

Außergewöhnlich multimodal

Auf See dominiert der 40 Fuß-Container. Die Firma Unit45 hat sich trotzdem auf die fünf Fuß längere Variante spezialisiert - auch für den Kühltransport. Und das nicht ohne Grund.

Wenn der logistische Laie etwas über Container weiß, dann dass sie einheitliche Stahlkisten sind, die auf Ozeanriesen um die Welt fahren und die Weltwirtschaft am Laufen halten. Auch wenn man Container am Hafen oder auf der Autobahn sieht, ist der erste Eindruck: Die sind alle gleich. Na gut, es gibt die langen und die kurzen Versionen, 20 Fuß und 40 Fuß, aber das ist es dann auch. Denkt man. Stimmt aber nicht, denn allem Charme der Standardisierung zum Trotz tummeln sich noch zahlreiche andere Containergrößen auf den Wasserstraßen, Zugstrecken

und Autobahnen dieser Welt: Die europäischen Binnencontainer sind mit ihrer Innenbreite von 2440 mm auf die Maße von Europaletten abgestimmt, die »normalen« 20- und 40-Fuß ISO-Container weisen viel ungenutzten Raum auf, wenn man sie mit Europaletten belädt. Im US-Binnenverkehr findet man als Standardgrößen 53 Fuß lange Container, 48 Fuß sind es in Australien.. Für die Fruchtverschiffung von Mittelamerika in die USA gibt es 43 Fuß Kühlcontainer. Und dann gibt es noch die 45 Fuß langen Ausführungen, auch sie in ISO-Breite und in »Euro-Breite«. Ihre Höhe ist normalerweise »high cube«, also 9,6 Fuß hoch statt 8,5 Fuß bei den Standard-Containern. Auch bei diesen gibt es jedoch die auch high quantity (HQ) genannte Version mit 9,6 Fuß Höhe bei ansonsten gleichen Maßen.

Chance Short Sea Shipping

Der Vorteil der 45 Fuß Container ergibt sich aus den Zulassungsbestimmungen für Straßentransport in Europa: Die erlaubte Maximallänge für Zugmaschine und Auflieger von 16,5 Metern und für die Trailer von 12 Metern wird von den 40 Fuß Containern nicht voll ausgeschöpft, mit ein wenig Konstruktions-Trickserei treffen 45 Fuß Container diese genau. Die niederländische Firma Unit45 hat sich auf genau diese Container spezialisiert und sieht in ihnen den Schlüssel zu wettbewerbsfähiger



Die Position des Kühlaggregats macht den Unterschied: 32 oder 33 Euro-Paletten passen in den 45-Fuß Container.

gem multimodalem Transport. In Palettenbreite gefertigt, passen in den Container nämlich 33 Euro-Paletten - genauso viel wie in den Standard-Auflieger für die Straße und sieben mehr als in den »normalen« 40-Fuß-Container. Offen gesteht Jan Koolen, Geschäftsführer des Unternehmens, den Nachteil, den man dafür beim 45-Fuß-Container in Kauf nehmen muss: »Er ist viel, viel teurer.« Diese Mehrkosten habe man jedoch nach durchschnittlich 18 bis 24 Monaten eingespielt, je nach Verwendung und den eigenen Prozessen. Der multimodale Gedanke steht dabei im Mittelpunkt der Strategie von Unit45: Einerseits sieht das Unternehmen in steigenden Spritpreisen und der Einführung zum Beispiel der deutschen Maut Faktoren, die die Suche nach Alternativen zum LKW forcieren. Andererseits sind mit den osteuropäischen Märkten auch die Entfernungen größer geworden und damit die Möglichkeiten für alternative Transport-Mixe gestiegen. Neben der Bahn zielt man vor allem auf das Short Sea Shipping, also den Seetransport über im Vergleich zu den globalen Routen über die Ozeane relativ kurze Distanz.

Jede Palette zählt

Schon 1999 begannen die Holländer, auch eine Reefer-Ausführung zu entwickeln, seit 2002 bieten sie sie auf dem Markt an und wollen so in den Bereich der tempe-

raturgeführten Logistik vorstoßen. Das Kühlaggregat ist dabei entweder voll-elektrisch oder Diesel-elektrisch angetrieben, beide Varianten können ebenfalls 33 Euro-Paletten aufnehmen, nämlich dann wenn das Aggregat entsprechend angebracht ist. Das führt dazu, dass das Aggregat etwas über den eigentlichen Container absteht, was Koolen als mögliches Risiko für Beschädigungen während des Verladens zugesteht. »Trotzdem, angesichts des harten Wettbewerbs auf dem europäischen Transportmarkt sind unsere Kunden bereit, dieses kleine Risiko einzugehen.«, berichtet er seine Erfahrungen. »Auch wenn der Unterschied zwischen 32 und 33 Paletten nicht groß erschei-

