

Verlader fordern Alternativkonzepte

Intermodalen Transportketten gehört die Zukunft – Zuverlässigkeit entscheidend



chant. Und diese Vor- oder auch Nachläufe gestalten sich in Deutschland für die Schwergut- und Großraumtransporte immer schwieriger, legte der Speditionsfachmann dar. Die wichtigsten Stichworte in diesem Zusammenhang lauten: komplexe Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Sondertransporten, marode Straßen und Brücken, die großräumige Umwegverkehre nach sich ziehen, und ein knappes Zeitfenster für die Transportdurchführung während der Nachtstunden (22 bis 6 Uhr morgens). Dechant weiter: „Unserer Auftraggeber erwarten von uns immer häufiger, dass wir ihnen bei komplexen Transporten Alternativkonzepte unter Einbeziehung mehrerer Verkehrsträger vorgehen. Für sie steht dabei die Transportzuverlässigkeit ganz oben.“ Auch das bietet sich als Perspektive an: die schon seit Jahren bestehende Zusammenarbeit mit den sächsischen Oberbehörden, ergänzte Schnabel. Um nüchtern zu ergänzen: „Aber wir fangen jetzt einfach erst mal an.“

Foto: Dennis Bittel/Foto

Gab den Anstoß für die neue Partnerschaft: Trafo-Umschlag im Sommer über den Hafen Brunsbüttel

► von Seite 1

Unterrelbehafen, wobei das Binnenschiff im Wortsinne die Hauptlast zu tragen hatte. Mittels Schwimmkran erfolgte das Löschen des Trafos und der Weitertransport zum wenige Kilometer entfernten Aufbaustandort per Lkw-Schwertransport. Die

Projektentwicklung ging zwischen den Logistikpartnern so reibungslos über die Bühne, dass sich sehr schnell die Fra-ge stellte, ob man die gemeinsamen Kompetenzen nicht zum Nutzen bei-

der Unternehmen bündeln sollte. Der jetzige Vertragsabschluss stellt die Formalisierung dieser Überlegungen dar. Beide Unternehmen werden fortan ihre eigenen Kunden betreuen und immer da Synergien entwickeln, wo dies für alle Beteiligten sinnvoll ist. Eine Personalaufstockung ist bei beiden Firmen noch nicht geplant. „Aber unsere Vertriebsbereiche werden sich künftig bei potenziellen Projekten gemein-



Holger Dechant (l.), Universal Transport, und Frank Schnabel, Schramm Group: „Wir fangen jetzt mal an“

sam eng abstimmen“, legte Schnabel dar. Dechant: „Wir wollen dann künftig die gesamte Transportkette aus einer Hand anbieten.“ Die Schramm Group bringt dabei vor allem ihre drei eigenen Hafenstandorte als Logistikschnittstellen ein, doch könnte es im Bedarfsfall auch darüber hinaus gehen. Universal Transport will sich hingegen vor allem um „die letzten Meilen auf der Straße“ kümmern, so De-

Helt über den Hapag-Lloyd

onen Euro. Die Beteiligung soll aber bald schrumpfen. Nachdem die chilenische CSAV Anfang Dezember ihr Containergeschäft in Hapag-Lloyd eingebracht hat, soll bis Ende dieses Jahres eine Kapitalerhöhung von 370 Millionen Euro folgen. Diese soll CSAV zu 70 Prozent

EA