

IMPRESSUM

Text & Redaktion: www.phormat.de

Druck: Bastian Druck GmbH, Föhren

Gestaltung: www.phormat.de

Fotos: www.phormat.de

HERAUSGEBER

Trierer Hafengesellschaft mbH

Ostkai 4 | 54293 Trier

Tel.: 0651-96804-30 | Fax: 0651-96804-40

info@hafen-trier.de | www.hafen-trier.de

15

HAFENNEWS

- › Auf Kurs
- › Leben an Bord, Teil 2
- › Alles im Grünen Bereich
- › Onlinespiel
- › Neu an Bord: trans-o-flex
- › Binnenhafentag in Mainz
- › Zahlen & Fakten

VERKEHRS- UND UMSCHLAGSBERICHT

Berichtsmonat: Dezember | Jahr: 2010

Güterarten	Berichtsmonat	Diff. zum Monat des Vorjahres	Januar bis Berichtsmonat	Januar bis Monat Vorjahr	Differenz
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie bes	615	-3	13.321	13.575	-254
Andere Nahrungs- und Futtermittel	615	-1.236	45.125	44.965	160
Erze und Metallabfälle	16.861	-2.307	327.447	288.290	39.157
Chemische Erzeugnisse	1.074	932	11.308	15.934	-4.626
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	9.955	6.638	116.129	36.461	79.668
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	7.841	4.297	71.058	84.097	-13.039
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	845	-156	6.739	5.833	906
Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0	0	0
Düngemittel	0	0	0	0	0
Erdöl-, Mineralöl-erzeugnisse, Gase	53.817	24.210	648.307	580.350	67.957
Gesamtsumme to:	93.956	32.375	1.239.483	1.069.505	169.929



AUF KURS



Leben an Bord, Teil 2 // S.04 - 05



Alles im grünen Bereich // S.06 - 07



Spielend Karriere machen // S.08 - 09



Neu an Bord: trans-o-flex // S.10



News // S.11

Nach zum Teil dramatischen Einbrüchen der Umschlagsmengen 2009 haben die deutschen Binnenhäfen im vergangenen Jahr wieder deutlich eine konjunkturelle Belebung und den damit gestiegenen Bedarf an Transporten gespürt. Alleine in den Häfen in Rheinland-Pfalz, so gibt das Statistische Landesamt bekannt, stieg der Güterumschlag in den ersten drei Quartalen 2010 um gut 1,8 Millionen Tonnen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Einige Betreiber, zum Beispiel an der Oberelbe, meldeten zuletzt sogar Rekordergebnisse. Auch der Trierer Hafen hat das vergangene Geschäftsjahr mit dem bislang besten Ergebnis seit Bestehen abgeschlossen: Beim wasserseitigen Umschlag betrug der Zuwachs gegenüber 2009 beachtliche 16 Prozent (»NEWS).

Diese allgemeine positive Tendenz ist allerdings kein Selbstläufer. Globale Transportketten und ein steigendes Transportaufkommen vor

dem Hintergrund der Diskussionen um die Vereinbarkeit von Wirtschaftlichkeit und Klima- bzw. Umweltschutz stellen das System Wasserstraße vor besondere Herausforderungen, bieten aber zugleich auch neue Entwicklungschancen und Perspektiven. Welche das sind, wird auf dem ersten Binnenhafentag in Mainz am 8. und 9. Juni diskutiert (»AKTUELL).

Die wachsende Bedeutung von Umweltschutz und Nachhaltigkeit als Wirtschafts- und Wettbewerbsfaktor beleuchtet auch der Hintergrundbericht, der dabei zeigt, wie der Trierer Hafen und die dortigen Unternehmen bereits jetzt von dieser Entwicklung profitieren (»HINTERGRUND). Zu letzteren gehört mit der europaweit tätigen Logistikgruppe trans-o-flex seit Ende Januar im Übrigen ein weiterer Dienstleister, für den Nachhaltigkeit fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie ist (»NEU AN BORD).

