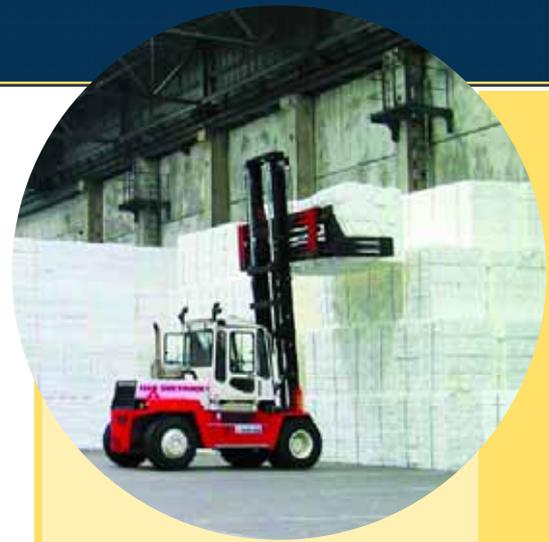
## Leistungsfähiges Agri-Terminal

Führender Umschlagbetrieb im Braker Hafen ist die Unternehmensgruppe J. Müller. Das Unternehmen mit Standorten in Brake und Bremen entwickelte sich aus der im Jahre 1821 gegründeten Spedition J. Müller, Brake, zu einem der führenden deutschen Seehafenumschlag- und Dienstleistungsunternehmen.

Die kundenorientierten, flexiblen Leistungsangebote von J. Müller beruhen auf der in vielen Jahrzehnten gewachsenen Marktkennntnis des Managements und auf dem Know-how der motivierten, erfahrenen Mitarbeiter. Mit einem Futtermittelumschlag von bis zu 20.000 t

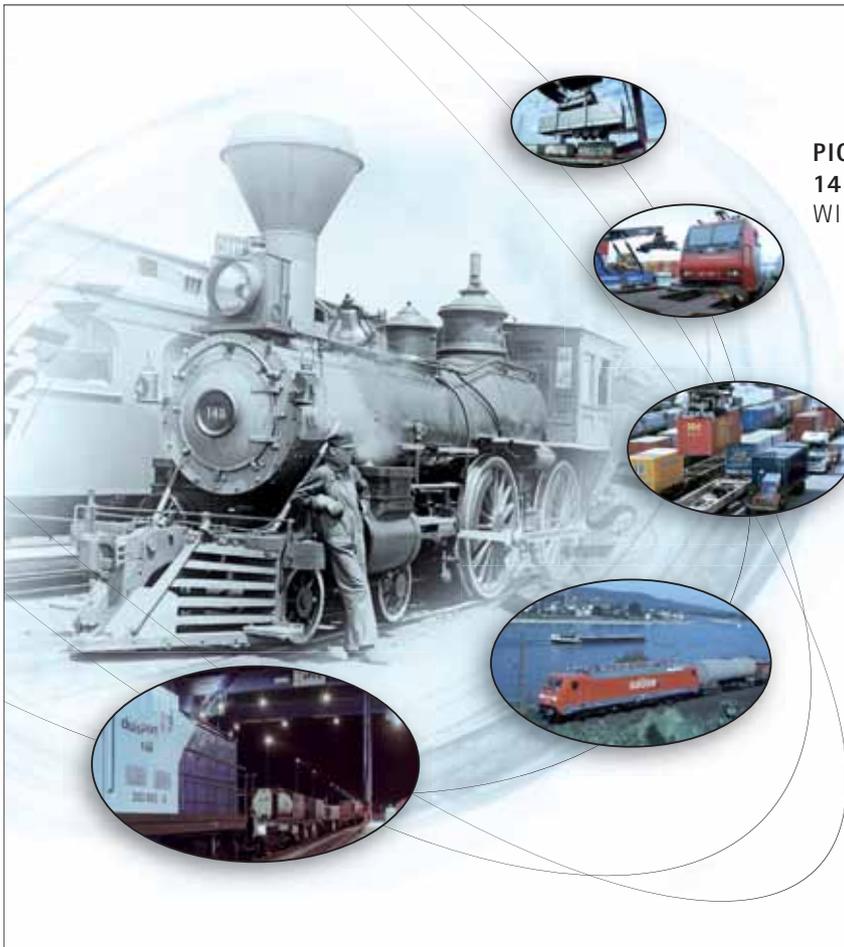
pro Tag steht der J. Müller-Agri-Terminal in Brake an der europäischen Spitze. Grundlage dafür ist leistungsfähiges Equipment für kürzeste Umschlagzeiten der Verkehrsträger Lkw, Ganzzug, Kümo, See- und Binnenschiff. Das wissen die Kunden des Braker Hafens und sorgen mit ihren Aufträgen für eine hohe Auslastung

Um für künftiges Wachstum gerüstet zu sein, haben die Braker Hafenbetreiber die Weichen bereits gestellt. Im direkten Umfeld des Hafens stehen planungsrechtlich gesicherte Erweiterungsflächen von insgesamt ca. 40 ha zur Verfügung. Gedacht ist die Fläche für die Ansiedlung hafenauffiner Gewerbebetriebe.



### PAPIERUMSCHLAG IN BRAKE

*Führender Umschlagbetrieb im Braker Hafen ist die Unternehmensgruppe J. Müller.*



## PIONIERGEIST VERNETZTE VOR 140 JAHREN EINEN GANZEN KONTINENT. WIR TUN ES HEUTE.

Go West! Der Ausbau der Eisenbahn zog ab 1865 neue Lebensadern über den amerikanischen Kontinent. Man erkannte: Nur mit schnellen und zuverlässigen Transportwegen lassen sich die Ziele der Zukunft erreichen. Heute nutzt duisport diese Erfahrungen logistischer Meisterleistung – und fährt dem Wettbewerb im kombinierten Verkehr deutlich voraus. Europas Eisenbahnknotenpunkt Nr. 1 hat über 300mal pro Woche 75 Zielbahnhöfe im Fahrplan. Zahlreiche Kooperationen stellen ein einzigartiges Netz bester Verbindungen in die zentraleuropäischen Märkte sicher. Bitte einsteigen: Go duisport!

**duisport** 

*excellence in logistics*

Duisburger Hafen AG  
Tel. +49 (0) 203-803-1  
[www.duisport.de](http://www.duisport.de)  
[kontakt@duisport.de](mailto:kontakt@duisport.de)

## Solide Informationsgrundlage

**PROJEKTE.** Das Besucherzentrum, das nahe der Baustelle des Jade-Weser-Ports in den nächsten vier Monaten entstehen wird, soll Anwohnern und Touristen bis zur Fertigstellung des Hafens die Dimensionen und die Funktionsweise des größten norddeutschen Infrastrukturvorhabens erläutern. Häfen und Schiff-Fahrt sind von je her attraktiv für den Tourismus im Nordwesten. Unter dem Motto „Container verbinden Menschen“ werden in der InfoBox einzelne Stationen eines Containertransports auf dem Weg von einem großen Hafen im Fernen Osten bis hin zum JadeWeserPort an der deutschen Nordseeküste interaktiv demonstriert. Die Investitionssumme für die Info-Box beträgt 1,1 Mio. Euro. Das Besucherzentrum soll im Juni eröffnet werden.

## Gebündelte Kräfte

### ► Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen gegründet

**VERBÄNDE.** Die Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen und der Hafenverband Schleswig-Holstein haben sich Anfang Februar zum Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen zusammengeschlossen. Aufgabe des Gesamthafenverbandes ist es, gemeinsame Interessen der Mitglieder zu koordinieren und diese in hafentechnischen wie auch hafengewirtschaftlichen Fragen zu beraten sowie Behörden und Ministerien bei der Erfüllung wirtschaftspolitischer Aufgaben zu unterstützen.

Mitglied kann jedes Unternehmen oder jede Institution werden, die am Güterumschlag oder Passagierverkehr in den Häfen des Landes beteiligt ist oder der Schiff-Fahrt im Lande dient. Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, wurde zum Vorstandsvorsitzenden und Dr. Gerald Gehrtz, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde, zu sei-

nem Stellvertreter gewählt. Weitere Mitglieder des Vorstandes sind Hans-Gerd Gieleßen (Lübecker Hafen-Gesellschaft), Ulrich Koch (Hafenbetrieb der Stadt Wyk auf Föhr), Jürgen F. Jensen (Firma Brink & Wölffel, Flensburg) und Frank Schnabel (Hafengesellschaft-Brunsbüttel).

„Häfen und Schiff-Fahrt sind von größter wirtschaftlicher und touristischer Bedeutung für Schleswig-Holstein. Die Bündelung beider bisherigen Verbände im Gesamthafenverband ist daher der richtige Schritt, um die Interessen der Branche zentral und ihrer Bedeutung entsprechend zu vertreten“, so Claus. Schwerpunkte der Arbeit stellen das Engagement für den weiteren Infrastrukturausbau der Häfen sowie eine nachhaltige und zeitnahe Verbesserung der Hinterlandanbindungen dar.

Durch seine zentrale Lage ist Schleswig-Holstein natürlicher Mittelpunkt für Güter- und Reiseverkehre im Ostseeraum und der Nordsee. Hierbei ist

## Europazentrum für Biokraftstoffe

### Rotterdam bereitet sich auf EU-Richtlinie vor



**Der Ausbau geht weiter:** Europas größter Seehafen Rotterdam wird auch zum bedeutenden Biokraftstoff-Standort ausgebaut.

Foto: Port of Rotterdam

**KRAFTSTOFFE.** Zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes schreibt die EU ab dem Jahr 2010 eine Beimischung von 5,75 Prozent Biokraftstoff zu Benzin und Diesel vor. Im Rotterdamer Hafen werden die ersten Biokraftstoffanlagen dieses Jahr den Betrieb aufnehmen, sieben Unternehmen haben Vereinbarungen für den Aufbau der Anlagen unterschrieben oder mit dem Bau begonnen. Die gemeinsame Kapazität der beiden Bioethanolanlagen beläuft sich auf fast 600.000 t pro Jahr, und für die sechs Anlagen, die Biodiesel herstellen werden, auf fast 3 Mio. t. Ihr Anteil an der geschätzten EU-weiten Kapazität im Jahr soll bei 10 bzw. 25 Prozent liegen. Der Rotterdamer Hafen wird so zum bedeutenden europäischen Zentrum für die Herstellung von Biokraftstoffen. Binnenschiff-Fahrt und Bahntransport, und insbesondere die Betuwe-Route, gewähr-



**„Richtiger Schritt“:** Der Vorstandsvorsitzende des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen, Dr. Dirk Claus.

Foto: Seehafen Kiel

der Nord-Ostsee-Kanal als Bindeglied aus der internationalen Schiff-Fahrt nicht wegzudenken.

Schiff-Fahrt und Häfen haben eine zentrale Funktion in Schleswig-Holstein. Die über 40 verschiedenen Häfen nehmen mit rund 15 Mio. Schiffsreisenden und

einem Umschlagaufkommen von mehr als 54 Mio. t jährlich eine international bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion wahr.

So finden 45.000 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz in der maritimen Wirtschaft Schleswig-Holsteins.

leisten die Transportverbindung zum Hinterland. Ein großer flexibler Handelsmarkt wird ebenfalls entstehen, da Biokraftstoffe mit großen Schiffen aus anderen großen Produktionszentren, wie zum Beispiel in Spanien oder Nord- und Südamerika, bereitgestellt werden können. Zusätzlich werden Nebenprodukte wie Glycerin aus der Biodieselproduktion als Rohstoff an bestehende und künftige Chemieanlagen verkauft. Langfristig besteht das Ziel darin, die gesamte Pflanze, einschließlich Wurzel, in effektiver Weise für Nahrungsmittel, Kraftstoffe und Rohstoffe für die noch zu entwickelnde biochemische Industrie zu nutzen.

[www.ConTrailo.de](http://www.ConTrailo.de)

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

## Mobile Auffahrampen

Wartungsfrei! Feuerverzinkt für 7-70 t!

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



Qualität aus großer Erfahrung



[www.wk-maschinenbau.de](http://www.wk-maschinenbau.de)

Tel. 0 43 54 / 306

Fax 0 43 54 / 8439

**WESTPHALEN & KANN**

Maschinenbau · 24357 Fleckeby · Appelljord 3



[WWW.KRANUNDHEBETECHNIK.DE](http://WWW.KRANUNDHEBETECHNIK.DE)

## Sind Ihre Fahrer fit?

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



**Praxisnähe pur:**  
Was hält, was nicht?  
Container auf dem FZH-Gelände in Hamburg bei Kippversuchen.

### Seminar-Termine:

25.03.-26.03.08

15.05.-16.05.08

10.07.-11.07.08

16.10.-17.10.08

11.12.-12.12.08

ma-co Arbeitsgemeinschaft maritimes kompetenzzentrum:



Transport & Logistik



**Seminarveranstaltungen im:**  
Fortbildungszentrum Hafen Hamburg e.V.  
Köhlbranddeich 30 · 20457 Hamburg  
E-Mail: [fzh@fzh.de](mailto:fzh@fzh.de) · [www.fzh.de](http://www.fzh.de)  
Tel.: (040) 75 60 82 - 0  
Fax: (040) 75 60 82 - 20

# Die OSTSEE boomt weiter

Die kontinuierlichen Umschlagsteigerungen im Lübecker Hafen haben auch im Jahr 2007 angehalten. Mit insgesamt 32,6 Mio. t wurden 8,5 Prozent mehr umgeschlagen als 2006. Die Lübecker Hafengesellschaft mbH (LHG) hatte daran einen Anteil von 29,4 Mio. t (plus 10 Prozent).

Die gute Konjunktur im Ostseeraum, die gute Lage Lübecks als süd-westlichster deutscher Ostseehafen sowie das hervorragende Know-how der LHG sorgten für Steigerungen in fast allen Bereichen“, so LHG-Geschäftsführer Hans Gerd Gieleßen.

## 11 Prozent mehr Trailer

An den Terminals der LHG wurden insgesamt 880.000 begleitete und unbegleitete Trailer/Sattelaufleger abgefertigt, was einer Steigerung von 11 Prozent entspricht. Der Umschlag von See-Containern stieg um 6 Prozent auf 92.000 Einheiten (ca. 140.000 TEU). Bei Papier und anderen Forstprodukten (Holz und Zellulose) erreichte die LHG mit 3,9 Mio. t eine Steigerung um rund 13 Prozent. Weitere Papier-, Container- und Trailermengen wurden bei den privaten Hafenbetreibern umgeschlagen.

## Fahrzeugumschlag stagniert

Der Ex- und Import von Neufahrzeugen liegt mit rund 200.000 Einheiten weiterhin auf höchstem Niveau, ist jedoch im Vergleich zum absoluten Boomjahr 2006 leicht zurückgegangen. Bei den Passagieren im Reiseverkehr erreichte der Lübecker Hafen mit 360.000 ein Plus von 10 Prozent. Im Ausflugsverkehr ging aufgrund des schlechten Sommers die Zahl um 24 Prozent auf 290.000 zurück.



**Im Aufwind:** Auch der Skandinavienkai hat zum guten Ergebnis der Lübecker Hafengesellschaft beigetragen.

## Südgate hat sich etabliert

Am Travemünder Skandinavienkai wurden 2007 insgesamt 22,1 Mio. t umgeschlagen, ein Plus von 11 Prozent. Hier wurde auch der überwiegende Teil der Lkw und Trailer abgefertigt, insgesamt 800.000 Einheiten, was einem Plus von 13 Prozent entspricht. Durch die Erweiterung der Passagierkapazitäten nach Finnland und Südschweden wurde die Zahl der Fahrgäste um 16 Prozent auf 350.000 erhöht.

Das neue Südgate mit seinen 22 Ein- und Ausfahrt-Spuren hat sich gut etabliert. Die ca. 7 ha große Fläche, auf denen sich das rückgebaute Nordgate mit dem alten Terminalgebäude befand, wurde in schiffsnahe Trailerstellplätze umgewandelt. Der Nordlandkai, an dem insgesamt knapp 4 Mio. t umgeschlagen wurden (plus 12 Prozent), profitierte in erheblichem Maße von einem neuen, höchst erfolgreich etablierten Verschiffungskonzept für Forstprodukte in Spezialcontainern.