nen mag, 13,6 Meter-Trailer können auch 33 Paletten laden.« - und die Kunden von Unit45 wollen im Vergleich mit dem reinen Straßentransport voll wettbewerbsfähig sein. Der Wunsch der Niederländer ist deswegen klar: Ein Aggregat, das so dünn ist, dass es als Ganzes sicher in den Rahmen eines 33-Paletten-Containers eingebaut werden kann. Je nach Kundenwunsch fertigt Unit45 aber auch die 32 Paletten-Version, bei der das Kühlaggregat komplett innerhalb des Container-Rahmens bleibt. Das Unternehmen arbeitet, auch hier gemäß Kundenwunsch, mit allen Herstellern von Transportkälteanlagen zusammen: »Da haben wir keine Präferenz. Nur eine kleine für Thermo King, weil die weniger tiefe Einheiten bauen.«, schränkt Koolen ein.

Woher mit dem Strom?

Die komplett elektrisch angetriebenen Kühlaggregate sparen einerseits an Gewicht und vor allem Anschaffungspreis: Statt 9.500 Euro für ein elektrisches Aggregat stünde ein Diesel-Aggregat laut Koolen mit fast 23.000 Euro zu Buche, auch abhängig davon, ob man zum Beispiel durch einen Salzwasser-Schutz die Aggregate auch See-tauglich machen möchte. »Mit Diesel ist man jedoch flexibler im Einsatz.«, weist er auf den Vorteil des autarken Systems hin. Die Stromversorgung muss bei den allein elektrisch an-



Die 45-Fuß Container können die gleiche Infrastruktur nutzen wie die 40-Fuß ISO-Container.

getriebenen Aggregaten über die Schiffssysteme erfolgen, auf der Straße braucht es beispielsweise einen externen Diesel-Generator am Chassis des LKW. Beim Schienentransport ist eine Versorgung über ein »Bordsystem« momentan noch nicht möglich ist, die Container können allerdings mit so genannten Gen-Sets, also aufsteckbare Dieselgeneratoren, mit Strom versorgt werden. »Das ist ein Wachstumsmarkt.«, sagt Koolen den damit verbundenen höheren Kosten zum Trotz über den Verkehrsträger Zug.

Fruchtbare Resonanz

Die Intermodal-Experten konnten von der Berliner Fruit Logistica dieses Jah-

res sehr gute Resonanz vermelden, vor allem spanische Obst- und Gemüselogistiker hätten sich für die straßenlosere Alternative interessiert, so Gerwin van de Kolk, bei Unit45 für den Vertrieb zuständig. So setzt zum Beispiel JSV Logistic, ein Containerschiffahrts-Unternehmen aus Burgos, die Diesel-elektrische Variante für Bananentransporte von den Kanaren auf das spanische Festland ein. Auch die auf Kühltransport spezialisierte Firma Contegal nutzt die Container, um ihre multimodale Strategie effektiv umzusetzen. Neben innerspanischem Verkehr, inklusive Strecken auf die Kanaren, betreibt Contegal auch Dienste mit Ziel Kapverden, Mittelmeer und Mauritien. Die Spanier mit Sitz in Vigo an der Atlantikküste setzen den kompletten Mix aus Schiff, Zug und LKW ein. Erster Kunde der Reefer-Version des 45 Fuß-Containers war European Container Services (ECS), ein belgischer Container-Betreiber, der Seetransporte von Kontinentaleuropa nach England und Irland unternimmt. 100 Stück war die erste Order der in Zeebrügge beheimateten Logistiker, die sich ebenfalls dem multimodalem Transport verschrieben haben. Deutsche Kunden gäbe es laut

Koolen allerdings für ihre Reefer-Container noch nicht.

Made in China

Das Geschäft von Unit45 besteht aus der Entwicklung von praxistauglichen 45-Fuß-Containern, der Organisation des Baus sowie von Finanz- und Pool-Dienstleistungen rund um die Container. Der eigentliche Bau geschieht in China, im Falle der Reefer-Einheiten bei der Maersk-Tochter Maersk Container Industry (MCI) in Qingdao. Beim Bau werden alle Kundenwünsche berücksichtigt, so zum Beispiel Tracking und Tracing-Ausstattung oder auch Bodenbeschaffenheit und natürlich die Gestaltung des Äußeren. Standardmäßig sind die Container aus hochfestem Stahl und haben einen Aluminium-Boden. Neben dem Verkauf bieten die Holländer Leasing- und Mietkauf-Verträge sowie die Möglichkeit, Kontingente aus der Firmen-eigenen Containerflotte zu mieten. Dieses Geschäft ist laut Koolen am Wachsen, in diesem Jahr wollen die Holländer ihre Flotte an Reefer-Containern von 50 auf 100 aufstocken. Und so ein Wachstum versteht auch der logistische Laie. (ms)