NEWS



28. Internationaler Trierer Stadtlauf – Hafen wieder Hauptsponsor

Am 26. Juni fällt bereits zum 28. Mal der Startschuss beim Internationalen Trierer Stadtlauf, der auch in diesem Jahr wieder einen der Höhepunkte des Altstadtfestes bildet. Insgesamt mehr als 2.600 Finisher konnten 2010 die spektakuläre Kulisse beim Einlauf an der Porta Nigra erleben.

Die angebotenen Strecken reichen vom 400 m Bambinilauf für die Kleinsten sowie dem Jugendlauf mit 1,8 km Länge über die 4,2 km und 10 km Distanz bis zum Halbmarathon. Wie bereits im vergangenen Jahr ist die Trierer Hafengesellschaft Hauptsponsor und Namensgeber des Halbmarathons (»Hafen Trier Halbmarathon«), der um 9:10 Uhr in der Franz-Ludwig-Straße startet.

Meldeschluss ist der 24. Juni 2011, aktuelle Informationen und Onlineanmeldung unter www.triererstadtlauf.de. Auskünfte erteilt das Organisationsbüro auch telefonisch unter 0651-42222 sowie per E-Mail (Fragen an: info@triererstadtlauf.de).

Rekord-Umschlagsresultat 2010

Zum fünften Mal in den letzten sechs Jahren hat der Hafen Trier die 1 Mio. Tonnen-Marke im wasserseitigen Güterumschlag überschritten. Das Umschlagsvolumen konnte 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 15,9 Prozent von 1.069.000 auf 1.239.000 Tonnen gesteigert werden. Damit wurde auch das bisher beste Ergebnis aus dem Jahr 2008 übertroffen. »Darauf können wir mit unseren Partnern Petrotank, Theo Steil GmbH und Trierer Container Terminal zu Recht stolz sein«, kommentiert Prokurist Volker Klassen das Ergebnis.

Insgesamt legten im abgelaufenen Geschäftsjahr mehr als 1000 Schiffe zum Laden und Löschen im Hafen Trier an. Die umschlagsstärksten Gütergruppen waren mit 648.000 Tonnen Erdöl, Mineralölzerzeugnisse und Gase, gefolgt von Erzen und Metallabfällen mit 327 Tonnen sowie Eisen, Stahl und NEMetallen mit 116.000 Tonnen (»Verkehrs- und Umschlagsbericht auf S. 12).

Auch die Bedeutung des Trierer Hafens als Tourismus-Faktor wächst weiter: Mehr als 60 Hotelschiffe machten 2010 im Hafen fest – an Bord insgesamt rund 7.500 Menschen, die die Stadt Trier und die Region besuchten.

Neu: Innovatives Mietwagen-Konzept

Seit Februar bietet die Qaveon GmbH, eine Tochter der luxemburgischen Qaveon Sàrl, im Hafen Trier einen neuen Mietwagen-Service an: Anders als bei den bekannten Autovermietern ist die Anmietung der Fahrzeuge bei Qaveon kurzfristig stundenweise möglich. Zur Verfügung stehen vor allem Kleinwagen wie Ford Ka, Hyundai Atos und Hyundai Getz oder Dacia Logan. Der Mietpreis beginnt bei 30,- € für vier Stunden zuzüglich 4,- € für jede weitere Stunde.

»Wir möchten eine finanziell attraktive und schnell verfügbare Alternative zu Bus und Taxi an Flugplätzen mittlerer Größe, an Häfen, Hotels und Industrie- oder Gewerbestandorten bieten«, erläutert Joel Schütz, Gründer und Inhaber von Qaveon Sàrl, das Konzept: »Ein vergleichbares Angebot für Geschäftskunden gibt es an diesen Standorten bisher nicht.« Als Pilotprojekt bietet Qaveon bereits Mietwagen am Flugplatz in Trier-Föhren an; betreut wird die Vermietung dort ebenfalls vom Trierer Hafen aus. Qaveon GmbH, Mosaikstraße 4 54273 Trier-Ehrang, www.qaveon.de



LEBEN AN BORD // TEIL 2

Schifferromantik hält das Leben an Bord des Binnenfrachters „Somnium vitae“ für Hans Robert Bell und seine Familie nur selten bereit – logistische Herausforderungen dafür umso öfter.