## Wachsender Papierumschlag

Der Umschlag von Papier stieg um 23 Prozent auf 2,4 Mio. t. Durch den Zukauf eines benachbarten Grundstücks inklusive Lagerhallen wurde die Fläche des Nordlandkais um 3 ha erweitert. Das Terminal Schlutup hat 2007 mit knapp 1,8 Mio. t eine Steige-

rung von 24 Prozent erreicht. Umgeschlagen wurden nicht nur die traditionellen schwedischen Papiermengen. Auch Mengen, die bislang am Konstinkai abgewickelt wurden, wechselten aufgrund von Umstrukturierungen nach Schlutup. Das im August 2006 in Lübeck-Siems in Betrieb genommene Terminal Seelandkai erreichte in seinem ersten Jahr unter Vollbetrieb einen Umschlag von 1,4 Mio. t – überwiegend Trailer, Ex- und Importfahrzeuge sowie Container, die mit zwei Containerbrücken geladen und gelöscht werden können.

## Erfreuliche Entwicklung

Erfreulich ist die Entwicklung des Konstinkais, der nach Inbetriebnahme des Seelandkais einen Teil seiner Ladung an andere LHG-Terminals abgegeben hatte. Nicht nur die neue Linie vom Konstinkai nach St. Petersburg arbeitet sehr erfolgreich mit inzwischen zwei Fährschiffen. Auch Forstprodukte werden wieder zunehmend umgeschlagen.

Von Mitte der 90er Jahre bis zum Jahr 2010 wurden bzw. werden insgesamt über 200 Mio. Euro allein in den Skandinavienkai und die angrenzenden Gebiete investiert. Nur so kann der Lübecker Hafen den weiter steigenden Anforderungen der Kunden auch künftig gerecht werden.

Rehder.



**PALFINGER CRANE**

# Unerreicht – in Hubkraft und Reichweite



Krane bis 35 t Hubkraft

PALFINGER baut die besten Schwerlast Knickarmkrane der Welt. Unerreicht in Technologie, Qualität und Service. Damit der Erfolg unserer Kunden sogar die Reichweite unserer Krane übersteigt.

Informieren Sie sich unter [www.palfinger.de](http://www.palfinger.de)



PALFINGER GmbH  
Feldkirchener Feld 1  
83404 Ainring



# Prächtige ENTWICKLUNG

Mit einem Umschlagergebnis im Seeverkehr in Höhe von 64,575 Mio. t haben die niedersächsischen Seehäfen das Jahr 2007 abgeschlossen. „Wir haben wieder ein leichtes Plus im Vergleich zum Vorjahr“, freute sich Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen.

**P**rächtig entwickelt habe sich der seewärtige Umschlag besonders in den Standorten Emden, Cuxhaven, Nordenham und Stade-Bützfleth. Brake verzeichnete dagegen ein leichtes Minus von etwa 2 Prozent (von 5,505 Mio. t in 2006 auf 5,377 Mio. t in 2007), das insbesondere auf den Einbruch im Holzumschlag im ersten Halbjahr 2007 zurückzuführen ist. Beim Getreideumschlag verbuchte der Standort überdurchschnittliche Zuwachsraten.

Der Ausbau Brake-Nord wird eine dringend notwendige Erweiterung der Kapazitäten insbesondere für den Forstproduktenumschlag schaffen.

## Zusätzliches Wachstum

Auch im Bereich Windenergie, im Segment Eisen & Stahl und möglicherweise auch beim Umschlag von Biomasseprodukten soll hierdurch weiteres Wachstum generiert werden. In Cux-

**Kräftig gewachsen:** In den niedersächsischen Seehäfen wurden im vergangenen Jahr so viele Güter wie nie zuvor umgeschlagen.



**Vielseitig aufgestellt:** In den niedersächsischen Seehäfen werden die unterschiedlichsten Güter umgeschlagen.

haben schloss man das vergangene Jahr mit einem Plus von etwa 6 Prozent bei einem Umschlagergebnis von insgesamt 1,979 Mio. t im Seeverkehr ab (1,871 Mio. t in 2006).

Der Seehafen Emden glänzte mit einem Gesamtergebnis von 4,133 Mio. t und damit einem Zuwachs von 9 Prozent (3,794 Mio. t in 2006). Erstmals wurden in 2007 mehr als 1 Mio. Neufahrzeuge via Emden verladen. Die aufstrebende Entwicklung des Seehafens Emden zieht zusätzliche Investoren an. So plant die Schenker AG als Muttergesellschaft der EVAG Investitionen in die Herrichtung von 233.000 m<sup>2</sup> zusätzlicher Verkehrs- und Stellfläche für Neufahrzeuge. In Nordenham gab es mit einem Umschlagvolumen von 3,929 Mio. t im Seeverkehr ein Plus von fast 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Besonders der Bereich Stahl hat hier hinzugewonnen, 501.111 t wurden in 2007 umgeschlagen, rund 36 Prozent mehr als in 2006.

### Mehr Ladung an der Elbe

Ebenfalls positiv entwickelt hat sich der Umschlag von Mineralölprodukten, mit 469.393 t wurde ein Plus von etwa 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr erreicht.

Wilhelmshaven meldete ein Umschlagvolumen von 42,738 Mio. t für 2007. Steigern konnte man den Umschlag von Chemieprodukten. Auch der Bereich Kohle gewann hinzu, 1,359 Mio. t wurden umgeschlagen. Im Roh- und Mineralölumschlag konnten gute Ergebnisse erzielt werden. Ein zweistelliges Wachstum erreichte mit insgesamt 5,659 Mio. t der Seehafen Stade-Bützfleth. Etwa 15 Prozent mehr Ladung konnte im Standort an der Elbe umgeschlagen werden.



**TRANSPORT UND CONTAINERLOGISTIK GMBH**

Mit uns **Zukunft transportieren!**

- Containertransporte
- Fern- und Nahverkehr
- Einweg- und Rundlauftransporte
- Seitenlader 20'-45'-Container
- Kipp-/Kühlchassis

Tel. (040)7527060 • Fax (040)75270660 • [www.gdh-transport.de](http://www.gdh-transport.de)




*Für den Verkauf auf Zeit*

---

>> [www.vehiclebay.de](http://www.vehiclebay.de) <<



**Braunschweig**  
Hafenbetriebsgesellschaft

**CONTAINER LINIENDIENSTE**

täglich

↓ Braunschweig ↑  
Hamburg

regelmäßig

↓ Braunschweig ↑  
Bremerhaven



Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH  
Hafenstraße 14  
38112 Braunschweig  
[hbg@braunschweig-hafen.de](mailto:hbg@braunschweig-hafen.de)  
[www.braunschweig-hafen.de](http://www.braunschweig-hafen.de)

- trimodaler Umschlag auf 33.000 m<sup>2</sup>
- direkte Zuganbindung an die Terminals Hamburg und Bremerhaven
- speditionelle Abwicklung
- Lkw Vor- und Nachlauf
- Containerumschlag
- Containerdepot
- Containerreparaturen

# Per Container zum **WACHSTUM**

Der bayernhafen Regensburg setzt seinen Wachstumskurs fort. Der Gesamtumschlag im Geschäftsjahr 2007 stieg auf 7,339 Mio. t, das sind 7,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Zur positiven Entwicklung trägt vor allem der Schienengüterverkehr bei, der 2007 um 39,8 Prozent auf 1,543 Mio. t zulegte.

Dieser Anstieg geht in erster Linie auf den weltweiten Containerboom zurück“, so Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen GmbH & Co. KG. 39.853 Standardcontainer (TEU) wurden im vergangenen Jahr in Regensburg umgeschlagen. Das entspricht einem Plus von 835,7 Prozent. Ein Jahr nach Inbetriebnahme des Containerterminals, das Schiene und Straße miteinander verknüpft, zahlt sich die Investition bereits aus.

Bis zu 45.000 Ladeeinheiten können dort pro Jahr umgeschlagen werden. In der Anlage werden Ganzzüge der Containerreederei Maersk-Line Deutschland von und nach Bremerhaven und des Containerganzzugsystems boxXpress.de von und nach Hamburg abgefertigt. Ein Weitertransport der Boxen über die Donau bis nach Ungarn ist denkbar, wenn das Terminal, wie geplant, trimodal ausgebaut wird.

Fotos: bayernhafen Regensburg



## Saisonaler Knick

Während neben der Bahn auch der Lkw-Verkehr zulegen konnte, bekam der Schiffsgüterumschlag einen Knacks. Lag das Aufkommen im Jahr 2006 noch bei 2,403 Mio. t, wurden im vergangenen Jahr nur 2,278 Mio. t abgewickelt. Das entspricht einem Minus von 5,2 Prozent.

Die Ursachen dafür sind vielfältig: Zum einen war wegen einer Schleusenrevision die Donau im April zwei Wochen lang gesperrt. Zum anderen ging wegen des milden Wetters im Winter die Nachfrage nach Streusalz zurück, das hauptsächlich per Schiff transportiert wird. Eine weitere Rolle spielte der Trend, dass Unternehmen ihre Transportwege neu organisieren, da mittlerweile auch beim Binnenschiff der Laderaum knapp wird.

„Was sich nicht in den Umschlagzahlen widerspiegelt, ist, dass in den Binnenhäfen immer mehr höherwertige Güter abgewickelt werden“, so Joachim Zimmermann.

## Primus in Bayern

Trotz des Rückgangs schlägt kein anderer Hafen in Bayern mehr Güter per Schiff um als Regensburg. Der Warenaustausch konzentriert sich neben den innerdeutschen Häfen, den Niederlanden und Öster-



**Bayerischer Löwe:** Trotz Rückgangs bei Schiffsgütern ist Regensburg der umschlagstärkste Hafen des Freistaats.

reich auf die Donau-Anrainerstaaten Ungarn, Slowakei und die EU-Neumitglieder Bulgarien und Rumänien.

Mit Ungarn nahm der Schiffsgüterverkehr um knapp 19 Prozent im Vergleich zu 2006 zu. Mit Bulgarien erhöhte sich das Volumen – ausgehend von einem relativ niedrigen Niveau – um gut 25 Prozent. Investitionsschwerpunkt des vergangenen

Jahres war der Umbau des Osthafens Südkaais. Für 4,5 Mio. Euro wurden auf einer Länge von 600 m neue Kran- und Bahngleise verlegt, die auch für Straßenfahrzeuge überfahrbar sind.

Zusätzliche Krane mit höherer Tragfähigkeit erhöhen die Umschlagkapazität und können Güter von bis zu 100 t verladen.

## Containerterminal Berlin Westhafen im trimodalen City-GVZ



- Containerdepot für 800 TEU
- Stellplätze für Kühl- und Gefahrgutcontainer
- Regelmäßige Containertransporte zwischen  
Berlin – Hamburg  
Berlin – Bremerhaven  
Berlin – Ostwestfalen  
Berlin – Szczecin

Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH  
Westhafenstraße 1, 13353 Berlin  
Telefon 030 39095-140, Telefax 030 39095-176  
E-Mail: [vertrieb@behala.de](mailto:vertrieb@behala.de), Internet: [www.behala.de](http://www.behala.de)

**BEHALA**   
Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH

## REEDEREIEN

### Schweizer Dependance

► Die Bremer Reederei Senator Lines ist jetzt auch in der Alpenregion vertreten. Dafür wurden die CTO Shipping Agencies als Schweizer Partnerunternehmen ausgewählt. Das seit 32 Jahren in der Schiff-Fahrt tätige Unternehmen wird die Aufgaben des bisherigen Schweizer Vertreters von Senator Lines, der MAT Marine Agencies, übernehmen. CTO sieht der neuen Aufgabe zuversichtlich entgegen. „Unsere Erfahrung und unsere Kontakte werden Senator Lines in der Schweiz zu stärkerer Präsenz verhelfen“, ist sich CTO-Marketingdirektor Jens Philippi sicher.

## LINIEN

### Zuwachs bei Feederverbindungen

► Mit der Reederei Intermarine Container Lines IMCL kommen neue Feederverbindungen an den Tiefwasser-Container-Terminal Gdansk. Mit sofortiger Wirkung hat IMCL einen neuen wöchentlichen Liniendienst zwischen Gdansk, Hamburg und Bremerhaven eingerichtet sowie einen zweiten wöchentlichen Dienst für die nähere Zukunft angekündigt. Das 1996 gegründete Unternehmen bietet eine breite Palette von Feederdiensten in Nord- und Ostsee. IMCL betreibt insgesamt sieben Schiffe, die wöchentliche Verbindungen vom Baltikum nach Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam bedienen.

Foto: Duisport



**Echte Ladung via Internet:** Über 1500 Unternehmen nutzen das Internetportal Bargelink, um ihre Ladungen und Schiffe anzubieten.

## Binnenschiff-Fahrt per Mausklick

### ► Internetportal Bargelink bringt Schiffe und Ladung zusammen

**FRACHTBÖRSEN.** Der europäische Binnenschiffmarkt besteht aus einer schier unübersehbaren Anzahl von Anbietern.

Für Verloader aus Industrie und Handel eine echte Herausforderung, zumal sich die Partikuliere auf einem Wasserstraßennetz von knapp 40.000 km Länge bewegen. Wie also das passende Schiff an der passenden Stelle und zum richtigen Zeitpunkt finden? Der schnell-

le und direkte Weg führt über die Internetfrachtenbörse [www.bargelink.com](http://www.bargelink.com).

1563 Unternehmen nutzen das System, um ihre Ladungen und Schiffe anzubieten. Die bei Bargelink registrierte Tonnage umfasst über 1000 Schiffe mit einer Gesamttransportkapazität von mehr als 1,7 Mio. t. Von der 300 t großen Peniche bis zum 6000 t großen Koppelverband ist fast jedes Schiff bei Bargelink zu finden. Im Schnitt werden

### Paul Günther AG erweitert Vorstand

**UNTERNEHMEN.** Die Paul Günther AG beruft Horst Markus in den Vorstand. In seiner neuen Funktion wird Markus ab April 2008 für den Bereich Vertrieb und Marketing verantwortlich sein. Durch die Berufung des neuen Vorstandmitglieds schließt das Unternehmen die personelle Lücke, die durch den Tod Wolfgang Meyers im vergangenen Jahr entstanden war. Zugleich erhält Jürgen Behrend, Vorstandsvorsitzender der Paul Günther AG, den notwendigen Freiraum zurück, um sich intensiv um die strategische Ausrichtung des Unternehmens zu kümmern. Horst Markus war zuletzt als Vorsitzender der Geschäftsführung der Europart Trading GmbH und als Mitglied der Geschäftsleitung der Europart Holding GmbH, Hagen, tätig. In seinen Positionen hat er entscheidend zur Etablierung des Unternehmens in 28 Ländern beigetragen.

jeden Monat zwischen 750 und 800 Schiffe auf nahezu allen europäischen Wasserstraßen angeboten.

Findet der Kunde ein passend erscheinendes Schiff, kann er den Eigner direkt anrufen und einen Transport buchen. Oder er wird selbst aktiv und bietet seine Ladung den registrierten Schiff-Fahrtsunternehmen und Partikulieren an. Die Erfolgsaussichten sind nach Angaben von Bargelink groß, da nahezu alle maßgeblichen Unternehmen bei Bargelink angeschlossen sind.

Das 2001 gestartete Unternehmen ist inzwischen fester Bestandteil des europäischen Binnenschiff-Fahrtsmarktes. „In unserem System stecken 25 Jahre Berufserfahrung. Bei Bargelink gibt's keinen überflüssigen Schnickschnack, sondern solide Funktionen, die nur einem Zweck dienen: unseren Kunden die tägliche Arbeit zu erleichtern“, sagt Geschäftsführer Axel Götze-Rohen. Bargelink bietet für jeden Nutzer das passende Modul. Verladeder können ihre Ladungen allen oder einer selektiven Auswahl von Transporteuren anbieten. Die oft mühsame Suche nach einem passenden Schiff wird so nicht nur deutlich vereinfacht und beschleunigt, sondern auch auf ganz Europa ausgeweitet.



Foto: Hafen Braunschweig

**Von binnen nach ganz binnen:**  
30 Lkw bedienen vom Hafen Braunschweig aus täglich die Region.

## Expansion beim Löwen

**HAFENGESELLSCHAFTEN.** Eine weitere Ausbaustufe des Hafens Braunschweig ist Ende Januar mit der Inbetriebnahme des zweiten Containerkrans abgeschlossen worden. Dank des Ausbaus können nun auch künftig zu erwartende 11,4 m breite Schiffe abgefertigt werden. Nach nunmehr zwei Erweiterungen umfasst das Terminal jetzt 33.000 m<sup>2</sup> Umschlagfläche mit zwei Containerbrücken für Schiffs- und Bahnumschlag. Mittlerweile werden insgesamt rund 60.000 TEU jährlich in Braunschweig umgeschlagen. Zusätzlich verkehrt dreimal wöchentlich ein Zug zwischen Braunschweig und den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Dieser RAILION-Zug wird gemeinsam mit Weets Bahn Transport angeboten. Er läuft über Maschen und erreicht somit auch alle Seeterminals in Hamburg und Bremerhaven. Jeden Tag sind außerdem 30 Lkw vom Containerterminal Braunschweig aus in der Region unterwegs, die von der Hafenbetriebsgesellschaft disponiert werden.



