

Seit 1997 sitzt Glomb  
unmittelbar an der Zufahrt  
zu den Terminals.

ter mitgefahren, um sie zu suchen“, erzählt Sigward Glomb Junior heute. „Also kam mein Vater auf die Idee, die Trailer seitlich pink anzumalen, um sie schnell wiederzufinden. Denn alle seriösen Farben waren vergeben.“ Das ist Geschichte – heute prägt die individuelle Farbe das gesamte

**D**ie meisten Lkw-Farben im deutschen Transportgewerbe sind eher nüchtern. Ganz anders im Raum Bremerhaven. Hier stehen die insgesamt 60 Züge der Glomb Containerdienst GmbH durch ihren rosafarbenen Glanz hervor. Wobei das nicht ganz exakt stimmt. Denn Pink, so der genaue Ton, ist laut Definition noch etwas schriller, intensiver und weniger weich als rosa. „Think pink!“ lautet das Motto des erfolgreichen Mittelständlers von der Nordsee-

küste, der dort zu den beiden größten Dienstleistern rund um das Containergeschäft zählt. Die extreme Farbe hat einen simplen Grund: Als Sigward Glomb Senior 1980 seine Spedition gründete, besaß er nur Containerchassis, keine eigenen Zugmaschinen – die wurden gemietet. Die damals tristen grauen Trailer standen unbewacht im Hafen und verschwanden schon mal gerne. „Bis nach Hamburg bin ich mit meinem Va-

# DER

**Auffallend anders sind nicht nur die Züge der Glomb Containerdienst GmbH – sondern auch die lukrativen Bedingungen.**

Text | Jan Bergrath



Zusammen mit Ulrike Wehler leitet Wilfried Omet den Fuhrpark.



Sigward Glomb (li.) und sein Bruder Matthias führen das Unternehmen.



Für ungewöhnliche Transporte stehen fünf Tiefbettaufleger zur Verfügung.

Fotos | Jan Bergrath, Glomb



Corporate Design vom Lastzug über den Kuli bis zur Kaffeetasse – nur schrill ist das Unternehmen eigentlich nicht.

Im Gegenteil – es gibt seit Oktober 2010 sogar einen ohne Widerstände gewählten Betriebsrat, der nun professionell mit der Geschäftsleitung, Sigward (44) und Matthias (41) Glomb, kooperiert. Die Spedition ist zudem nicht nur ein zuverlässiger Partner der Reedereien und Seehafenspeditionen. Laut den befragten Fahrern zählt Glomb zu den attraktivsten Branchenarbeitgebern in Bremerhaven überhaupt. Als führendes Mitglied einer Ausbildungspartnerschaft (siehe [www.ap-bkf.de](http://www.ap-bkf.de))

treibt Glomb auch die Nachwuchsförderung voran. „Wir bieten insgesamt rund 70 Ausbildungsplätze pro Jahr“, so Glomb. „Auch kleine Betriebe können teilnehmen.“ Jeder hilft jedem. Da Glomb zum Beispiel keine Werkstatt hat, durchlaufen die Azubis diesen Teil der Ausbildung bei den Partnern Mercedes-Benz und Scania.

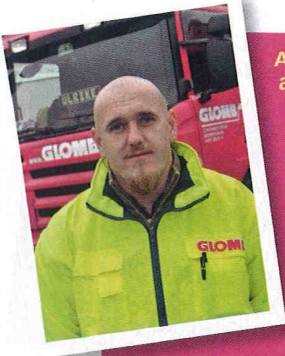
In der Wirtschaftskrise, die in den Containerhäfen besonders spürbar war, musste Glomb keine eigenen Leute entlassen oder Kurzarbeit beantragen. Die Spedition hat „lediglich“ die Aufträge an die Subunternehmer reduziert. „Jetzt geht es langsam wieder

aufwärts“, freut sich Sigward Glomb. „Auch wenn wir in diesem Jahr die Umschlagszahlen von 2008 noch nicht erreichen werden.“ 95 Prozent des Frachtaufkommens sind Standardcontainer. Die eigene Flotte ist nur national unterwegs, die Unternehmer bis Osteuropa. Der Rest sind Schwertransporte, meist im Hafbereich, mit überbreiten Kisten voller Maschinenteile auf sogenannten „Flats“ – hin und wieder ist da auch schon mal ein kompletter Hubschrauber dabei.