Gemächlich schiebt sich die „Somnium vitae“ mit knapp acht Stundenkilometern moseaufwärts. Während das Ufer langsam vorbeigleitet ist nur das Rauschen der Bugwelle zu hören, ansonsten ist es an der Spitze des mehr als 170 Meter langen Schubverbands erstaunlich ruhig. Lediglich das leichte Vibrieren des Rumpfes deutet darauf hin, welche Kräfte notwendig sind, um mit Ladung über 5.000 Tonnen Stahl gegen die Strömung zu bewegen. „Das hat schon ein paar Ruderer zu Tode erschreckt“, bemerkt Joachim ‚Jogi‘, der älteste Sohn von Schiffsführer Bell: „Die fahren ja rückwärts und hören uns manchmal einfach nicht kommen.“

Im stickig-heißen Maschinenraum des Binnenfrachters bietet sich das vollständige Kontrastprogramm zur Stille am Bug. Hier dröhnt ein knapp 1.900 PS starker Dieselmotor mit 12 Zylindern; trotz Gehörschutz ist es unerträglich laut, eine Verständigung nur mit Zeichensprache möglich. Der mit Chromteilen bestückte „Ironmen“ des Motorenbauers MTU aus Friedrichshafen ist Bells ganzer Stolz: „Die Maschine ist ein Prototyp, die jetzt erst auf den Markt gekommen ist“, erklärt er. „Die Motordaten werden ständig überwacht und über Funk direkt an die Hersteller geschickt.“

Ausschlaggebend für die Umrüstung der „Somnium vitae“ war für Hans Robert Bell nicht zuletzt der geringere Treibstoffverbrauch des neuen Aggregats, das so nicht nur weniger Emissionen produziert, sondern vor allem wirtschaftlicher arbeitet: ein Argument, das in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen hat. Als Schiffseigentümer und selbständiger Unternehmer ist Bell zwar sein eigener Chef – für ihn einer der schönsten Aspekte am Leben als Binnenschiffer –, von seinem Beruf leben kann er aber nur, wenn er sich im härter gewordenen Wettbewerb auf den europäischen Wasserstraßen behauptet.

Das setzt neben konkurrenzfähigen Preisen eine zuverlässige und termingerechte Lieferung voraus, und zwar das ganze Jahr über. Die Güter wechseln je nach Saison, im Winter sind es häufiger Kohleladungen, im Frühjahr öfter Kies, „tote“ Monate ohne Aufträge gibt es aber in der Regel nicht. Und damit auch keine Ferienzeiten: „Meine Eltern sind hin und wieder auch mal ein paar Tage von Bord, wenn wir irgendwo im Hafen liegen“, erklärt Joachim. „Aber richtig Urlaub haben die eigentlich nie.“

Binnenschiffer aus Tradition

Sowohl Hans Robert Bell als auch seine Frau Astrid haben quasi ihr ganzes Leben auf dem Wasser verbracht. Beide stammen aus alten Schifferfamilien, in denen dieser Beruf bereits seit Generationen ausgeübt wird. Und die Tradition wird wohl fortgeführt: In fünf Jahren, mit sechzig, möchte Bell sich zur Ruhe setzen, dann soll Joachim gemeinsam mit seinem jüngeren Bruder das Schiff übernehmen.

Trotzdem sei ihr die Entscheidung für ein Leben an Bord nicht leicht gefallen, als das erste von insgesamt fünf Kindern eingeschult wurde, berichtet Astrid Bell. Alle Kinder gingen auf ein Internat und wurden von ihrer Mutter am Wochenende und in den Ferien regelmäßig abgeholt, damit die Familie wieder zusammen war: „65.000 Kilometer bin ich damals jedes Jahr gefahren“, erinnert sie sich.