**ALTEC**  
Rudolf-Diesel-Str. 7 · D-78224 Singen  
Tel 077 31 / 87 11-0 · Fax 87 11-11  
Internet: <http://www.altec-singen.de>  
E-Mail: [altec-singen@t-online.de](mailto:altec-singen@t-online.de)  
**VERLADETECHNIK**

**Online**

[www.kran-und-hebetechnik.de](http://www.kran-und-hebetechnik.de)

**KRAN-  
& HEBETECHNIK**





# Variabler CONTAINER- TRANSPORT

Marktübersicht **CONTAINERCHASSIS:**  
Fahrzeugbau auf hohem Niveau

20' Standard, 40' Standard, 30' Tankcontainer, 45' Container, High Cube, Reefer, Flat Rack, Open Top: Der Seecontainer hat viele Facetten. Um alle diese Facetten so transportabel wie möglich zu halten, muss das Transportequipment darauf abgestimmt sein.

## ▣ SOLIDE KONSTRUKTION

*Containerchassis sind für härteste Belastungen ausgelegt.*





## ► MULTITALENT...

*...mit optimaler Lastverteilung: Flaggschiff in der Chassisflotte von Schmitz Cargobull ist das Sattelcontainerfahrzeug S.CF 45' mit Sliding Bogie.*

## ◄ WAS NICHT PASST...

*Auch die Containerbeladung per Stapler geht nicht immer sanft ab.*

Fotos: Hersteller, sk

## HERSTELLER-ÜBERSICHT

### Broshuis

Industrieweg 22, NL-8263 AD Kampen  
 ☎ +31/38/3 37 28 00  
 www.broshuis.nl

### D-Tec Containertrailers BV

Hogeveldseweg 5a, NL-4041-CP Kesteren  
 ☎ +31/4 88/41 08 64  
 www.d-tec.nl

### D&W Stahl- und Anlagenbau GmbH

Wiesenring 32, D-19370 Parchim  
 ☎ 0 38 71/62 28-0

### Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Oberpöllnitzer Straße 8, D-07819 Triptis  
 ☎ 0 36 48 2/8 30-0  
 www.fliegl.com

### Hammar Maskin AB

S-517 95 Olsfors  
 ☎ +46/33/29 00 00  
 www.hammarmaskin.se

### Kögel Fahrzeugwerke GmbH

Industriestraße 1, D-88349 Burtenbach  
 ☎ 0 82 85/8 80

### Kotschenreuther Fahrzeugbau GmbH & Co. KG

Pfarrer-Gareis-Straße 6,  
 D-96346 Wallenfels, ☎ 0 92 62/8 09-0

Schon die Vielfalt der Containerarten zeigt, dass auch das Chassis weit mehr als simpler Stahlbau ist. Im Gegenteil: Containerchassis, insbesondere die multifunktionalen Chassis, sind Fahrzeugbau auf hohem Niveau.

## Multifunktional einsetzbar

Den Einstieg in die Containerchassiswelt bilden einfache Standardchassis für 20'- und 40'-Container. Damit lassen sich ein Großteil der möglichen Containertransportaufträge abwickeln. Müssen High-Cube-Container gefahren werden, sind so genannte Gooseneck-Chassis notwendig, auf denen der Container niedriger liegt als auf einem normalen Chassis. Dadurch bleibt die Gesamthöhe innerhalb der gesetzlichen Vorgaben. Wer mit einem 40'-Standardchassis einen beladenen 20'-Container heckbündig fahren muss, bekommt in Sachen Fahr-sicherheit Probleme. Für diesen nicht gerade seltenen Transportfall empfiehlt sich der Einsatz von Multifunktionschassis.

## Pfiffige Lösung

Eine pfiffige Lösung bietet Schmitz Cargobull mit seinem Sliding-Bogie-

Chassis (S.CF 45'). Die Besonderheit des Chassis liegt in einer Verschiebbarkeit des Achsaggregates unter dem eigentlichen Rahmen. Mit dem Chassis können 20'-Container mit einem Gewicht von bis zu 25 t in Fahrstellung (Achsaggregat ganz hinten) mittig transportiert werden. So kommen rund 9 t auf die Sattelplatte. Für die Be- und Entladung wird das Achsaggregat in Richtung Zugmaschine bewegt. So besteht ein direkter Zugriff auf den Container an der Rampe. Darüber hinaus lässt sich der Zug in diesem Zustand deutlich leichter rangieren.

## Rauer Chassisalltag

Zusätzlich verfügt das S.CF-45' über einen Front- und Heckausschub. Dadurch wird das Chassis multifunktional, d. h. für alle Containertypen einsetzbar. Es gibt zahlreiche weitere Beispiele für multifunktionale Chassis. Bei Fliegl ist das Vario Chassis Flaggschiff im Chassisprogramm. Das Chassis ist mittig und heckseitig teleskopierbar und kann wahlweise mit oder ohne Frontausschub geliefert werden. Durch die vielseitigen Einstellmöglichkeiten eignet es sich für den Transport aller Containergrößen.



Auf Vielseitigkeit setzt auch M&V Trailer. Deren neuester Containersattelanhänger mit der Typ-Bezeichnung Euro 802 kann vom 20'- bis zum 45'-Container alle Behältergrößen transportieren. Dazu ist er mit insgesamt drei Teleskop-Einrichtungen ausgestattet. Mit einem Heck- und Mittelausschub, die pneumatisch betätigt werden und zusätzlich mit einem per Hydraulikhandpumpe bedienbaren Frontausschub.

### Besondere Einsätze

Für spezielle Anforderungen gibt es darüber hinaus Kippchassis und Chassis für den Chemie-Containertransport. Letztere zeichnen sich durch ein umfangreiches Sicherheitspaket aus.

Was muss ein Chassis darüber hinaus bieten? Zu den wichtigsten Eigenschaften eines Containerchassis gehört äußerste Robustheit. Der Grund: Die meisten Chassis laufen bei Trucking-Unternehmen und Chassisvermietern. Gerade hier wird mit den Chassis häufig ruppig umgegangen. Verschiedene Detaillösungen halten den Reparaturaufwand trotz des rauen Chassisalltages in Grenzen. Dafür eini-

ge Beispiele: Einer der neuralgischen Punkte sind die Anschlüsse für Strom und Luft von der Stirnseite des Containerchassis. Um Beschädigungen vorzubeugen, sollte hier ein spezieller Anschlagschutz vorhanden sein. Eine weiterer neuralgischer Punkt ist der Unterfahrerschutz am Heck: Containerchassis müssen häufig rückwärts an Rampen rangiert werden. Hier kommt es immer wieder zu Remplern, die ins Geld gehen können. Aus diesem Grund ist ein robuster Heck-Unterfahrerschutz mit Schutz für die Heckleuchte unbedingt empfehlenswert.

### Belastender Kurzstreckeneinsatz

Nicht immer geht es auf die lange Strecke. Wird ein Chassis im Kurzstrecken-Verkehr, etwa für Umfuhren innerhalb eines Hafens eingesetzt, sind überdurchschnittlich hohe Lastwechsel angesagt. Das Chassis wird mehrmals täglich be- und entladen. Auch das geht mächtig aufs Material, vor allem wenn die Beladung von unerfahrenen Staplerfahrern durchgeführt wird. Auch darauf muss ein Containerchassis konstruktiv vorbereitet sein, damit nicht schon nach wenigen Jahren Schluss ist.

WWW.  
C  
O  
N  
T  
R  
A  
I  
L  
O.  
D  
E

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)



Vehicles

AND More

[ [WWW.VEHICLEBAY.DE](http://WWW.VEHICLEBAY.DE) ]

[ [WWW.VEHICLERENT.DE](http://WWW.VEHICLERENT.DE) ]



## ▲ KOMFORTABEL VERRIEGELT

*GF Automotive bietet eine automatisierte Containerverriegelung.*

## ▲ FÜR ALLE LÄNGEN GEEIGNET

*Der Euro 802 von M&V kann vom 20'- bis zum 45'-Container alle Behältergrößen transportieren.*



### **Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH**

Bernard-Krone-Straße 1, D-49757 Werlte  
☎ 0 59 51/20 90

### **M&V Trailertechnik GmbH**

Jagdschänkenstraße 31, D-09117 Chemnitz  
☎ 0 3 71/8 81 63 80  
www.muv-siegmar.de

### **Nutzfahrzeuge Rohr GmbH**

Ittlinger Straße 157, D-94315 Straubing  
☎ 0 94 21/73 05-0  
www.rohr-nfz.com

### **Schmitz Cargobull AG**

Bahnhofstraße 22, D-48612 Horstmar  
☎ 0 25 58/8 10  
www.cargobull.com

### **Schröder Fahrzeugtechnik GmbH**

Oldenburger Straße 24, D-26639 Wiesmoor  
☎ 0 49 44/30 80  
www.schroeder-fahrzeugtechnik.de

### **Tirsan A.S.**

☎ +90/2 16/5 64 02

### **Van Hool N.V.**

Bernard Van Hoolstraat 58,  
B-2500 Lier Koningshooikt  
☎ +32/3/4 20 20 20  
www.vanhool.be

### **Wecon GmbH**

An der Hansalinie 10, D-59387 Ascheberg  
☎ 0 25 93/92 10  
www.wecon.de

Wichtig ist darüber hinaus eine komfortable Bedienung. Einen beladenen 20'-Container per Hand auf einem Sledge-Chassis in Heckposition zu kurbeln, ist nicht gerade der Traum eines Container-Truckers. Gerade in diesem Transportsegment zählt bekanntlich jede Fuhre! Wer wirtschaftlich mitfahren will, muss sowohl die Rüstzeiten, als auch die Dauer der Be- und Entladung so kurz wie möglich halten. So erfolgt das Teleskopieren des Chassis überwiegend per Luft.

## Automatisch verriegeln

Die Automatisierung könnte auch die Verriegelung erfassen. Wer zwei 20'-Container lädt muss insgesamt acht Verriegelungen bedienen. Wenn die eine oder andere Verriegelung klemmt, können dafür schon mal einige Minuten ins Land gehen. Minuten die vor allem dann ins Gewicht fallen, wenn das Chassis im Nahverkehr eingesetzt wird. Deutlich komfortabler und vor allem schneller ist eine automatische Verriegelung, wie sie die Firma GF Automotive anbietet. Die automatisierte Container-Verriegelung RECOLOCK® (Remote Control Locking) ermöglicht es, Container mit dem Trailer in Sekundenschnelle zu verbinden. Analysen haben ergeben, dass die automatische Container-Verriegelung eine enorme Zeitersparnis bringt – der Spediteur kann effizienter arbeiten als je zuvor. Je nach Einsatzgebiet kann RECOLOCK individuell aufgebaut werden. Die Bedienung ist pneumatisch oder elektro-pneumatisch möglich. Mit RECOLOCK können Standard-Container-Chassis ausgerüstet werden.

gelung eine enorme Zeitersparnis bringt – der Spediteur kann effizienter arbeiten als je zuvor. Je nach Einsatzgebiet kann RECOLOCK individuell aufgebaut werden. Die Bedienung ist pneumatisch oder elektro-pneumatisch möglich. Mit RECOLOCK können Standard-Container-Chassis ausgerüstet werden.

## Autark Be- und Entladen

Wer Container auf der Straße transportiert, ist auf Hilfe beim Be- und Entladen angewiesen. Es gibt jedoch Situationen, in denen keine Containerstapler oder anderes Ladeequipment zur Verfügung stehen. In solchen Fällen bietet sich der Einsatz von Containerchassis

Anzeige

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

mit integriertem Seitenlader an. Das ist die Spezialität der schwedischen Firma Hammar Maskin. Die Anlagen mit Hebekapazitäten bis zu 36 t sind wahlweise mit oder ohne Stapelvermögen für alle Arten von Chassis erhältlich. Jüngster Spross der Hammar-Familie ist die 190er Serie mit verstellbaren Stützbeinen.



## Fit für die Zukunft.

Hupac hat die Weichen gestellt, um im liberalisierten Bahnmarkt erfolgreich im Interesse der Kunden zu handeln. Hupac ist unabhängig, investiert in eigenes Rollmaterial und in eigene Terminals, nutzt das System der international durchgehenden Bahntraktion und baut das Verkehrsnetz mit ihren Partnern weiter aus – mit diesem Konzept macht Hupac den kombinierten Verkehr fit für die Zukunft.



[www.hupac.ch](http://www.hupac.ch)

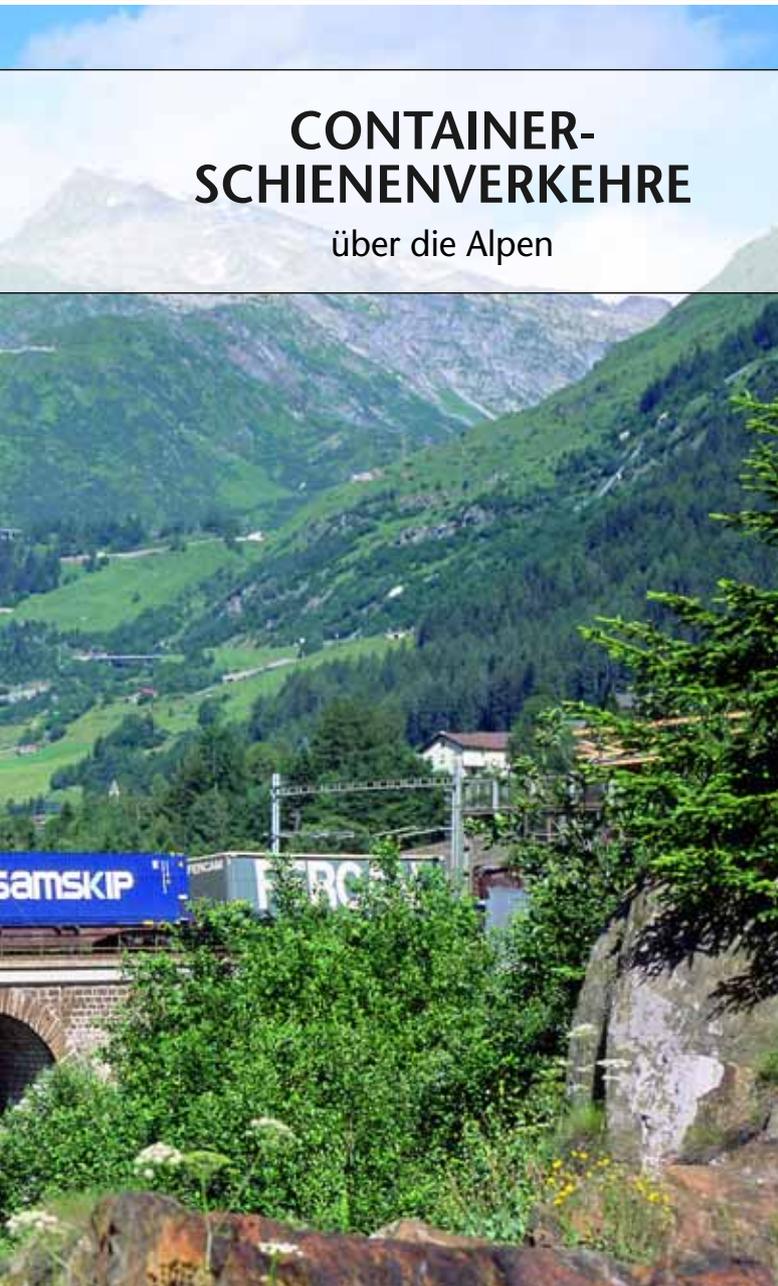


ISO 9001  
ISO 14001

**HUPAC**  
moving together

# Jenseits der **KOSTENBERGE**





# CONTAINER- SCHIENENVERKEHRE

über die Alpen

Die Erkenntnis, dass das weltweite Transportaufkommen steigt, besonders im Containerverkehr, hat den Bereich der sensationellen Neuigkeiten mittlerweile verlassen. Kapazitätsengpässe wie sie in den großen Seehäfen, aber auch im Hinterlandverkehr zunehmend auftreten, sind so gesehen weder ein plötzlich hereingebrochenes Unheil noch eine vorübergehende Erscheinung.

Doch so bekannt diese Einzelheiten sein mögen, so schwierig gestaltet sich offenbar die Suche nach Lösungen für die damit verbundenen logistischen Probleme. Dazu gehört nicht nur die Schaffung neuer, sondern auch die intelligente Nutzung bestehender Infrastruktur. Ungenutzte Potenziale birgt hier vor allem der Schienenweg.

