

LEHNERING Chemical Transport baut spezialisierte Tankcontainerflotte aus

Die LEHNERING Chemical Transport GmbH (LCT) baut ihre Tankcontainerflotte konsequent weiter aus. Im Rahmen eines Investitionsprogramms soll die bestehende Tankcontainerflotte um zusätzliche 100 spezialisierte Tankcontainer erweitert werden.



Unter dem neuen BIC-Code LEHU betreibt LEHNERING nun auch als offiziell registrierter und anerkannter Operator technisch hoch spezialisierte neue Tank-

container für Transport und Zwischenlagerung von Spezialchemikalien. Was die technische Spezifikation betrifft, berücksichtigt LCT die individuellen Bedürfnisse der Kunden. So gehören Tankcontainer mit einer gummierten Innenbeschichtung, korrosions- und säurebeständige V4A-Edelstahltanks sowie kundenspezifische Sonderaufbauten zum Flottenerweiterungsprogramm. „Mit den neuen Tankcontainern stärken wir unsere Position als Intermodal-Operator im hoch spezialisierten Chemie-Segment“, ergänzt erklärt Steffen Bauer, Geschäftsführer der LEHNERING Chemical Transport GmbH. Die ersten isolierten Swap-Tankcontainer mit Schwallwänden und einem Fassungsvermögen von 30 cbm wurden bereits ausgeliefert.

■ Nu

Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
Stuttgart	2000	1	0	23.318	23.318
	2005	1	19.316	29.533	48.849
	2009	1	40.661	25.807	66.468
	2010	1	57.794	27.380	85.174
	2011	1	59.934	22.207	82.141
	2012	1	59.427	19.927	79.354
	2013	1	57.352	25.674	83.026
	1-8 2014	1	34.288	20.781	55.069
Trier	2000	-	-	6.408	6.408
	2005	-	-	3.383	3.383
	2009	-	-	6.400	6.400
	2010	-	-	5.922	5.922
	2011	-	-	3.121	3.121
	2012	-	-	6.304	6.304
	2013	-	-	5.817	5.817
	1-8 2014	-	-	4.229	4.229
Weil am Rhein	1990	-	-	12.911	12.911
	2000	3.212	55	19.593	22.860
	2005	3.866	180	20.463	24.509
	2009	3.033	55	16.811	19.899
	2010	2.103	1.293	21.515	24.911
	2011	5.058	1.494	25.143	31.695
	2012	4.361	1.317	25.835	31.513
	2013	4.783	1.187	32.866	38.836
	1-8 2014	3.040	840	24.490	28.370
	Wien	2000	130.094	130.094	586
2005		223.963	223.963	788	224.751
2009		289.846	289.846	620	290.466
2010		318.870	318.870	120	318.990
2011		-	-	-	441.615
2012		424.271	424.271	552	424.823
2013		-	-	-	480.000
1-8 2014		318.933	318.933	150	319.083
Wörth	2000	1	14.340	112.118	126.458
	2005	1	3.466	179.787	183.253
	2009	1	-	105.567	105.567
	2010	1	-	120.511	120.511
	2011	1	25.374	97.162	122.536
	2012	1	22.129	112.427	134.556
	2013	1	-	-	145.306



KV-Marktplattformen: Mit vereinten Kräften

Wer den Kombinierten Verkehr nutzen möchte, muss den Markt und seine Struktur verstehen. Intermodale Systeme haben viele Schnittstellen und damit auch viele Anbieter. Leider ist es daher nicht immer ganz einfach bei den verschiedenen Möglichkeiten den Durchblick zu behalten und das richtige Angebot zusammenzustellen. Gerade dann, wenn Angebote erst geschaffen werden müssen, z.B. neue Verbindungen in das Leben gerufen werden, ist Fachwissen gefordert. Die Kunden, also verladende Wirtschaft oder Speditionen, müssen jedoch selbst keine Experten sein. Sie müssen vielmehr wissen, wo man gezielt auf solches Wissen zugreifen kann. Oft gehen Anfragen von Spediteuren bei der SGKV ein, die auf der Suche nach schnell verfügbaren Informationen hinsichtlich Anbietern, Abfahrplänen etc. sind, um den KV in Ihre Angebote einzubinden. Doch anders als im Schienenpersonenverkehr ist es leider (noch) nicht möglich, einfach eine Fahrkarte zu lösen und die Ladeeinheit dann mit dem nächsten Zug zu versenden. Für den potenziellen Nutzer stellt sich entsprechend die Frage, wie er im Geflecht der Akteure und Leistungen im Kombinierten Verkehr den Überblick behält und vergleichende Berechnungen zwischen einem KV-Angebot und dem Stra-



Thore Arendt
Bild: SGKV

ßengüterfernverkehr anstellt, um zu einer wirtschaftlich tragfähigen Entscheidung zu gelangen.

Um mehr Transparenz in einen Markt zu bringen, bedarf es geeigneter Zugangspunkte, z.B. in Form von Informationsplattformen oder Börsen, die gebündelt Wissen und Leistungen zur Verfügung stellen. Ein für den Kombinierten Verkehr relativ neues Konzept ist hierbei die Übertragung des Frachtbörsen-Konzepts vom Straßengütertransport auf intermodale Netzwerke. Was Spediteure als Vermittlungsangebot für Laderaum kennen, wird dabei auf freie Plätze für Ladeeinheiten auf Binnenschiffen und

Tragwagen der Bahnen ausgeweitet. Das Prinzip ist denkbar einfach und darum wohl auch so effizient: Auf einer online-basierten Plattform können sowohl freie Plätze für die Verkehrswege Schiene und Wasserstraße angeboten, als auch Anfragen durch Kunden gestellt werden. Angebote werden auf diese Weise – zunächst unter Wahrung der Anonymität von Kunde und Anbieter – vergleichbar gemacht und der oft verlangte Wettbewerb im Kombinierten Verkehr zwischen den Anbietern angeregt. Diese Dienste, zum Beispiel die Portale Bargelink.com und Rail Cargo Online, sehen sich zu Recht eher als Marktplatz anstatt einer simplen Vermittlungsbörse, denn sie tragen durch Schaffung einer offenen, zentral erreichbaren Kommunikationsplattform in erheblichem Maße dazu bei, dass sich Neukunden leichter orientieren und einen möglichen Zugang zum Kombinierten Verkehr erhalten, ohne zu Experten werden zu müssen. Vor allem für Speditionen, die ihren Kunden das gesamte Spektrum intermodaler Dienste bieten wollen, mit dem Thema „Intermodalität“ bisher aber eher sporadisch in Berührung kamen, bieten diese Marktplätze einen deutlichen Mehrwert, wenn es darum geht, intermodale Angebote für die eigenen Kunden zu entwickeln. ■ Thore Arendt