Aber auch sonst stellt das Binnenschifferleben besondere Herausforderungen an die familiäre Koordination, angefangen bei der Vorausplanung der Versorgung mit Lebensmitteln – erleichtert werden die Großeinkäufe durch das Auto, das immer an Deck steht –

bis hin zum Zusammenleben auf begrenztem Raum. Zwar ist die Wohnung der Bells mit knapp 90 Quadratmetern für einen Binnenfrachter noch relativ geräumig, „aber den ganzen Tag mit den Eltern zusammen zu arbeiten und zu wohnen hat nicht nur Vorteile“, räumt Joachim ein.

Faszination „Leben an Bord“

Trotz aller Widrigkeiten und Einschränkungen, die der Beruf des Binnenschiffers mit sich bringt, geht für viele Menschen eine gewisse Faszination vom Leben auf dem Wasser aus. Auf der „Somnium vitae“ sind bis vor einigen Jahren sogar regelmäßig Gäste mitgefahren, für die es eine kleine Ferienwohnung im Bug gab. Inzwischen wird der Platz jedoch für die seit dem Ankauf des zusätzlichen Schubleichters gewachsene Mannschaft benötigt: Zur Zeit wohnt dort der 17-jährige Eric, der auf der „Somnium vitae“ einen Teil seiner Ausbildung absolviert.

Ob bei den Passagieren Technikbegeisterung, Abenteuerlust oder die Suche nach Schifferromantik im Vordergrund stand und welchen Eindruck sie vom Leben an Bord mitnahmen, kann Bell nicht sagen: „Auf Jeden Fall“, so meint er schließlich „waren das Individualisten. Wir haben dabei ein paar interessante Menschen kennen gelernt.“ Die werden das ähnlich sehen.

»Mein eigener Chef zu sein, das ist eigentlich das Schönste«

ALLES IM GRÜNEN BEREICH

»Green logistics« als Sammelbegriff für eine nachhaltige, die natürlichen Ressourcen schonende Logistik ist in aller Munde, bei den Auftraggebern stehen Logistikdienstleister mit besonderem Umweltengagement hoch im Kurs. Damit gewinnt das Thema Umweltschutz in seinen unterschiedlichen Facetten auch als Wettbewerbsfaktor an Bedeutung. Wie gerade das System Wasserstraße von diesem Trend profitieren kann, zeigt das Beispiel Trier.

Wenn man an der Kaimauer des Hafens stehend den Blick über Tanklager, Krane und meterhoch sich auftürmende rostbraune Schrottberge gleiten lässt, dann kann dieses Bild eine ganze Reihe unterschiedlichster Assoziationen wecken – »Nachhaltigkeit« oder »Umweltverträglichkeit« gehören vermutlich nicht zu den Begriffen, die sich unmittelbar aufdrängen. Bei genauerem Hinsehen ergibt sich allerdings ein anderes Bild: »Grüne« Technologien von der Windkraft bis zum konsequenten Metall- und Kunststoffrecycling bilden zusammen mit den ökonomischen wie ökologischen Effizienzvorteilen eines trimodalen Terminals zentrale Bausteine für den wirtschaftlichen Erfolg des Trierer Hafens. Und das nicht erst seit gestern.

Für Recyclingbetriebe zählen Häfen zu den klassischen Standorten. So auch in Trier, wo die Theo Steil GmbH zugleich eines der ältesten Unternehmen ist, das nicht nur von der Infrastruktur am Hafen profitierte,

sondern auch umgekehrt wichtige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets gab. Metallabfälle machen zusammen mit Erzen aktuell gut ein Viertel des gesamten Umschlagsvolumens des Trierer Hafens aus. Das Ziel des Aufbereitungsprozesses ist, alle gewonnenen Werkstoffe wieder dem Produktionskreislauf zuzuführen: Im Gegensatz zu vielen anderen Werkstoffen ist bei Stahl eine nahezu 100-prozentige Wiederverwertung möglich, was den Schrotthandel auch zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor macht.