Gegenüber dem Lkw-Transport bietet er teils nicht nur deutliche Kostenvorteile, sondern kann auf vielen Strecken auch mit kürzeren Fahrzeiten punkten. Gerade transportierende Unternehmen haben für solche Sparpotenziale ein äußerst feines Gespür und so verwundert es nicht, dass der Gütertransport auch auf der Schiene immer mehr Fahrt aufnimmt. Nichtsdestotrotz zeigt sich bei der Verlagerung von der Straße auf die Schiene, wie sie auch von der Politik mit wiederkehrender Regelmäßigkeit geradezu beteuert wird, noch reichlich Luft nach oben.

## Auf Hannibals Spuren

---

Ein Beispiel dafür ist der Transit über die Alpen. In den letzten 20 Jahren hat sich der Alpen-querende Güterverkehr verdoppelt. In Österreich werden dabei zwei Drittel der Güter auf der Straße transportiert, nur ein Drittel auf der Schiene. In der Schweiz ist das Verhältnis umgekehrt. Die Eidgenossen schufen rechtzeitig die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für eine Verlagerung – ganz im Gegensatz zu ihren nördlichen und östlichen Nachbarn. Ein Beispiel dafür ist die so genannte „Rollende Landstraße“ zwischen Manching bei München und dem Brenner. Etwa 164.000 Lkw wurden im Jahr 2003 samt Fahrer damit transportiert. Dann lief die Öko-Punkte-Regelung in Österreich und damit die Limitierung der Transportkapazität auf der Straße aus. Prompt sackte das RoLa-Aufkommen um 37 Prozent ein. Die Betreiber reagierten und stellten das Angebot ein. So bescherte die so genannte politische Weitsicht dem Brenner über 160.000 Lkw mehr im Jahr. Tu felix austria...

## Schweiz als Vorreiter

---

In der Schweiz hingegen konnten Kombiverkehrsdienstleister wie Hupac nahezu unbehelligt von ausländischer Konkurrenz ein breites Angebot transalpiner Verbindungen etablieren. Das Unternehmen mit Sitz in Chiasso betreibt heute ein Netzwerk mit täglich 100 Zügen die zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen sowie zwischen den bedeutendsten Häfen und dem europäischen Hinterland verkehren. Dabei arbeitet Hupac mit fünf der wichtigsten Verkehrsunternehmen der Alpenregion zusam-



## ◀ IN ÖSTERREICH KAPUTT GEREGELT

*In der Schweiz hat sich die Rollende Landstraße als wettbewerbsfähiges Angebot etabliert.*

## ▶ KLEINE ABKÜRZUNG

*Kombinierte Verkehre über Mittelmeerhäfen – wie hier Genua – sparen den Weg um Gibraltar herum.*

men. Auch die Rollende Autobahn erfreut sich dort als Ergänzungsangebot hoher Akzeptanz.

Mit Lösungsansätzen für die Probleme des Alpenverkehrs beschäftigte sich auch das auf vier Jahre angelegte EU-Projekt „Alpine Freight Railway“, kurz AlpFrail, das Ende letzten Jahres zu Ende ging. Unter der Leitung des Logistik Kompetenz Zentrums (LKZ) in Prien am Chiemsee wurden dort neue Transportwege für den europäischen Güterverkehr gesucht und gefunden.

Besonderheit des Projekts und vermutlich auch entscheidend für seinen Erfolg war seine sowohl internationale als auch interdisziplinäre Zusammensetzung. Ministerien, Landesregierungen, Kommunen, Handelskammern und regionale Verbände aus Deutschland, Österreich und Italien erarbeiteten dabei gemeinsam ein Gesamtkonzept, das neben geografischen und infrastrukturellen Gegebenheiten auch den Einsatz neuer Technologien berücksichtigte.

## Abkehr von den Achsen

Der Geschäftsführer des LKZ Prien, Karl Fischer nennt als wichtige Voraussetzung für zuverlässige und effiziente Schienenverbindungen unter anderem die Abkehr vom Denken in Achsen. Dies ist umso wichtiger, als dass die vorhandene Infrastruktur einen reibungslosen Transport prinzipiell ermöglicht. Allerdings orientieren sich die Verkehre bisher noch entlang einzelner Achsen wie dem Brenner oder der Tauernroute. Mit steigendem Aufkommen werden diese „Rennstrecken“ aber zunehmend belastet – mit der Folge, dass sich langfristig der eigentlich angestrebte Zeitvorteil wieder relativiert.

„Nicht nur die Staatsgrenzen im Kopf müssen verschwinden“, so Fischer. „Die Alpenländer müssen sich als gemeinsamer europäischer Raum verstehen, der sich nur mithilfe eines Netzwerks effektiv erschließen lässt.“ Als Ergebnis der Zusammenarbeit konnten schließlich vier neue Angebote an den Start gehen.

## Von Bayern ans Mittelmeer

Der Adriazug bietet eine schnelle Schienenverbindung zwischen Bayern und dem Mittelmeerraum. Seit Anfang letzten Jahres fährt er zweimal pro Woche von München-Riem nach Triest. Denkbar sind nach Ansicht der Entwickler auch weitere Haltestellen, beispielsweise Salzburg und das slowenische Koper. Zielverkehre sind Container, die von dem bayerischen und dem Salzburger Raum in Richtung Asien transportiert werden müssen.

Das erforderliche Marktpotenzial für die Verbindung wurde im Vorfeld unter Spediteuren in Bayern und Österreich ermittelt. Rund 67 Prozent von ihnen zeigten sich an diesem Angebot besonders interessiert. Modellrechnungen haben ergeben, dass dadurch eine Verlagerung von rund 845 Lkw monatlich auf die Schiene möglich wäre.



## ▶ TRAIN MEDITERRANÉE

*Von München-Riem aus startet der Adriazug zum Mittelmeerhafen Triest.*



HLS Container Bremen Tel.: (04 21) 65 87 00 1  
 Uthhoffstraße 72 Fax.: (04 21) 65 87 00 0  
 D-28757 Bremen www.hls-container.de  
 E-Mail: hls.container.bremen@t-online.de

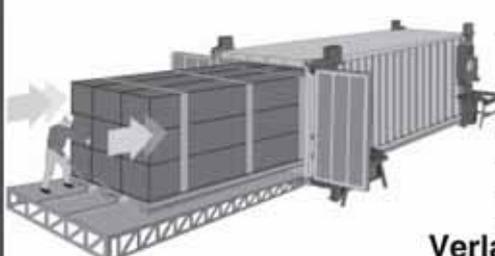


> gebrauchte ISO-Container  
 > Boxen > Open Top > Reefer

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

**M. BARTELS**  
 Verladessysteme GmbH & Co. KG  
Joloda Vertriebsniederlassung

**Joloda**
**Joloda**



- Palettenroller u. Schienen
- Container-Be- u. Entladesystem
- mobile Container-Hebeanlage
- Moving Floor
- etc. ....

**Ihr Profi für Verladessysteme**

www.joloda-verladesysteme.de  
 e-mail: m.bartels@joloda-verladesysteme.de

### ...und um Ulm herum

Günstige Abfahrten im Nachtsprung verspricht der DONILLO, der Container, Sattelaufleger und Wechselbehälter von Ulm nach Mailand befördert. Dort wiederum bieten sich günstige Anschlüsse an die Häfen der Adria und Liguriens, La Spezia, Genua und Savona. Nach Angaben seiner Betreiber eignet sich der DONILLO vor allem für Warengruppen wie Papier, Holz, Chemieprodukte und Elektrogeräte. Die tägliche Verbindung kann bis zu 11.000 Lkw-Touren pro Jahr auf die Schiene bringen und so rund 5700 t CO<sub>2</sub> einsparen.

### Noris-Shuttle

Entlastung für die Straße soll auch der TrailerTrain bringen, ein täglich (auch Sonntags) verkehrender Ganzzug für unbegleitete Sattelaufleger von Triest nach Nürnberg. Seine Vorteile: Zum einen spart er Kosten, weil für den Schienentransport weder Fahrer noch Zugmaschine benötigt werden. Zum anderen ist die Alpenpassage via Bahn auch an Wochenenden und Feiertagen problemlos möglich. So ergibt sich ein deutlicher Zeitvorteil durch den Wegfall von Ruhepausen und Wartezeiten.

Das Interesse an den Mittelmeerhäfen und ihren Schienenverbindungen kommt nicht von ungefähr. Nach Ansicht von Experten sind sie ein Weg, die Kapazitätsengpässe in den nördlichen und westlichen Seehäfen zu vermeiden und dabei überdies noch Zeit und Kosten einzusparen. Wird die Ladung etwa bereits in Triest oder Genua angelandet statt in Hamburg oder Rotterdam, entfällt die längere Passage um Gibraltar herum. Das spart zum einen Treibstoffkosten für das Schiff, zum anderen kann die Ladung dadurch um bis zu vier Tage früher an ihr Ziel gelangen.

# vehiclesandmore.de

## vehiclebay.de

## vehiclerent.de

**Vehicles and More GmbH**

Telefon: +49 (0) 47 61/99 47-0

Telefax: +49 (0) 47 61/99 47-23

# Drehscheibe auf **SCHIENEN**





30 Prozent des **CONTAINERVERKEHRS**  
**IN HAMBURG**  
werden über Bahn abgewickelt

Mit den wachsenden Containerströmen ist in den kommenden Jahren auch in Hamburg eine entsprechend leistungsfähige Infrastruktur gefragt. Schon heute setzt die Hansestadt dabei auf einen hohen Anteil beim Transport der Normboxen auf dem Schienenweg.

Die Herausforderung ist bekannt: Der derzeitige Boom der Containerbranche hinterlässt gerade auch in Hamburg seine sichtbaren Spuren. Die stählerne Normkiste ist in und um die Hansestadt allzeit präsent. Auf den Straßen allemal, auf den Wasserwegen ohnehin und auch die Eisenbahnverkehre werden oftmals von den Containerzügen dominiert. Setzte man in den Anfangsjahren bei der Verteilung und Zuführung der Stahlkisten von und zu den Seehäfen insbesondere auf den Lkw, so zeichnet sich in den letzten Jahren immer mehr eine Verschiebung hin zu den Verkehrsträgern Wasser und Schiene ab. Nicht ganz freiwillig übernimmt dabei die Hansestadt an der Elbe bedingt durch die eigenen, stark begrenzten Flächenressourcen eine gewisse Pilotfunktion – und könnte damit auch ein Vorbild für weitere Seehäfen werden.

### Sichtbare Engpässe

Insbesondere in den Morgenstunden, ganz besonders jedoch in den Abendstunden wird das Hamburger Dilemma in der Nähe der jeweiligen Terminals deutlich. Auf den Straßen und gerade an den Ein- und Ausfahrtstellen des Freihafens kommt es mittlerweile regelmäßig zu mehr oder weniger starken Verkehrsbehinderungen – die Anzeichen eines drohenden Infarktes sind für jedermann sichtbar. Und wer einmal am Heck eines Container-Riesen mit einer Kapazität von 8000

#### MASSE BRINGT ERFOLG

*Angesichts des weiter steigenden Containerumschlags in Hamburg ist zukünftig besonders die Eisenbahn beim An- und Abtransport ins Hinterland gefragt.*



## STANDORT-VORTEIL

*Besonders bei den Relationen ins ost-europäische Ausland kann der Hafen seine Funktion als Drehscheibe für die Container ausspielen.*



## LEISTUNGSFÄHIGES TRANSPORTSYSTEM GEFRAGT

*Mit der Größe der Schiffe wird sich die Zahl der ankommenden und abgehenden Container noch deutlich erhöhen.*

bis 9000 TEU die letzte Reihe nachgezählt hat, wird mit Überraschung oder Schrecken, je nach Standpunkt, feststellen, dass dort die Ladekapazität von knapp 120 Lkw Platz findet – allein in der letzten Reihe! Das macht deutlich: Die geforderten, weil notwendigen hohen Transportzahlen im Vor- und Nachlauf bei Containern können eigentlich nicht mehr von der Straße bewältigt werden. Als Alternativen bieten sich nur die Binnenschiff-Fahrt sowie der Schienenweg an – letzterer trotz der offensichtlichen Nachteile bei Neubaumaßnahmen immer noch schneller als der Wasserweg. Und bei außereuropäischen Verbindungen in Richtung Osten oftmals auch die einzige Möglichkeit überhaupt, Container via Hamburg zum Bestimmungsort zu befördern.

## Eisenbahn-Wachstum

So wird die steigende Bedeutung der sogenannten Hafenbahn in Hamburg beispielsweise auch durch die letzte, im Januar veröffentlichte Bilanz deutlich. Das Volumen erreichte nach vorläufigen Berechnungen mit rund 1,83 Mio. Containern einen neuen Rekord. Damit stieg der Bahncontainer-Umschlag bei der Hamburger Hafenbahn im Vergleich zum Vorjahr um rund 15 Prozent.

„Dieses Ergebnis zeigt, dass die Hafenbahn direkt vom Wachstum des Hafens profitiert“, sagte HPA-Geschäftsführer Dr. Hans-Peter Dücker. Das Ergebnis sei auch ein Beleg für die Attraktivität des Gütertransports auf der Schiene, der nicht nur sehr effektiv und kostengünstig, sondern auch besonders umweltfreundlich sei. Für 2008 erwartet die Hafenbahn ein weiteres Wachstum. „Wir rechnen beim Containeraufkommen mit einem Anstieg auf über 2 Mio. TEU und beim Gesamtumschlag mit einem Volumen von 42 Mio. t“, sagte Dücker. Diese Entwicklung verdeutlicht zugleich die Notwendigkeit, die Bahn-Infrastruktur im Hafen weiter auszubauen. Denn nur dadurch kann der

Hamburger Hafen nach eigener Einschätzung seine Spitzenstellung als Drehscheibe im internationalen Gütertransport weiter ausbauen. Das gilt für die Gleisanlagen der Hamburger Hafenbahn und die Hinterlandstrecken der Deutschen Bahn AG gleichermaßen.

Zu den wichtigen Vorhaben der Hamburger Hafenbahn zählen 2008 die Einführung eines neuen Entgeltsystems, das neben der effektiveren Nutzung der Infrastruktur auch eine verbesserte Kostendeckung zur Folge hat – und offensichtlich auch den gewünschten Erfolg hat. So konnten bei unserem Besuch der Hafenbahn Ende Februar deutlich weni-

ger abgestellte Leerwaggons entdeckt werden, als dies noch vor Monaten der Fall war – als man die entsprechenden Gleise noch als kostenlosen Abstellplatz nutzen konnte.

### **Ausbau des größten Eisenbahnhafen**

Das notwendige Ausbauprogramm der Hamburger Hafenbahn ist im Januar durch den Senat auf den Weg gebracht worden. Der Senat hat die Ergebnisse des „Masterplans zur Schienengüterverkehrsentwicklung des Hamburger Hafens für 2015 und darüber hinaus“ (kurz: Masterplan Hafenbahn 2015), der von der Hamburg Port

Authority gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG unter Beteiligung der Hafen- und Verkehrswirtschaft, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg e. V. erarbeitet wurde, ausgewertet und das weitere Vorgehen beschlossen. Bis zum Jahre 2015 will die Freie und Hansestadt Hamburg insgesamt 500 Mio. Euro in die Modernisierung und den Ausbau der Hafenbahn sowie die Optimierung betrieblicher Prozesse investieren, davon sind 62 Mio. Euro bereits im Haushalt 2007/2008 veranschlagt.

Der Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015 benennt zahlreiche Bauvorhaben, die



## **In vielen Terminals bringen Krane von Künz Container in Bewegung.**

Güter müssen termingerecht und zuverlässig umgeschlagen werden. Hochwertige Containerkrananlagen von Künz sorgen dafür, dass die verschiedensten Waren in unzählige Länder dieser Erde gelangen. Zuverlässig und termingerecht.

**künz**

Innovation and Competence

Hans Künz GmbH  
6971 Hard - Austria  
T +43 5574 6883 0  
F +43 5574 6883 19  
[www.kuenz.com](http://www.kuenz.com)  
[sales@kuenz.com](mailto:sales@kuenz.com)  
[service@kuenz.com](mailto:service@kuenz.com)



## ▲ ZENTRALE FUNKTION

*Vom Bahnhof Alte Süderelbe werden alle Bewegungen im weit verzweigten Netz der Hamburger Hafenbahn beobachtet und gesteuert.*

die Hamburg Port Authority zur Modernisierung und zum Ausbau des Schienennetzes im Hafen plant. Unter anderem soll noch in diesem Jahr mit der Grundinstandsetzung des Bahnhofs Hohe Schaar und im kommenden Jahr mit dem Bau der neuen Rethelbrücke begonnen werden. Daneben stehen ab 2009 die südliche Anbindung des Bahnhofs Altenwerder, Kapazitätserweiterungen der Bahnanlagen an den Containerterminals in Waltersshof und am Hansaport sowie eine neue Süderelbquerung auf der Liste. Inzwischen wird in

der Senat die Hamburg Port Authority beauftragt, die Feinplanung der Vorhaben im Süderelberaum in einem transparenten und kommunikativen Planungsprozess voranzutreiben, der die Bevölkerung vor Ort einbezieht. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen liegen. Mit den Ergebnissen der Feinplanung ist im zweiten Halbjahr 2009 zu rechnen.

### Neues Betriebsleitsystem

Zu den beschriebenen Investitionen gehört auch das von der Hamburg Port Authority (HPA) im Januar beim Elektronikonzern Thales in Auftrag gegebene, neue Betriebsleitsystem für die Hafenbahn. Das hochmoderne System soll den Zug- und Rangierbetrieb im Hafen überwachen und wird noch im ersten Halbjahr 2008 in Betrieb gehen. Die Investitionen betragen rund 1,5 Mio. Euro. „Dieses neue System trägt dazu bei, das wir den rasant steigenden Güterverkehr im Hafen effizient bewältigen können“, sagte HPA-Geschäftsführer Dr. Hans Peter Dücker. Das neue EDV-System vereinfacht die Disposition

und sorgt zugleich für eine optimierte Steuerung des Betriebes auf dem Hafennetz.

Neben der HPA können dann auch die im Hafen tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen die aktuelle Situation einsehen und Bewegungen im Gleisnetz von ihrer eigenen Zentrale aus verfolgen. Das etwa 300 km lange Gleisnetz der Hamburger Hafenbahn umfasst fünf Bahnhöfe, sieben Stellwerke und 73 Brücken und wird von über 50 nationalen und internationalen EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen) genutzt.

Bereits heute beginnen oder enden über zehn Prozent des deutschen Bahn-Güterverkehrs im Hamburger Hafen. Auf dem Gleisnetz der Hafenbahn verkehren täglich rund 200 Züge mit über 6000 Waggons. Wegen des rapide wachsenden Verkehrsaufkommens wird erwartet, dass sich die Zahl der täglichen Züge bis 2015 auf rund 400 verdoppelt. Beim Containerumschlag wird dank schlankerer Produktion und Disposition mit 4,5 Mio. TEU jährlich sogar eine Verdreifachung für die schienengebundene Container-Drehscheibe in Norddeutschland erwartet.

Anzeige

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

Hamburg sogar darüber nachgedacht, ob man nicht wieder die gute alte Drehscheibe aktiviert, um so ein effektives Abstellsystem für die Loks der zahlreichen Eisenbahnunternehmen zu schaffen.

Um den berechtigten Belangen der Anwohner an den Bahnlinien in Harburg und Hausbruch Rechnung zu tragen, hat



# Die Schweiz reicht bis an die Nordsee.

Seit 2006 sind die Häfen Hamburg und Bremerhaven mit regelmässigen Containerzügen direkt an die Schweiz angebunden. Intercontainer gewinnt dadurch auf dem Weg in den Süden bis zu 24 Stunden. Geführt werden die Shuttles aus einer Hand von SBB Cargo.

«Das ganze Transportgewerbe hat uns aufmerksam beobachtet», erinnert sich der Verantwortliche bei Intercontainer. «Alle wussten, dass es schwierig sein würde, ein solch komplexes Projekt in nur zweieinhalb Monaten in die Praxis umzusetzen.»

## **SBB Cargo – der Spezialist für Nord-Süd-Verkehre.**

Im Herbst 2006 hat der Logistikoperator Intercontainer Shuttleverkehre zwischen der Nordsee und der Schweiz ausgeschrieben. Zehn Wochen später fuhr das erste Shuttle von SBB Cargo im Hamburger Hafen ein.

Hamburg wie auch Bremerhaven sind über das Netz von SBB Cargo an die Industriegebiete in Norditalien und im Vorarlberg (Wolfurt) angebunden.

Acht Shuttlezüge mit bis zu sechzig Containern verkehren seither wöchentlich zwischen der Schweiz und Hamburg, drei zwischen der Schweiz und Bremerhaven. «Die

Shuttles mit ihren fixen Tragwagenkompositionen haben den Vorteil, dass wir von der Wagenverfügbarkeit in den Häfen unabhängig sind», sagt der Verantwortliche von Intercontainer. «Wir können unsere Verkehre dadurch besser planen.»

## **85 Prozent Pünktlichkeit garantiert.**

SBB Cargo, der Schweizer Marktleader für den alpenquerenden Schienengüterverkehr, führt die Transporte aus einer Hand durch. Kunde Intercontainer hat deshalb mit nur einem Partner zu tun. SBB Cargo hat sich zudem vertraglich zu Pünktlichkeit verpflichtet: 85 Prozent aller Züge müssen pünktlich oder mit einer maximalen Verspätung von zwei Stunden am Zielort eintreffen. SBB Cargo ihrerseits kann an die Shuttles Wagen mit Waren für andere Kunden anhängen – beispielsweise Bananen für den Schweizer Detailhandelsriesen Migros.

## **Einfacher. Zuverlässiger. Schneller.**

Das Spedieren von Containern von der Nordsee in den Alpenraum ist durch die Shuttles einfacher und zuverlässiger geworden. Und schneller: Die Strecke hat sich um bis zu 24 Stunden verkürzt.

## **Die spannendsten Seiten der Bahnlogistik. Jetzt kostenlos abonnieren.**



Gerne senden wir Ihnen unser Logistikmagazin «cargo» viermal im Jahr kostenlos zu. Bestellen Sie per E-Mail: [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) oder online: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin).

# Deutsch-polnische BEZIEHUNGEN



**POLZUG** verbindet  
westliche Häfen mit östlichen Destinationen



**Zu Zeiten der staatseigenen Eisenbahnen undenkbar, bieten heute eine Vielzahl von privatwirtschaftlichen Gesellschaften eine Vielzahl von Transportverbindungen auf der Schiene europaweit an. Zu den Spezialisten in West-Ost-Richtung zählt dabei das Unternehmen Polzug.**

**A**m Anfang war der Stau! Um die Wartezeiten von bis zu mehreren Tagen für schwere Lkw an der deutsch-polnischen Grenze zu umgehen und die Verbindung der Hamburger Containerterminals an das wiedergewonnene polnische Hinterland zu verbessern, entwickelten die Spedition Egon Wenk und die Hamburger Hafen und Logistik AG 1991 ein Konzept für einen regelmäßigen Containerblockzugdienst, der den Hamburger Hafen mit Warschau verbinden sollte. Mit der Umsetzung des Konzepts wurde Walter Schulze-Freyberg betraut, der das Konzept maßgeblich mit entwickelt hatte und heute auf insgesamt 17 Jahre als Geschäftsführer der Polzug Intermodal GmbH zurückblicken kann. Inzwischen ist die Polzug Intermodal GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), der polnischen Güterbahn PKP Cargo S.A. und der DB Mobility Logistics AG zu jeweils 33,33 Prozent.

### **Stetig wachsende Nachfrage**

Über die Jahre konnte die Frequenz zwischen Hamburg und Polen von einem Zug pro Woche auf heute 50 Züge, bei Bedarf auch mehr, gesteigert werden. Hinzu kommen regelmäßige Blockzug-Verbindungen von Bremerhaven und Rotterdam nach Polen. In Polen bedient Polzug Intermodal insgesamt acht Terminals in den entsprechenden polnischen Wirtschaftszentren (u. a. Warschau, Posen, Breslau, Lodz und den Großraum Krakau-Kattowice). An den Terminals bietet Polzug Intermodal über ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o. eine breite Palette von Dienstleistungen rund um den kombinierten Verkehr (Container und Wechselbrücken) an: Umschlag, Depothaltung, Reeferanschlüsse, Containerreparaturen. Auch Zollagenturen und staatliche Zollbüros befinden sich auf den Polzug-Terminals. Für den Weitertransport mit Vertragsfahrern bis zum Kunden stellt Polzug Intermodal eigene moderne Chassis zur Verfügung, darunter auch Spezialequipment wie beispielsweise Kippchassis.



## ◀ FLEXIBLE UMSCHLAG-TECHNIK

*Auf den eigenen Terminals in Polen setzt Polzug für den schnellen Umschlag auch Reachstacker ein.*



## ▲ IM TAGESTAKT

*Die Verbindung zu den polnischen Terminals wird im 24-Stunden-Rythmus angeboten.*

## Weiter nach Osten

Seit Aufnahme der regelmäßigen Dienste beobachtete Polzug Intermodal im Rahmen der fortschreitenden Öffnung des GUS-Staaten gen Westen auch das Geschehen über die jeweiligen Grenzen hinaus. Aufbauend auf Hilfslieferungen für Moldawien, die Ukraine, Russland, den Kaukasus und Zentralasien schuf Polzug Intermodal dabei eine eigene regionale Infrastruktur mit Büros in Kiew (Ukraine, seit 1996), Poti (Georgien, seit 1999) und Baku (Azerbaidjan, seit 1999), die es heute erlaubt Containerbahntransporte mit der GUS sicher und zuverlässig abzuwickeln.

Zur reibungslosen Organisation des systemüberschreitenden Bahntransports hat Polzug Intermodal u. a. ein Büro in Malaszewicze an der polnisch-weißrussischen Grenze sowie einen Umschlagterminal im polnischen Slawkow, an der Schnittstelle zwischen der europäischen Normalspur und der in der GUS gängigen Breitspur. In Slawkow können Container direkt von Bahnwagen zu Bahnwagen umgeschlagen und in das Netz der ukrainischen Staatsbahn eingebracht werden.

Vom Grenzübergang Hrubieszow/Izov können alle wichtigen Wirtschaftszentren in der Ukraine bedient werden, bei Bedarf auch im Anschlussgleisverkehr. Auch der Grenzübergang Medyka/Mosticka wird von Polzug Intermodal regelmäßig genutzt, nicht nur für so genannte Ukraine-Ladung, sondern auch im Transit nach Russland, dem Kaukasus und Zentralasien. Für den Transit Richtung Kaukasus setzt Polzug Intermodal nicht nur auf die Landroute, sondern nutzt auch die Schwarzmeerroute über die ukrainischen Seehäfen. Ergänzend zu den Büros in der GUS hat Polzug Intermodal eigene Repräsentanzen in Detroit (USA) und Seoul (Südkorea) aufgebaut, die den Polzug-Kunden vor Ort bei der Organisation ihrer Transportketten beratend zur Seite stehen.

## Ergänzende Hinterlandverbindungen

Schon sehr früh hat Polzug Intermodal nach eigener Aussage die Vorteile einer datentechnischen Vernetzung zwischen den eigenen operativen Steuerzentren in den Seehäfen und den polnischen Hinterlandterminals erkannt. Alle Polzug-Terminals sind mit einem modernen Container-Terminal-Informationssystem (CTIS) ausgerüstet, das über eine Schnittstelle zum Polzug-eigenen Block-Train-Operating-System (BTOS) verfügt. Der Datenaustausch zwischen der Steuerzentrale in Hamburg und den Terminals erfolgt elektronisch, sodass alle relevanten Informationen rechtzeitig und vollständig zur Verfügung



### ▲ KERNKOMPETENZ

*Polzug hat sich auf die Beförderung von Containern auf der Schiene zwischen West- und Osteuropa und darüber hinaus spezialisiert.*

stehen sollen. Auch Kunden können über EDIFACT ihre Aufträge elektronisch übermitteln und erhalten im Gegenzug Abgangs- und Depotstatusmeldungen im jeweils gewünschten Format.

Im Mittelpunkt der hauseigenen Philosophie steht das common-user-Prinzip. Die Polzug-Produkte stehen allen Kunden diskriminierungsfrei offen, es gibt keine Bevorzugung einzelner Kunden oder Kundengruppen. Zur Sicherung des Qualitäts-Managements hat sich das Unternehmen nach ISO 9001 und 14001 zertifizieren, sowie nach CEFIC's SQAS (Safety and Quality Assessment System) for Freight Integrators erfolgreich auditieren lassen. Damit erfüllt Polzug Intermodal automatisch die Anforderungen der Europäischen chemischen Industrie an Gefahrguttransporteure.

### Weiter ostwärts

Ganz offensichtlich haben die Transportangebote der Polzug Intermodal ihre Wettbewerbsfähigkeit auf der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern Ostsee-Feeder und Straße bewiesen. So wurden im vergangenen Jahr erneut zweistellige Zuwachsraten, bei mehr als 140.000 beförderten TEU, erreicht. Dies ist nach Aussage der Hamburger jedoch kein Grund sich auszuruhen. So will das Unternehmen das eigene Serviceangebot nochmals ausweiten und weitere Regelabfahrten von Rotterdam und Hamburg anbieten. Gleichzeitig sollen aber auch die grenzüberschreitenden Verkehre in die stark wachsenden GUS-Staaten kontinuierlich ausgebaut und so ein handelstechnisches Zusammenwachsen von Ost- und Westeuropa noch weiter vorangetrieben werden.

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

[www.ConTraiLo.de](http://www.ConTraiLo.de)

### Hoppe-Truck-Tanks

Das komplette Dieseltankprogramm. Einfach Katalog runterladen unter [www.Hoppe-Truck-Tanks.de](http://www.Hoppe-Truck-Tanks.de)

GE Equipment Services  
TIP Services

## FleetCare

Durch Service wird Verfügbarkeit zur Norm

- Wartung und Reparatur des eigenen Fuhrparks
- Wartung und Reparatur von TIP Einheiten
- Pannenhilfe-Netzwerk in ganz Europa für eigene Fahrzeuge und TIP Trailer

GE imagination at work

Mehr zu FleetCare unter 01805 - 79 99 98 oder unter [www.tip.ge.com](http://www.tip.ge.com)

## GESAMTKATALOG



### Gerhard Schwalb GmbH

Allertshäuserstraße 6 · 35469 Allendorf (Lumda)  
Telefon (0 64 07) 91 05-0 · Telefax (0 64 07) 91 05-55  
E-Mail: [kontakt@schwalb-rollen.de](mailto:kontakt@schwalb-rollen.de) · Internet: [www.schwalb-rollen.de](http://www.schwalb-rollen.de)

## Neustrukturierung

Die Reedereien Hamburg Süd und Hapag-Lloyd strukturieren den EPIC-Service zwischen Europa und Mittelost/Indien neu. Die beiden Linien werden zukünftig sechs 4000-TEU-Schiffe mit wöchentlicher Frequenz in diesem Fahrtgebiet einsetzen. Hapag-Lloyd stellt davon vier, Hamburg Süd zwei Einheiten. Die Schiffe verfügen über jeweils 400 Reefer-Anschlüsse. Die erste Abfahrt ist für Anfang Mai geplant. Die endgültige Hafenerotation steht noch nicht fest.

## CONTAINERTRANSPORTE

### Neues vom Zoll

Einen kompakten Überblick über aktuelle Zollvorschriften gibt das Buch „Zoll & Export 2008 – Alles, was Sie jetzt wissen müssen!“, das jetzt im Forum Verlag neu erschienen ist. Alle Änderungen sind den bisher gültigen Vorschriften gegenübergestellt. Dazu gibt das Buch konkrete Handlungstipps für die praktische Umsetzung vor Ort. Das rund 300 Seiten starke Nachschlagewerk hat die ISBN-Nr. 978-3-86586-163-4 und kann im Internet unter [www.forum-verlag.com](http://www.forum-verlag.com) bestellt werden.

**Alle Jahre wieder:**  
„Zoll & Export 2008“ zeigt die neuesten Änderungen.

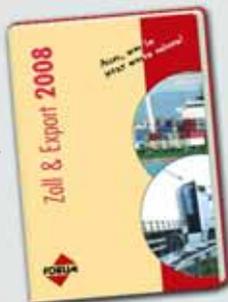


Foto: Forum Verlag



## Wachstum im Stückgutbereich

### Lehnkering bezieht neue Umschlaganlage in Mannheim

**LOGISTIK.** Der Logistik-Dienstleister Lehnkering hat Ende Januar eine neue, leistungsfähigere Umschlaganlage am Rheinauer Hafen in Mannheim bezogen. Neben dem erst kürzlich abgeschlossenen Ausbau der Gefahrstoff-Lagerkapazitäten stärkt und erweitert der Logistik-Anbieter damit die Transportaktivitäten am Standort Mannheim. Auf einer Gesamtgrundstücksfläche von ca. 12.000 m<sup>2</sup> stehen rund 3000 m<sup>2</sup> für den Umschlag

sowie weitere 1000 m<sup>2</sup> Lager- und Handlungfläche für Mehrwertdienste zur Verfügung. Die Umschlaganlage umfasst insgesamt 52 Tore.