Noch nicht ganz so lange an Bord, aber bereits weit über die Region hinaus etabliert ist die Eu-Rec plast GmbH, die sich auf die Regranulierung von PE-Kunststoffen und PP-PE-Gemischen spezialisiert hat. 2005 übernahm das Unternehmen die komplette technische Anlage der ehemaligen AVK Aufbereitung und Verwertung von Kunststoffen GmbH, die Regranulierungsanlage wurde komplett generalüberholt und optimiert. Die Eu-Rec plast GmbH betreibt am Trierer Ha-

fen zur Zeit erfolgreich eines der drei größten deutschen Recyclingwerke für LD-PE (low density polyethylene) und leistet mit einem jährlichen Gesamtausstoß von 14.000 Tonnen gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Schonung der natürlichen Ressourcen.

Beide Recyclingunternehmen profitieren von einem direkten Gleisanschluss und der Möglichkeit, die Verschiffung der Fertigprodukte z.B. nach Rotterdam und Antwerpen gleich in Trier vorzunehmen. Da die Theo Steil GmbH hier einen Wasseranschluss mit eigener Verladung besitzt, kann das Unternehmen seine Güter sogar selbst umschlagen.

Besonders deutlich werden die Effizienzvorteile des Binnenschiffsverkehrs bei den Mineralölprodukten, seit der Eröffnung des Hafens die mit Abstand am häufigsten verladenen Güter. Rund 650.000 Tonnen Umschlag im vergangenen Jahr machen das Tanklager im Hafen zur Energiequelle der Region. Ohne Binnenschiffe wären für den Transport die-

ser Menge etwa 11.800 Tankwaggons oder 31.000 Lkws erforderlich gewesen.

Voraussetzung dafür, dass das Binnenschiff diese Vorteile auf der langen Strecke auspielen kann, sind eine erstklassige Verkehrsanbindung und die perfekte Abstimmung mit Schiene und Straße. So sieht es auch Christian Ries, Terminalleiter des 1998 gegründeten Trierer Container Terminals (TCT), zu dessen Kerngeschäften neben Containern auch schweres Stückgut wie Betonsegmente, Maschinen und Tanks sowie Massen- und Schüttgüter zählen: »Unser Ziel als trimodales Terminal ist es, den Transportweg eines Gutes immer so effizient wie möglich zu gestalten, d.h. alle beteiligten Verkehrsträger so kostengünstig und damit auch umweltschonend wie möglich einzusetzen.«

Eine im wahrsten Sinne des Wortes tragende Rolle übernimmt das TCT inzwischen auch bei der logistischen Unterstützung einer Umwelttechnologie, die diesbezüglich ganz

besondere Anforderungen stellt: der Windkraft. Die zum Teil mehr als 100 Meter hohen Türme der Windenergieanlagen bestehen aus einzelnen, jeweils bis zu 35 Tonnen schweren Betonhalbschalen. Gegossen werden die Segmente in Norddeutschland, von wo aus sie den Trierer Hafen per Binnenschiff über verschiedene Kanäle, den Rhein und die Mosel erreichen. Eine Schiffsladung von ca. 2.000 Tonnen umfasst Bauteile für etwa 1,5 Türme.

»Mit der Containerbrücke werden die Segmente nach ihrer Ankunft im Hafen an Land gehoben und hier zunächst eingelagert«, erläutert Ries. Aufgrund des Gewichts und vor allem der Größe der Anlagenkomponenten ist ihr Weitertransport auf der Straße nur nachts mit speziellen Schwerlasttransporten möglich. Auf diesem Weg erreichen die Bauteile weite Teile des südwestdeutschen Raums und das Benelux-Gebiet.