Auch die Administration findet auf 850 m<sup>2</sup> Bürofläche ausreichend Platz. „Mit dem Umzug in die neue Immobilie reagieren wir auf die gute Geschäftsentwicklung und das damit einhergehende steigende Mengenvolumen“, erklärt Uwe Willhaus, Geschäftsfüh-

### Hamburg Süd optimiert Dienste

**CONTAINERDIENSTE.** Um ihre Servicequalität weiter zu verbessern, haben sich die Hamburg Süd, Costa Container Lines (CCL), CSAV/Libra, Niver Lines, ZIM, CMA CGM und Maruba dazu entschlossen, ihre Dienste im Fahrtgebiet zwischen der Südamerika-Ostküste und dem Mittelmeer zu optimieren und gemeinschaftlich zwei wöchentliche Services anzubieten. Der neue Mittelmeer-Südamerika-Ostküsten-Dienst (Med-ECSA Service) wird ab Anfang März mit zwei Slings operieren und schnelle Transitzeiten und eine umfassende Hafenabdeckung bieten. In Sling 1 werden sechs Schiffe mit je 3100/3500 TEU zum Einsatz kommen, von denen Hamburg Süd und CCL drei stellen.

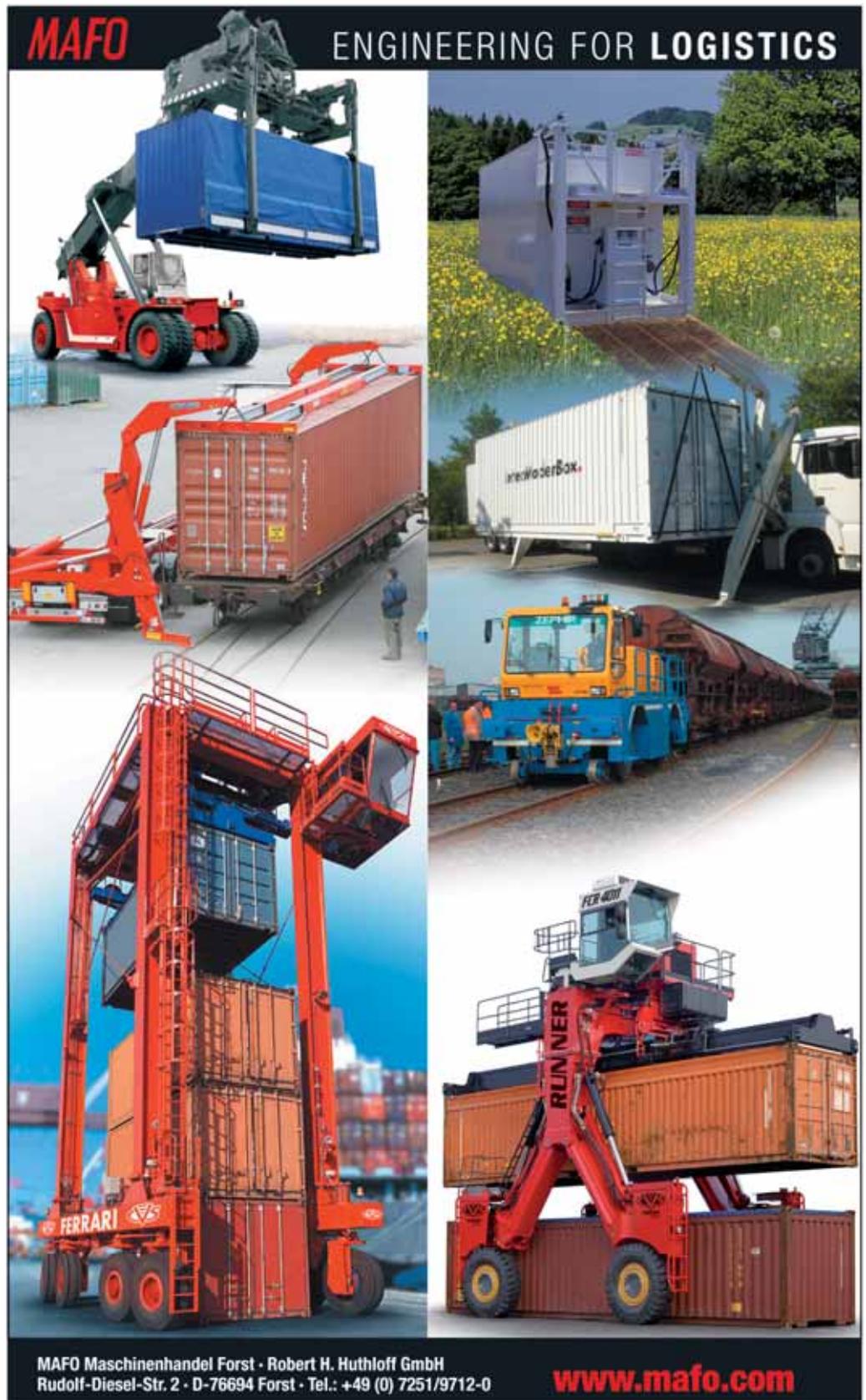
Es werden die Häfen Barcelona, Vado Ligure, Livorno, Fos Sur Mer, Valencia, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo, Santos, Rio de Janeiro und Pecem angelaufen. Der Sling 2, in dem sechs 2800-TEU-Schiffe – davon je eines von Hamburg Süd und CCL – operieren werden, hat die Hafenerotation:

**Umschlag und Lkw  
brummen:** Dank guter  
Entwicklung hat Lehnke-  
ring seine Umschlag-  
anlagen erweitert.

Foto: Lehnkering

rer der Lehnkering Hol-  
ding und verantwortlich für  
den Unternehmensbereich  
Distribution Logistics & Ser-  
vices (DLS). „Die großzü-  
ge und mit marktgerechter  
Technik ausgestattete  
Anlage trägt unserer expan-  
siven Geschäftsentwicklung  
Rechnung. Dadurch kön-  
nen wir auch in Zukunft  
die qualitativ hochwertigen  
und anspruchsvollen Trans-  
portdienstleistungen unseres  
Unternehmens sicherstel-  
len.“

Valencia, Genua, Livor-  
no, Malta, Dakar, Bue-  
nos Aires, Rio Grande,  
São Francisco do Sul,  
Santos. Weitere Häfen  
im östlichen Mittel-  
meer und an der Süd-  
amerika-Ostküste wer-  
den entweder über  
Feederdienste oder  
direkt über das beste-  
hende Liniendienst-  
Netzwerk der Reede-  
reigruppe abgedeckt,  
um Transitzeiten zu  
sichern.



**MAFO** ENGINEERING FOR LOGISTICS

MAFO Maschinenhandel Forst - Robert H. Huthloff GmbH  
Rudolf-Diesel-Str. 2 · D-76694 Forst · Tel.: +49 (0) 7251/9712-0

[www.mafo.com](http://www.mafo.com)

**SCHENKER** Deutschland AG nutzt Duisburger Geschäftsstelle als Frachtdrehscheibe

Ware von A nach B bringen? Und das auch wirtschaftlich? Diese Anforderungen in der Stückgut-Logistik zusammenzubringen, ist das Kerngeschäft der Schenker Deutschland AG. Der international agierende Logistik-Dienstleister hat jetzt eine neue Geschäftsstelle in Duisburg in Betrieb genommen.

# LINIENVERKEHR und WAREHOUSE-LOGISTIK



## ▲ IDEALER STANDORT

*Der Duisburger  
Schenker-Geschäfts-  
stellenleiter Lars Koch.*



## ▲ QUALITÄT VERPFLICHTET

*Die Schenker Deutschland AG setzt auf qualifizierte Mitarbeiter.*



## ▲ TRANSPORT UND LOGISTIK

*Der Anteil der Logistik-Dienstleistungen innerhalb der Schenker Deutschland AG wächst.*



## ▲ DICHTES NETZWERK

*Die Schenker-Truckflotte verbindet die europäischen Wirtschaftszentren miteinander.*

**B**islang war die Geschäftsstelle in Mülheim an der Ruhr ansässig. Dort haben die Schenker-Mitarbeiter unter der Leitung von Geschäftsstellenleiter Lars Koch bereits seit längerer Zeit an der Kapazitätsgrenze gearbeitet. Erweiterungsflächen standen nicht zur Verfügung, sodass ein neuer Standort gesucht wurde. Den hat das Unternehmen auf dem logport-Areal in Duisburg-Rheinhausen gefunden.

Die Duisburger Schenker-Dependance ist eine der Geschäftsstellen mit strategischer Bedeutung für Schenker. Das unterstrich auch Hans-Jörg Hager, Vorstandsvorsitzender der Schenker Deutschland AG, anlässlich der Inbetriebnahme des Neubaus im Januar: „Dank der Anbindung an Straße, Schiene und Binnenwasserweg ist Duisburg ein idealer, trimodaler Standort!“

Auf der Fläche des 1993 stillgelegten Krupp-Stahlwerkes im linksrheinischen Duisburg-Rheinhausen entsteht gegenwärtig ein Logistik-Standort von internationaler Bedeutung.

## Areal für Warehouse-Logistik

Neben der Schenker Deutschland AG haben sich namhafte Logistik-Dienstleister für den Standort entschieden. Der Grund: Investoren finden auf logport optimale Bedingungen vor. Herzstück des 265 ha großen Areals für Warehouse-Logistik ist das DIT Duisburg Intermodal Terminal, ein trimodales Containerterminal. Es ermöglicht nicht nur den logport-Nutzern die bestmögliche Transportabwicklung. DIT verbindet zudem die Verkehrsträger Schiff, Eisenbahn und Lkw in idealer Weise und schafft damit die Voraussetzungen, Güterströme in nennenswertem Umfang über die ökologisch vorteilhaften Verkehrsträger Schiff und Schiene abzuwickeln.

Genau das ist einer der zentralen Gründe für die Standortentscheidung auf dem logport-Areal. Schenker stellt sich den wachsenden Kundenanforderungen nach multimodalen Logistik-Lösungen. Diesem Bedarf entsprechend bietet Schenker Bahntransporte und kombinierte Verkehre an. Vorstandschef Hager: „Durch die intelligente Kombination der Verkehrsträger Lkw, Bahn, Schiff und Flugzeug schaffen wir wirtschaftliche Lösungen im europäischen Güterverkehr. Dabei werden zugleich umweltgerechte Aspekte berücksichtigt.“

## Europaweiter Linienvkehr

Schenker bietet mit rund 30 Landesgesellschaften in Europa ein flächendeckendes Verkehrsnetz. In den einzelnen Ländern sichern Subnetze den effizienten Güteraus-



### ▲ SCHNELLER UMSCHLAG

Von Duisburg aus versorgt Schenker weite Teile der Rhein-Ruhr-Region.

tausch. Auf der Plattform des Netzwerkes mit mehr als 770 Standorten in über 30 Ländern, davon mehr als 100 in Deutschland, bietet der Logistik-Dienstleister eine breite Palette von zeit- und kostenoptimierten Verkehrsdienstleistungen für Stückgut-, Teilladungs- und Komplettladungsverkehre an; und das bei mehr als 5000 internationalen Linienverkehren täglich zwischen allen europäischen Wirtschaftszentren.

In diesem Netzwerk spielt der Standort Duisburg künftig eine besondere Rolle. Aufgrund der Nähe und sehr guten Anbindung zu den wichtigen Westhäfen Rotterdam und Antwerpen kommt der Duisburger Dependence innerhalb des Schenker-Netzwerkes auch eine Drehscheiben-Funktion zu. Koch: „Die Ware kann von den Westhäfen zeitnah per Binnenschiff, Zug oder Lkw nach Duisburg transportiert und von hier aus vor allem in Richtung Osteuropa weitergeleitet werden.“

### Wirtschaftsstarke Region

Aber auch die Versorgung der Rhein-Ruhr-Region mit über zehn Mio. Einwohnern und einer starken Wirtschaft wird zum überwiegenden Teil über die neue Duisburger Niederlassung abgewickelt. Insgesamt 10,5 Mio. Euro investierte das Unternehmen in den Bau des neuen Frachtzentrums. Auf einer Grundfläche von 40.000 m<sup>2</sup> sind ein 3500 m<sup>2</sup> großes Umschlag-Zentrum sowie ein Logistik-Zentrum mit rund 3500 Palettenstellplätzen entstanden.

Die sind bereits fast alle belegt. Für Kunden wie den Baustoffhersteller Knauf oder Baxter, Hersteller von medizintechnischen und pharmazeutischen Produkten,

## CARGO-LOK

MARINE LASHING SYSTEMS  
SECURING OUR FUTURE TOGETHER

Telefon: +49 (0) 42 03 - 437 692  
Telefax: +49 (0) 42 03 - 438 207  
<http://www.cargo-lok.de>  
[info@cargo-lok.de](mailto:info@cargo-lok.de)



Marine Lashing Systeme, Car-Lashing Systeme  
RoRo Securing Systeme, Ladesicherung, Staurolster  
Verzurr- Ketten und Zurrgurte, Hebebänder und Rundschnellen.



# BUTT®

... und das Niveau stimmt!



**Wir schaffen logistische Verbindungen.**

Individuelle Planung und Konstruktion  
direkt vom Hersteller – Made in Germany

[www.butt.de](http://www.butt.de)



Typ BK - Mittelachsrampe

BUTT GmbH Tel.: +49(0) 44 35 9618-0  
Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49(0) 44 35 9618-15  
D-26197 Großenkneten [butt@butt.de](mailto:butt@butt.de), [www.butt.de](http://www.butt.de)



**▲ PROAKTIVES INFORMATIONS-MANAGEMENT**

*Kommt es zu Verzögerungen, wird der Kunde informiert.*



**▲ EFFIZIENTE UMSCHLAGTECHNIK**

*Der Logistik-Dienstleister Schenker setzt auf leistungsfähige Stapler.*

wird die Lagerhaltung und Logistik realisiert. Der Bereich Logistik wächst weiter. Ein Grund dafür ist die hohe Leistungs- und Innovationsfähigkeit des Logistik-Dienstleisters. Doch was genau charakterisiert die Schenker-Welt? Lars Koch: „Da sind zum einen die weltweit standardisierten Abläufe, das Netzwerk mit rund 1500 Standorten rund um den Globus sowie eine einheitliche IT-Struktur. Drei Pfeiler die innerhalb des Unternehmens für eine durchgängig hohe Logistik-Qualität sorgen.“ Damit dieses Niveau gehalten und weiter ausgebaut wird, arbeiten die Schenker-Spezialisten an Logistik-Konzepten für die Zukunft.

**„Kundenvorgaben einhalten“**

Ebenso wichtig wie die Entwicklung künftiger Logistik-Lösungen ist es, vorhandene Prozesse ständig zu überprüfen und gegebenenfalls zu justieren. „Wir stellen an uns selbst den Anspruch, eine überdurchschnittlich hohe Zustellquote zu realisieren und die Kundenvorgaben einzuhalten“, so Koch. Das sei in der überwiegenden Zahl der Fälle kein Problem. „Tauchen jedoch Schwierigkeiten auf, muss ein Logistik-Dienstleister unmittelbar darauf reagieren können“, so Koch weiter. Zur Schenker-Unternehmensphilosophie gehört außerdem ein proaktives Informations-Management. Koch: „Kommt es zu Verzögerungen, wird der Kunde von uns informiert.“

**Die Schenker AG**

Schenker ist ein weltweit agierender Logistik-Dienstleister und sowohl im Landverkehr, als auch beim weltweiten Luft- und Seefrachtverkehr und im Supply-Chain-Management aktiv. In der ganzen Welt erwirtschaften fast 55.000 Mitarbeiter an rund 1500 Standorten einen Gesamtumsatz von 13,2 Mrd. Euro im Jahr. Als Spezialist für Landverkehre in Europa, auf Straße und Schiene, verbindet Schenker mit einem dichten Netz von Linienverkehren nach Fahrplan die wesentlichen Wirtschaftsregionen in über dreißig europäischen Ländern. Darüber hinaus ist Schenker weltweit auf Lösungen in der Luft- und Seefracht sowie alle damit verbundenen logistischen Dienstleistungen spezialisiert.

# **FBI** - DIE FACHZEITSCHRIFT

**Flurförderzeuge | Betrieb | Lager | Logistik**



Sonderausgabe  
**CeMAT 2008**  
erscheint am  
**10. Mai 2008**

So brummt es in  
**BREMERHAVEN**

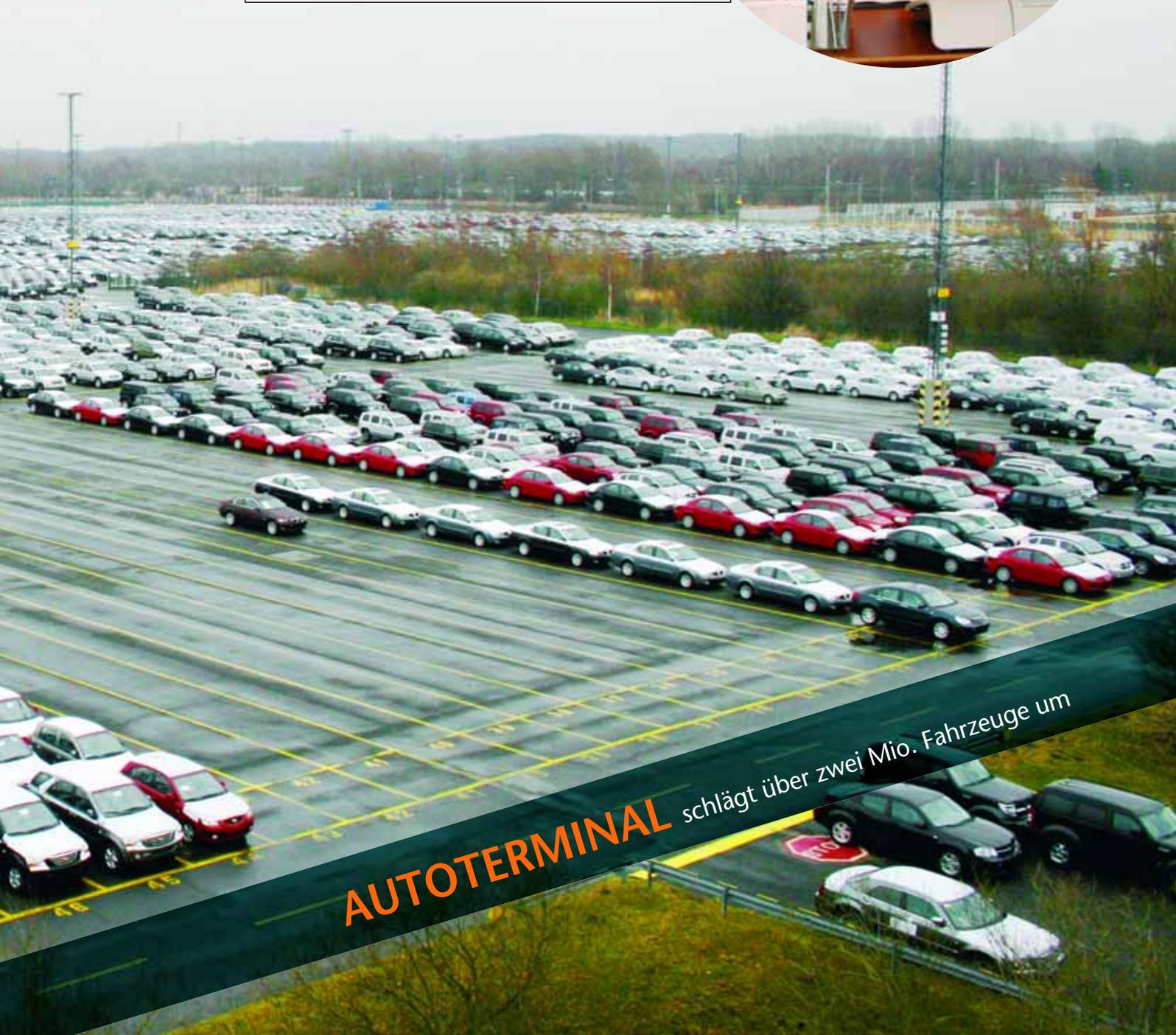


„Logistik ist eigentlich ganz einfach“ – das Zitat im Büro von Wolfgang Stöver, Vertriebsleiter der BLG Automobile Logistics, könnte man als ein etwas vereinfachtes Erfolgsrezept sehen. In Bremerhaven scheint es aufzugehen, denn der Autoumschlag in der Seestadt boomt nach wie vor.



► **AUTOMOBIL-LOGISTIK AUS EINER HAND**

*Wolfgang Stöver, Vertrieb BLG Automobile Logistics.*



**AUTOTERMINAL** schlägt über zwei Mio. Fahrzeuge um



### ERINNERUNGEN ANS KINDERZIMMER

*Eines von insgesamt acht Autoregale auf dem BLG-Gelände, von rund 110.000 Stellplätzen sind 46.000 überdacht.*

Im vergangenen Jahr wurde erstmals die zwei-Mio.-Grenze geknackt. Damit gehört Bremerhaven zu den größten Autohäfen der Welt. Rund zwei Drittel der Fahrzeuge werden dabei exportiert, vor allem Autos der Marken Mercedes, Volkswagen und BMW. Sie gehen vorwiegend in die USA und nach Kanada. Aber auch die Fernost-Länder, Südafrika, die Golfstaaten und der Mittlere Osten gewinnen zunehmend an Bedeutung.

#### Importe aus Fernost

Bei den importierten Fahrzeugen machen japanische und koreanische Fabrikate erwartungsgemäß den Löwenanteil aus. Hyundai, Toyota, Mitsubishi, Daihatsu und Kia haben hier die Nase vorn. Hinzu kommen aber auch noch französische Autos, die von der Produktion in Spanien aus im Short-Sea-Verkehr nach Bremerhaven kommen. Der vor knapp einem Jahr erstmals importierte Brilliance aus China spielt erwartungsgemäß noch keine große Rolle. Wolfgang Stöver erinnert sich, dass die Koreaner seinerzeit sieben bis acht Jahre benötigten, um auf dem deutschen Markt Fuß zu fassen. „China wird nicht so lange brauchen“, ist sich Stöver sicher. Insgesamt werden knapp fünf Mio. Fahrzeuge im Jahr durch den Geschäftsbereich BLG Logistics Automobile transportiert, technisch bearbeitet und umgeschlagen. Dafür betreibt das Unternehmen 20 Terminals europaweit. So baut die BLG Logistics Group das im Jahr 2000 eröffnete Terminal im italienischen Gioia Tauro zur Autodrehscheibe des Mittel-

meerraums aus. Rund 200.000 Fahrzeuge wurden dort im vergangenen Jahr umgeschlagen. Durch die Vernetzung mit Bremerhaven sind Operation und Leistungsqualität identisch. Für Osteuropa sind Terminals in Moskau, Kiew und am Schwarzmeerhafen Illitschiwsk in Planung. In Brasilien wurde das Gemeinschaftsunternehmen BMS Logistica für die Auto-Logistik in Südamerika gegründet. Ebenso stark vertreten ist der Autoverkehr innerhalb Europas. Dazu nutzt das Unternehmen Binnenschiffe, die speziell für den Autotransport konzipiert sind. Zu den wichtigsten Linien gehören hier die Verbindungen von Köln nach Antwerpen, über die Fahrzeuge aus dem Hause Ford die Domstadt verlassen, und die Linie Budapest–Kelheim. Sie ist Dreh- und Angelpunkt für den Transport in Ungarn und in der Slowakei produzierter Audis, VW und Suzukis.

Anzeige

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)

#### Autos im „Regal“

Freitag vormittag, zehn Uhr. Ein Blick vom Dach einer der acht Parkgaragen, die hier schlicht „Autoregale“ heißen, offenbart Stellplätze weit und breit. Unweigerlich fühlt man sich an jene Parkhäuser für Spielzeugautos erinnert, die in den 70er Jahren in keinem Kinderzimmer fehlen durften. 2,4 Mio. m<sup>2</sup> misst das Terminalgelände in Bremerhaven. 110.000 Fahrzeuge finden auf



#### ▲ VON MERCEDES SELBST MITENTWICKELT

*Der überdachte „Tube“ schützt die Fahrzeuge beim Zugtransport vor allem vor dem Abrieb der Oberleitungen.*

dem Gelände Platz, 46.000 Stellplätze sind überdacht. Und das Terminal wächst rasant weiter. „Der Platz ist ja auch schon fertig“, staunt selbst Referentin Petra Eickel nicht schlecht bei der Fahrt über einen der neuen Stellplätze. Jenseits der frisch asphaltierten neuen Plätze lässt rege Bautätigkeit erahnen, dass die nächsten Kapazitätserweiterungen ebenfalls nicht mehr lange auf sich warten lassen werden.

Das größte Autoregal ist ein Teil der Umschlaganlage für BMW und bietet allein über 6000 Fahrzeugen Platz. Direkt am Regal befindet sich auch der Gleisanschluss über den die Weißblauen nach Bremerhaven kommen.

#### Autos aus der „Tube“

Vor einem anderen Autoregal wird gerade ein überdachter Autozug, der sogenannte „Tube“, entladen, der unzweifelhaft aus Sindelfingen kommt. Aus den zweistöckigen Waggons rollen Mercedes-S-Klassen zur Kontrollstation. Dort werden die Fahrzeuge auf mögliche Transportschäden geprüft und vor allem mit den für die Verschiffung nötigen Laschhaken versehen. Anhand des Barcodes, den jedes Fahrzeug bekommt, wird diesem der entsprechende Stellplatz zugewiesen. Das Barcode-System erlaubt zudem die lückenlose Verfolgung der wertvollen Fahrzeuge. Zwischen den edlen Limousinen tauchen im-

### Farbspritzen ohne Sprühnebel!

Mit **METACAP** Spritzpistolen



**UMWELTPREIS 2000 der Hansestadt Rostock**

<http://www.metacap.de> • E-Mail: [Info@metacap.de](mailto:Info@metacap.de)  
 METACAP GMBH • Siemensstraße 9  
 23560 Lübeck • Tel. 04 51/5 82 00 91 • Fax 58 13 12

### SICHER DURCH EUROPA MIT AFUSOFT SECURITY-WEB



- Autonomes Satellitensystem – GlobalWawe® MT3300
- Überwachung – Standort jederzeit abrufbar
- Alarm bei Einbruch, Beraubung und Diebstahl
- Meldung per E-Mail, Telefon-Sprachtext, Fax und SMS

**CeBit 2008  
Halle 9  
Stand C40**

24-h-Sicherheit in Europa, Nordafrika, Russland und dem Mittleren Osten. Zugriff über Internet mit Hackerschutz und end-to-end-Verschlüsselung.

**AFUSOFT Kommunikationstechnik GmbH • D-75203 Königsbach 2**  
 Tel.: +49 (0) 72 32 / 31 72 - 0 • Fax: +49 (0) 72 32 / 31 72 - 29 • E-Mail: [info@afusoft.com](mailto:info@afusoft.com)

# ConTraiLo

Container | Trailer | Logistik

> Schiff und Hafen

> Binnenschiff-Fahrt

> Container-Lager

> Container-Logistik

> Container-Umschlag

erscheint

im April 2008





#### ▲ KEIN AUTO OHNE HAKEN

*Mit Laschhaken werden die Fahrzeuge für den Schiffstransport gesichert.*



#### ▲ MEHR ALS NUR WASCHEN

*Bei E.H.H. Autotec werden die importierten Fahrzeuge nach Kundenwunsch ausgerüstet.*



#### ▲ GESCANNT UND VERLADEN

*Die „Isolde“ nimmt ihre Ladung auf.*

mer wieder die gelben Taxis der BLG auf. Sie picken die Fahrer am Abstellplatz auf und bringen sie über das weitläufige Gelände zu ihrem nächsten Fahrzeug. Exportfahrzeuge bleiben in der Regel vier bis fünf Tage in Bremerhaven. Importierte Autos verbringen hier im Schnitt 15 Tage. Der Grund für den Unterschied: Während im Export nur bereits bestellte Autos verschifft werden, ordern die Importeure feste Stückzahlen und nutzen das Terminal gewissermaßen als Pufferlager.

### Sorgenfrei dank PDI

Hinzu kommt, dass Importfahrzeuge in einer Standardausstattung nach Deutschland kommen und erst in Bremerhaven mit gegebenenfalls bestellten Extras ausgerüstet werden. Dieser Vorgang nennt sich PDI (Pre-Delivery-Inspection) und findet in zwei Werkstätten der BLG-Tochter E.H.H. Autotec statt. Mit 450 Mitarbeitern, durch deren Hände im Jahr 2007 etwa 450.000 Autos gingen, gilt E.H.H. Autotec auch als „größte Kfz-Werkstatt Europas“. Das Leistungsspektrum reicht von der Entkonservierung und Wäsche bis hin zu Reparaturen und Modifikationen. Dazu gehören neben dem Einbau von Sonderausstattungen wie DVD-Anlagen, Handys, Navigationssystemen und Glasdächern auch Sonderlackierungen oder die Umrüstung von Sonderserien. So stehen unter anderem gerade zwei Service-Fahrzeuge von BMW in den Hallen, die hier ihre Sonderlackierung und einen Werkzeugschrank-Einbau bekommen.

Im Nordhafen liegt unterdessen die „Isolde“, ein Auto-Carrier der Wallenius Wilhelmsen Reederei. In ihrem Bauch verschwinden zahllose BMWs, aber auch diverse Chrysler. Unmittelbar vor der Fahrt auf die Laderampe wird per Scanner der Barcode des Fahrzeuges ausgelesen. Damit ist das Auto ordnungsgemäß an den Reeder übergeben. Schnelligkeit und Routine sind die wichtigsten Attribute der Kollegen, die das Material an Bord befördern. Kein Platz wird dort verschenkt, so dicht wie möglich stehen die Fahrzeuge beieinander bevor sie gelascht, also mit Hilfe der bereits erwähnten Haken gesichert werden. Die Schadensquote ist äußerst gering. Bei den Pkw ist rund ein Fahrzeug von tausend betroffen. Dabei handelt es sich in der Regel um kleine Lackschäden.

### Schwere Fälle

Ein Blick auf die Stellplätze in der Nähe des Anlegers lässt vermuten, dass hier auch noch ganz andere Fahrzeuge verschifft werden. Es ist das Gelände, das zur Abteilung „High & heavy cargo“ gehört. Lkws, Baumaschinen und

vieles mehr kommen und gehen hier. Unter den vielen Geräten, die in nächster Zeit von hier verschifft werden, finden sich auch Militär-Trucks, Mobilkrane, verschiedene Fördermaschinen und sogar zwei Van-Carrier. Eine Terminal-Zugmaschine bringt unterdessen ein Kransegment auf die „Isolde“. In unmittelbarer Nähe wartet mit der „Grand Quest“ ein weiteres Schiff auf „schwere Jungs“. High & heavy gehört zu den wachstumsstärksten Zweigen der BLG. Auch hier ist Bremerhaven führend. Ein eigenes Team von 120 Experten kümmert sich um die logistischen Belange von Truck & Co. 1,2 Mio. t schweres Equipment schlägt Bremerhaven mittlerweile pro Jahr um. Komplettiert wird die Logistikkette durch eine Lkw-Flotte der Spedition E.H.H. Automobile-Logistics, die seit 2002 zu 50 Prozent der BLG gehört. Die Harms-Gruppe beschäftigt über 1000 Mitarbeiter und versorgt unter anderem mit ihren 450 Autotransportern regelmäßig mehr als 7000 Händler in Deutschland. Gemeinsam bieten BLG und E.H.H. damit alle Dienstleistungen in der Fahrzeug-Logistik aus einer Hand.