Nicht nur im Güterverkehr, sondern auch zur eigenen Versorgung setzt der Trierer Hafen auf regenerative Energien und nutzt die Fläche der Hallendächer als Standort für Photovoltaik-Anlagen. Bei der Planung entschied sich die Hafengesellschaft für spezielle Dünnschichtmodule des japanischen Herstellers Sharp. Die aktuell installierte Anlage hat eine Gesamtleistung von 565 Kilowatt und produziert jährlich etwa 440.000 Kilowattstunden umweltfreundlichen Solarstrom. Damit können rund 260 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. »Obwohl es für die Anlage keine besondere Förderung oder Zuschüsse gab, rechnet sich die Investition aber auch wirtschaftlich«, erklärt Prokurist Volker Klassen und ergänzt: »Unser Grundgedanke ist immer die Verbindung von Ökologie und Ökonomie.«



SPIELEND KARRIERE MACHEN



Am 1. Juni geht das Onlinespiel der Trierer Hafengesellschaft in eine neue Runde. Dabei können sich die Teilnehmer nicht nur über die vielfältigen Ausbildungs- und Karrieremöglichkeiten im Hafen informieren, sondern nebenbei auch attraktive Geldpreise gewinnen.

Um im Wettbewerb um qualifizierte Auszubildende zu bestehen und frühzeitig einem Fachkräftemangel vorzubeugen, hat die Trierer Hafengesellschaft bereits 2009 neue Wege beschritten. In Zusammenarbeit mit Johannes Cohnen, Professor für Design und digitale Medien an der FH Trier wurde die DVD „Hafen in Bewegung“ produziert, die über Berufsbilder und -chancen rund um Binnenhafen, Wasserstraße und Logistik informiert; den Einsatz der DVD im Unterricht erleichtert das begleitende Lehrerheft. Komplettiert wurde dieses didaktische Angebot Ende 2010 durch die Internetseite www.karrieren-am-fluss.de, die sich ebenfalls speziell an Schülerinnen und Schüler der Abschlussjahrgänge richtet.

Informationen spielerisch vermittelt

Zur Vermittlung der Inhalte im Internet wurde die ungewöhnliche Form eines Onlinespiels gewählt. Das Ziel dabei ist es, für virtuelle Bewerber die jeweils am besten geeigneten Ausbildungsberufe herauszufinden. Mit jeder abgegebenen Bewerbung können die Spieler Punkte sammeln, am Ende winken neben einem Eintrag in der Highscore Geldpreise bis

zu 300 Euro für die besten Einzelspieler und bis zu 750 Euro für die erfolgreichsten Schulen. Die Höchstpunktzahl kann allerdings nur erreichen, wer sich intensiv mit den einzelnen Berufsbildern und genauso mit den Bewerbern auseinandersetzt: Das sind nämlich komplexe Charaktere, die sich z.B. über ein soziales Netzwerk mit Freunden austauschen und dabei wichtige Hinweise auf ihre Fähigkeiten und Interessen geben.

Entwickelt wurde das Konzept gemeinsam mit der auf die Vermittlung von Wissensthemen und politische Bildung spezialisierten Agentur Bähr/Hollenberg edutainment. „Der Reiz des Spiels“, erläutert Ulrich Bähr, „liegt darin, dass die Schüler einmal die Seite wechseln und selbst die Rolle eines Berufsberaters einnehmen dürfen. Gleichzeitig können sie natürlich permanent abgleichen, welche Ausbildung ihren eigenen Stärken und Neigungen entspricht und damit auch für sie interessant wäre.“

Dreistufiges didaktisches Konzept

Bei der Umsetzung der Idee, die sich über ein knappes Jahr erstreckte, wurde von Anfang an der direkte Kontakt zu den Schulen gesucht, um zu erfahren, wie über die inhaltliche Gestaltung ein Mehrwert für Lehrerinnen und Lehrer geschaffen werden kann. Auf diese Anregungen hin wurden neben Bildmaterial und Informationen zur Geschichte des Hafens und seiner wirtschaftlichen Bedeutung auch Informations- und Arbeitsbögen integriert. DVD, Lehrerheft und Onlinespiel können so als didaktische Einheit direkt in den Unterricht eingebunden werden: Die DVD bildet den idealen Einstieg in das Thema, das sich mit den angebotenen Zusatzmaterialien und dem Lehrerheft vertiefen lässt, bevor die Schülerinnen und Schüler das Gelernte dann auf der Internetseite spielerisch umsetzen können.

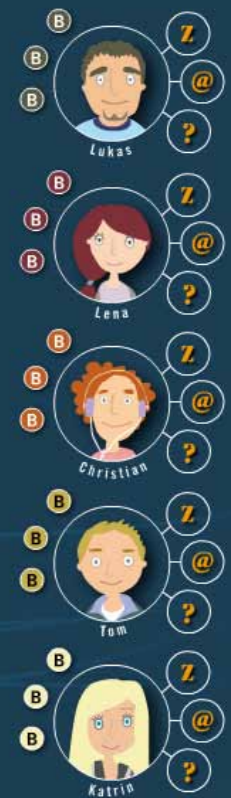
Ausbildungsbetriebe und Bewerber profitieren

Das Spektrum der vorgestellten Ausbildungsmöglichkeiten ist genau auf die Unternehmen im Trierer Hafen zugeschnitten. Auf der Internetseite erfahren die Jugendlichen nicht nur

das Wichtigste über die Ausbildung selbst, sie können sich auch gleich über die jeweiligen Ausbildungsbetriebe informieren und bekommen zusätzlich Tipps für eine erfolgreiche Bewerbung. Geplant ist außerdem, die Seite zu einem Portal auszubauen, auf dem die Unternehmen am Hafen ihre offenen Ausbildungsstellen ausschreiben können.

Das Spiel beginnt unter:

www.karriere-am-fluss.de, die Teilnahme ist möglich bis zum 31. Dezember 2011. DVD und Lehrerheft können per E-Mail an info@hafen-trier.de oder telefonisch unter +49-(0)651-96804-30 angefordert werden.



NEU AN BORD: TRANS-O-FLEX

Wie geplant ist der neue Standort der europaweit tätigen Logistikgruppe trans-o-flex ans Netz gegangen: Vom Trierer Hafen aus werden seit dem 29. Januar auch Luxemburg und Süd-Belgien bedient.



Als Spezialist für Distributionslogistik im B2B-Segment ist trans-o-flex der bevorzugte Dienstleister für Unternehmen, deren Waren ein besonderes, individuelles Handling erfordern: Transportiert werden europaweit Medikamente, elektronische und Gefahrgüter sowie temperatursensible Spezialprodukte. Der Jahresumsatz der Gruppe, die rund 1.600 Mitarbeiter beschäftigt, belief sich 2009 auf ca. 500 Millionen Euro.

Seit Juni 2008 ist trans-o-flex eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Österreichischen Post.

Erfolgsmodell auf drei Säulen

Der Erfolg der Logistikgruppe trans-o-flex basiert auf drei Geschäftsbereichen. Mit dem Schnell-Lieferdienst steht in Deutschland ein flächendeckendes Netzwerk für effizienten und sicheren Transport von Paketen wie Paletten mit zahlreichen Express- und Zusatzdiensten zur Verfügung; gleichzeitig sichert trans-o-flex als Gesellschafter und Partner des Eurodis-Netzwerks flächendeckende

Kombifracht-Transporte in 33 Ländern Europas. In einem Spezial-Netzwerk mit aktiver Temperaturführung transportiert daneben die trans-o-flex-Tochter ThermoMed in Deutschland, Österreich und Benelux temperatursensible Waren im Bereich von 2 bis 8 und 15 bis 25 Grad Celsius für die pharmazeutische Industrie. Das dritte Geschäftssegment bilden zusätzliche Logistik-Dienstleistungen von der Lagerhaltung und Kommissionierung über Mehrwertdienste wie den Aufstellservice für Verkaufsdiskontrollen oder Elektrogeräte bis zu kundenindividuellen Transportnetzen, die unter dem Dach der Logistik-Service entwickelt und umgesetzt werden.