#### ▲ ALLES, WAS SCHWER IST

*Der Bereich High & heavy gehört derzeit zu den am stärksten wachsenden innerhalb des Unternehmens.*

## IMPRESSUM

**VERLAG:** K&H Verlags-GmbH · Am Hafen 10 · 27432 Bremervörde  
Tel.: (0 47 61) 99 47-0 · Fax: (0 47 61) 99 47-22  
ISDN: (0 47 61) 74 79 47

**REDAKTION:** Chef-Redaktion: H. Peimann  
Telefon: (0 47 61) 99 47-10  
hpeimann@kran-und-hebetechnik.de

Stellvertretung: Dipl.-Ing. Frank Heise  
Telefon: (0 47 61) 99 47-99  
fheise@kran-und-hebetechnik.de

Redaktion: Stephan Keppler · Tel.: (0 47 61) 99 47-20  
skeppler@kran-und-hebetechnik.de  
Jens Schönig · Tel. (0 47 61) 99 47-29  
jschoenig@kran-und-hebetechnik.de

**REDAKTIONS-ASSISTENZ:** Sandra Schramm Tel. (0 47 61) 99 47-14  
Fax: (0 47 61) 99 47-22  
ISDN: (0 47 61) 74 79 47

**ANZEIGEN:** Frank Stüven Tel. (0 47 61) 92 58-20  
fstueven@kran-und-hebetechnik.de

René Niedermeyer Tel. (0 47 61) 92 58-22  
rniedermeyer@kran-und-hebetechnik.de

Berndt Abel Tel. (0 47 61) 92 58-24  
babel@kran-und-hebetechnik.de

Gabriela Steiner Tel. (0 47 61) 92 58-23  
gsteiner@kran-und-hebetechnik.de

Ursula Schröder Tel. (0 47 61) 99 47-0  
info@kran-und-hebetechnik.de

Fax: (0 47 61) 92 58-29 · ISDN: (0 47 61) 74 79 47

E-Mail: info@kran-und-hebetechnik.de

**LAYOUT:** Sandra Wilckens, Melanie Gerds, Sabine Peimann,  
Carina Wegner, Regina Köhnken, Christina Beer,  
Svenja Naubert

**MITARBEITER:** Gaby Preuschhoff, Bianca Peimann, Elke Stern,  
Peter Sturm, Bernd Riggers, Christian Stange,  
Torsten Wieland, Rob de Bruin

**SATZ/LITHOS:** K&H Verlags-GmbH, Am Hafen 10,  
27432 Bremervörde

**VERTRIEB:** vehicles and more GmbH, 27432 Bremervörde

**VERLAGSLEITUNG:** H. Peimann

**DRUCK:** SKN, Stellmacherstraße 14, 26506 Norden

Erscheinungsweise: 10x 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, Bremervörde

(BLZ 291 623 94), Konto-Nr. 3000 433 000  
ISSN 1614-1237

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





## DIENSTLEISTUNGEN **All around the Container**

Wenn es um schnellen und effektiven Gütertransport weltweit geht, ist der Container nach wie vor das Maß aller Dinge. Umso wichtiger ist es, dass auch die genormten Transportbehälter selbst möglichst störungsfrei und effektiv genutzt werden können.

Unkomplizierte Prozessabläufe ermöglichen da vor allem Dienstleister, die ein umfassendes Leistungsspektrum aus einer Hand anbieten können. Zu ihnen gehört auch das Bremer Unternehmen Addicks+Kreye, das in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag feiert. Seine Anfänge nahm es als Tally-Unternehmen, also mit Ladungskontrollen im Auftrag von Reedereien. Die Eröffnung der ersten Container-Depots in den 50er Jahren brachte die Anfänge als Dienstleister an der Transportbox.

### Komplettservice

Unter dem Dach der heutigen Addicks+Kreye Holding GmbH sind mehrere eigenständige Firmenzweige tätig, um das komplette Angebot von Dienstleistungen und Problemlösungen rund um den Container abzudecken. Einer dieser Zweige ist die 85 Mitarbeiter starke Container Service GmbH & Co. KG in Bremerhaven. Das Unternehmen gehört zu 49 Prozent der A+K Holding und zu

51 Prozent der Maersk-Tochter Star Container Service GmbH und bietet alle klassischen Dienstleistungen eines Container-Depotbetriebes an, verbunden damit auch Leistungen wie Wartung, Reparatur und Reinigung aller Containertypen. Schäden werden in der Containerwerkstatt nach Vorgabe von Kundenstandards beseitigt. Das Ausrüsten von Containern für spezielle Einsätze sowie die Reparatur von Spezial-Equipment wie Open Tops und Flats sind ebenfalls möglich. Ausgewiesene Experten stellt das A+K-Team unter anderem für den Kühlbereich. „Zu unseren Spezialgebieten gehört vor allem die Reparatur und Wartung von Kühlcontainern und Reefer Units“, erklärt Manfred Gries, der zusammen mit Erwin Pollack die Geschäftsführung des Unternehmens innehat. Schwerpunktkunde vor allem im Kühlbereich ist die Reederei Maersk.

Anzeige

[www.legalschwarzfahren.de](http://www.legalschwarzfahren.de)



◀ **Spezialität Kühlcontainer:**  
Vor allem Maersk setzt auf die Arbeit der Container-Experten.

**Alles, was in den Container passt:**  
Das kann durchaus auch mal ein schnittiges Boot sein. ▶





**Mit dem Markt gewachsen:**  
*Manfred Gries, einer der beiden  
 Geschäftsführer des Container  
 A+K Container Service.*

Fotos: js

[www.branth-chemie.de](http://www.branth-chemie.de)

Farben für Chassis- und Containerreparaturen

**BRANTHO-KORRUX** 

- X korrosionsschützend
- X schwermetalldfrei
- X mineralensäurefrei
- X umfangreiche Farbtonpalette



**Branth-Chemie A. V. Branth**  
 Postfach 1107 · 21503 Glinde/Hamburg  
 Telefon (0 40) 36 97 40-0 · Telefax (0 40) 36 71 48

In der Werkstatt nebenan sind die Kollegen derweil mit Wartung und Reparaturen von Container-Chassis beschäftigt. Die Chassiswerkstatt versteht sich nicht nur auf die Instandsetzung von A+K-eigenen sowie Fremdchassis, sondern ist zudem auch als Dekra-Prüfanlage eingetragen und verfügt über eine eigene Bremsenprüfanlage.

Gut 68.000 m<sup>2</sup> umfasst das Gelände des Container Service in Bremerhaven und bietet eine Depotkapazität von rund 7000 TEU. Neben Lkws können über einen eigenen Gleisanschluss auch Waggons bei A+K abgefertigt werden. Eine Erweiterung des Depotgeländes um 20.000 m<sup>2</sup> mit zusätzlichem Gleis ist derzeit in Planung.

### Vielfältiges Umschlaggut

Im „Cargo Center“ werden Export- und Importladungen umgeschlagen, die aus Standardcontainern, Open Tops oder Flatracks kommen oder für diese bestimmt sind. Im täglichen Zweischichtbetrieb werden so jährlich rund 12.000 Container- und Flateinheiten verladen. Die Kunden kommen aus dem gesamten Bundesgebiet sowie aus den Nachbarstaaten. Das Umschlaggut reicht von Haushaltsgütern für die US-Streitkräfte über Schnittholz und Industriegarne bis hin zu Pkw-Komponenten, die für namhafte Hersteller bandfertig in Container verladen werden. Ein Blick über das Außengelände zeigt mitunter die überraschende Flexibilität der Transporteinheit Container, zum Beispiel wenn neben großen Mengen Bauholz eine Yacht, passgenau in einem Flatrack-Container untergebracht, ihrer weiteren Bestimmung harret.

Auch vor überdimensionierter Ladung und Schwergütern machen die Spezialisten nicht halt. Im Wesentlichen geht es dabei um Maschinen und Anlagen. Zusätzlich zum Stoffen und Strippen der Container werden sämtliche Nebenleistungen wie Zollabfertigung und die dazugehörige Lagerhaltung ebenfalls angeboten.

**Mieten  
 spart Piepen!**



[www.vehiclerent.de](http://www.vehiclerent.de)

**HAWOLEN** Zurrtechnik



**Katalog  
 anfordern**

**HANFWOLF**

Seile + Hebetechnik · Folien + Verpackung



Potsdamer Straße 150-152 · D-33719 Bielefeld  
 Telefon: (05 21) 5 80 05-23 · Telefax: (05 21) 13 84 29 · E-Mail: r.mahne@hanfwolf.de

# Mit ein paar **FÜSSEN** mehr



Unter der Bezeichnung Ocean53 hat der Container-Carrier APL jetzt nach eigenen Angaben einen erfolgreichen Test mit 53' großen Containern im Transpazifik-Verkehr zwischen Südchina und Los Angeles abgeschlossen. Durch die gewachsenen Boxen sollen insbesondere Ladevorgänge reduziert werden.

**A**nfang November startete APL mit ausgesuchten Kunden auf der transpazifischen Relation den Versuch mit 53' langen Boxen. Geht es nach dem Willen von APL, soll der überlange Container in nicht allzu ferner Zukunft die bevorzugte Behältergröße insbesondere für Transporte in die USA hinein wer-

## APL testet neuen Service mit 53'-Containern

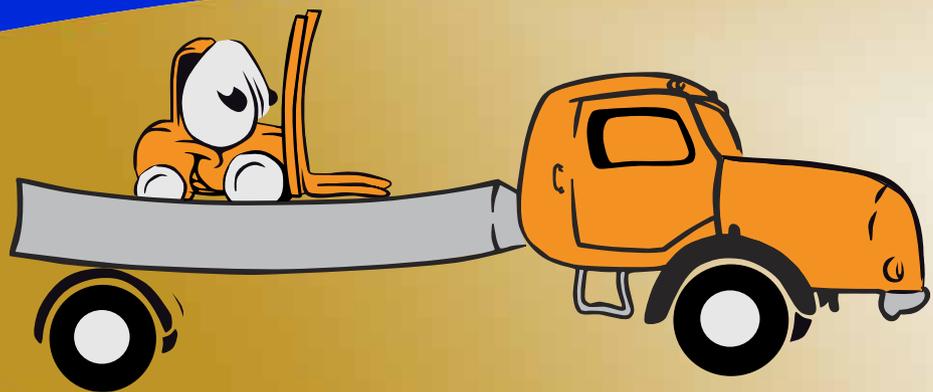
**Transportabläufe weiter rationalisieren:**  
 Mit den 53' langen Container will  
 APL besonders in den USA neue  
 Wege beschreiten.

den. Gegenüber konventionellen 40'-Boxen sollen die XXL-Behälter ein bis zu 60 Prozent größeres Volumen besitzen und so die Versender von Waren in die Lage versetzen, mehr Güter in weniger Containern versenden zu können. Zu den grundsätzlichen Problemen der größeren Container zählte, zumindest zu Beginn des

Tests, die geringere Stabilität in der Verschiffung bei voll ausgeladenen Boxen. Trotzdem waren die ausgesuchten US-Kunden von den größeren Behältern begeistert. Gerade bei Ladungen mit einem geringen spezifischen Gewicht können die verlängerten Boxen ihre Vorteile ausspielen und Transportabläufe weiter rationali-

sieren. Aber auch die Reedereien und Umschlagbetriebe erhoffen sich von den gewachsenen Normbehältern Vorteile. So sollen die 53'-Container die Umschlagzahlen in den Häfen senken, notwendige Lkw- oder Eisenbahnfahrten reduzieren und so letztendlich die Transportkosten nochmals verringern.

[www.vehiclesandmore.de](http://www.vehiclesandmore.de)





NFM

K&H

ConTraiLo

FBL

***ERSTEIGERN - VERSTEIGERN***

***KAUFEN - VERKAUFEN***

***MIETEN - VERMIETEN***

***AKTUELLE INFORMATIONEN***

***SO LONG – SO SHORT***

...man sieht sich!

Stapler

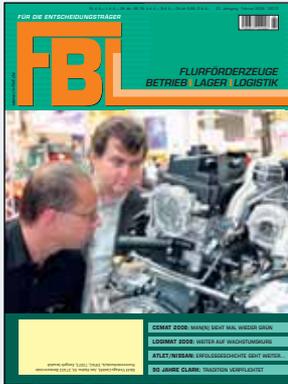
Krane

Arbeitsbühnen

Offroad

Pkw

# FACHWISSEN für Unternehmer und Entscheider



Flurförderzeuge, Betrieb, Lager und Logistik – liefert wichtige Entscheidungshilfen.



Eine Sonderausgabe die sich aktuell mit Logistik sowie dem Container- und Trailerverkehr auseinandersetzt.



Für alle Anwender aus dem Kran- und Hebeteknik-Bereich – 8x K&H, 1x K&H-Katalog



BKH – Baumaschinen, Krane, Hebeteknik – für Unternehmer, die Baumaschinen, Krane und Hebeteknik einsetzen.

## Alle Print-Titel tagesaktuell im Internet ONLINE-WERBUNG

- [in-FBLL.de](http://in-FBLL.de)
- [ConTrailo.de](http://ConTrailo.de)
- [kran-und-hebeteknik.de](http://kran-und-hebeteknik.de)
- [NFM-Verlag.de](http://NFM-Verlag.de)

**Half-Banner** (234x60 Pixel), 150,- Euro

**Muster-Stapler in bester Qualität!**  
 Firma Mustermann  
 Musterstraße 10, 23234 Musterstadt

**Button** (120x80 Pixel), 75,- Euro

**Firma Mustermann**  
 Musterstraße 10,  
 23234 Musterstadt  
[www.mustermann.de](http://www.mustermann.de)

**Weitere  
 Banner-Werbung  
 auf Anfrage!**

## VEHICLES AND MORE

- [vehiclebuy.de](http://vehiclebuy.de) – für den schnellen Verkauf!

**Auktionsgebühren** (nur fällig bei Erfolg):

Vehicle bis 10.000 Euro: 100 Euro,  
 Vehicle über 10.000 Euro: 200 Euro,  
 Ersatzteile und Zubehör: 25 Euro

- [vehiclebay.de](http://vehiclebay.de) – für den Verkauf auf Zeit!

- [vehiclerent.de](http://vehiclerent.de) – für Mietfahrzeuge!

**Paket 1** (bis 20 Vehicles):

3 Monate 100 Euro, 6 Monate 150 Euro, 12 Monate 200 Euro.

**Paket 2** (bis 50 Vehicles):

3 Monate 200 Euro, 6 Monate 300 Euro, 12 Monate 400 Euro.

**Paket 3** (bis 100 Vehicles):

3 Monate 400 Euro, 6 Monate 600 Euro, 12 Monate 800 Euro.

**Paket 4** (über 100 Vehicles): auf Anfrage

# Keine Qual der Wahl!

*Das heißt: „Kombinieren nach Bedarf“*

## Vehicles and more GmbH

Am Hafen 10

**27432 Bremervörde**

Bestellen Sie Fachzeitschriften sowie aktuelle Club-Angebote für Ihren Erfolg. Mit der Bestellung werden Sie automatisch Mitglied im K&H-Club. Damit ist gewährleistet, dass Sie regelmäßig über Club-Aktivitäten informiert werden und Ihr Erfolgspaket erhalten. Zusätzlich können Sie jederzeit alle Club-Vorteile in Anspruch nehmen. Eine Mitgliedschaft verpflichtet Sie zu gar nichts, bietet somit nur Vorteile und kann auch jederzeit wieder beendet werden. Es gibt „keine Qual der Wahl“.

### Gewünschte Ausgabe(n) bitte ankreuzen

- 4x FBL..... 15,00 €
- 7x K&H..... 25,00 €
- 1x K&H-Baukasten.. 4,00 €
- 2x BKH..... 8,00 €
- 1x K&H-Katalog .... 20,00 €
- 10x ConTrailo..... 35,00 €

oder

- Gesamtpaket ..... 107,00 €  
(mit Preisvorteil)

ConTrailo 2/2008

**Bestellfax: (0 47 61) 99 47-22 • Telefon: (0 47 61) 99 47-0**

*Für Logistikdienstleister sowie Unternehmer,  
Entscheidungssträger und Anwender aus  
den Bereichen Flurförderzeuge, Betriebs-  
und Lagereinrichtungen!*



\_\_\_\_\_  
Name, Vorname

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ, Ort

\_\_\_\_\_  
Bankinstitut, Bankleitzahl

\_\_\_\_\_  
Konto-Nummer

per Rechnung

per Lastschriftverfahren

Datum, 1. Unterschrift

☎ Telefon

2. Unterschrift

Widerrufsrecht: Ich weiß, dass ich diese Vereinbarung innerhalb von 14 Tagen beim K&H-Club, Am Hafen 10, 27432 Bremervörde, widerrufen kann.

# Cavotec in action.



---

## Fast, safe and secure.

---

Mooring with ropes is a time consuming and risk-laden business often resulting in a dangerous and inefficient operation. The Cavotec Group now offers a solution to all traditional mooring

problems; The MoorMaster® automated mooring system. The system operates at the push of a button, allowing automatic mooring and unmooring of ships in less than 12 seconds. Thanks to its innovative design and programming, the MoorMaster® can actively control ship motion alongside a quay,

ensuring an efficient loading and unloading process. Furthermore, MoorMaster® has shown to be the proven solution for ports exposed to swell and long waves, for ships of any size.



The Cavotec Group is an internationally operating group consisting of 7 manufacturing Centres of Excellence, 5 local manufacturing units and 27 national sales companies. Locally present throughout the world, the Cavotec Group is a world leader in supplying innovative power and control systems to mobile equipment.



For more information, contact us at [info@cavotec.de](mailto:info@cavotec.de) or visit our website [www.cavotec.com](http://www.cavotec.com)