Nachhaltigkeit als Unternehmensphilosophie

Nachhaltigkeit ist dabei ein fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie: Mit umfassenden Maßnahmen und Projekten stellt sich trans-o-flex den Herausforderungen nachhaltiger Transporte und Logistik. Diese reichen vom klimaneutralen Versand mit dem co2de green-Programm, bei dem die

CO₂-Emissionen durch die Unterstützung anerkannter Klimaschutzprojekte ausgeglichen werden, bis zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeug- und Gebäudetechnologien. Wie an allen anderen Standorten von trans-o-flex in Deutschland wird auch in Trier ausschließlich Ökostrom aus regenerativen Energiequellen genutzt.

Standortvorteil Trierer Hafen

Entscheidend für die Wahl des neuen Standortes am Trierer Hafen – der 39. innerhalb des trans-o-flex-Netztes – war die sehr gute Autobahnanbindung: Die Auffahrt zur A64 ist nur wenige hundert Meter entfernt. Damit konnte Trier nicht nur einen Teil des Auslieferungsbereiches vom Standort Koblenz übernehmen, wo aufgrund der schwierigen Topografie bisher lange Anfahrten notwendig waren, sondern auch die Auslieferung nach Luxemburg und Süd-Belgien, die bislang über einen externen Unternehmer abgewickelt wurde.

Internet: www.trans-o-flex.com

HINTERLANDANBINDUNG AN DIE GLOBALEN MÄRKTE

Binnenhafentag in Mainz diskutiert Chancen und Herausforderungen des Systems Wasserstraße in globaler Perspektive



Unter dem Motto »Das System Wasserstraße in globalen Transportketten« findet am 8. und 9. Juni 2011 der erste Binnenhafentag in Mainz statt. Die Veranstaltung soll sich als festes Forum im zweijährigen Rhythmus etablieren und Akteure rund um die Binnenschifffahrt die Möglichkeit geben, sich über aktuelle Entwicklungen zu informieren und bei einem attraktiven Rahmenprogramm auszutauschen. Initiiert wurde das Treffen vom Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V. und der Bundesvereinigung Logistik mit den Regionalgruppen Niederrhein, Mittelrhein und Rhein-Neckar.

Im Mittelpunkt des diesjährigen Binnenhafentages stehen die neuen Chancen und Möglichkeiten, die sich in Zeiten eines hohen, globalen Transportaufkommens und vor dem

Hintergrund der Klimadebatte für die Binnenschifffahrt eröffnen: Das System Wasserstraße als logistische Symbiose von Wasserweg, Binnen- und Seehafen bietet mit intelligenter Logistik und der grundsätzlichen Bereitschaft der Verlagerer eine echte Alternative der Hinterlandanbindung an die globalen Märkte.

Aktuelle Themen und Praxis-Beispiele

Die Teilnehmer erhalten Einblick in aktuelle Entwicklungen und Aspekte des »Systems Wasserstraße im 21. Jahrhundert« – von nachhaltigen Transporten und der Bedeutung der v-Debatte über die strategische Neuausrichtung der globalen Knoten aus Sicht der Reeder bis hin zur Rolle der Wasserstraße bei

der Integration der Verkehrsträger. Daneben bilden »Best Practices aus Sicht der Verlagerer« mit Praxis-Beispielen für eine erfolgreiche Umsetzung in unterschiedlichen Branchen einen weiteren inhaltlichen Schwerpunkt des zweiten Veranstaltungstags.

Zahlreiche Gelegenheiten, intensive Gespräche zu führen und in angenehmer Atmosphäre neue Kontakte zu knüpfen oder bestehende zu vertiefen, bietet schon der erste Tag. Auf dem Programm stehen unter anderem eine gemeinsame Schiffstour sowie eine Outdoor-Sequenz zum Thema Logistik bei Boehringer Ingelheim.