Fahrer aus dem Fernverkehr, die bei Glomb angefangen haben, schätzen die Regelmäßigkeit der Arbeit im Nahverkehr, die

# rosarote SPEDITEUR





**Andreas Hensel, 30,  
aus Bremerhaven**

„Ich bin seit 2005 bei Glomb. Davor bin ich international gefahren, aber im Containerverkehr ist ein geregeltes Leben besser möglich. Vor allem am Wochenende. Wichtig ist mir auch, dass ich ein festes und modernes Auto habe. Das Betriebsklima ist in Ordnung, die Fuhrparkleitung ist sehr kompetent.“

**Jeden November transportiert Glomb einen langen Tannenbaum nach Langen.**



**Andreas Gruber, 40,  
aus Vingst**

„Ich bin seit über drei Jahren bei Glomb. Vorher war ich bei einem Lebensmittellogistiker im Ruhrgebiet. Unser Lohn ist für die Region hier angemessen gut, das Arbeitsklima empfinde ich als sehr angenehm. Der Fuhrpark ist top in Ordnung. Auch das Einhalten der Lenk- und Ruhezeiten ist bei uns kein Thema.“



ab sechs Uhr beginnt und am Nachmittag endet – am Freitag gegen 17 Uhr.

Zwecks der Schaffung eines standesgemäßen Parkplatzes hat Glomb ein Grundstück gekauft, doch die geplante Umwandlung wurde wegen der Wirtschaftskrise verschoben. So stehen die meisten Zugmaschinen und Trailer im Hafbereich oder vor der Einfahrt zu den Terminals im Hafen.

Viele Kunden öffnen zudem ihre Rampen nach wie vor erst ab acht Uhr morgens, sodass es berechenbare Wellen in den Terminals gibt – morgens wenig Aufkommen, ab Vormittag ein riesiger Schwung, der erst zum Abend hin wieder abflaut. Aus diesem Grund sind die Gebrüder Glomb auch in einer Task Force aktiv, die sich für schnellere Abläufe in den Terminals einsetzt und zusammen mit der Internetplattform Transporion in einem Projekt mit NTB eine Zeitfenstersteuerung testet. „Es gibt viele kleine Lösungen“, sagt Matthias Glomb, „doch unsere große Stärke ist unsere Flexibilität.“

Obwohl die Terminals in drei Schichten rund um die Uhr abfertigen, machen die oft langen Wartezeiten vielen Containertransporteuren nach wie vor zu schaffen. „Mit der Einführung des digitalen Tachos ist das Problem noch verschärft“, sagt Michael Vogt, der als „Hafenkasper“, wie er selber sagt, bis zu 16-mal am Tag zwischen einem Kunden und dem Eurogate-Terminal pendelt. Denn offenbar bleiben immer mehr externe Fahrer nach der Beladung in den Boxen stehen und warten, bis ihre „Pause“ von 30 oder 45 Minuten zu Ende ist. „Das führt natürlich zu Rückstaus.“

So beschäftigt Glomb zusätzliche Fahrer, die schon nachts Container aus den Terminals holen, damit die Tagfahrer am nächsten Morgen pünktlich ihre Schicht beginnen können



**Michael Vogt, 43,  
aus Bremerhaven**

„Ich arbeite schon seit neun Jahren hier, weil ich meiner Familie Fernverkehr nicht mehr zumuten wollte. Für mich hat Glomb das beste Equipment im Hafen, bei Problemen geht es sofort in die Vertragswerkstatt. Für die Region werden wir gut bezahlt, für ökonomisches Fahren gibt es eine Prämie.“

**Über das System MAQS erhalten die Fahrer ihre Ladeaufträge direkt in den Lkw.**



**Dimitri Starinzew, 28,  
aus Bremerhaven**

„Ich bin erst seit Februar 2010 bei Glomb, nachdem ich bei einem Autotransporteur aus dem Hafen zuletzt sehr viel Stress hatte. Hier gibt es ein tolles Team, für alle Fragen finde ich sofort einen kompetenten Ansprechpartner und die Geschäftsführung kümmert sich tatsächlich um die Belange der Fahrer.“



**Im Sommer 2010 fuhren zwei Glomb-Züge im Corso über den Nürburgring.**



## Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten ist bei Glomb oberstes Gebot

– und keine Zeit verlieren. „Denn die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten ist bei Glomb oberstes Gebot“, sagt auch Andreas Hensel. „Es gibt bei uns keinen Disponenten, der einen eben noch schnell wegschickt.“

Dort sitzt seit rund drei Jahren der Kfz-Meister Wilfried Omet, 53, den Glomb vom lokalen Mercedes-Händler abgeworben hat. Er und Ulrike Wehler, die bei Glomb erst eine Ausbildung zur Berufskraftfahrerin und dann zu Speditionskauffrau absolviert hat, haben gemeinsam die gesamte Flotte über die Telematik Fleetboard im Griff. Damit können die Disponenten die Lenkzeiten jederzeit abrufen. Vor allem aber ist Fleetboard die Grundlage für das erfolgreiche Prämiensystem.

### Jedes Jahr stellt Glomb auch eine Zugmaschine für den Schlagermove in Hamburg.

„Neben dem bei uns nach Betriebszugehörigkeit gestaffelten Grundlohn können Fahrer bis zu 300 Euro im Monat zusätzlich durch ökonomisches Fahren verdienen.“

Auch die Fahrer der 19 Scania nehmen an diesem internen Wettbewerb teil, obwohl nicht alle Daten über die FMS-Schnittstelle erfasst werden. Der öffentliche Wettkampf der Fahrerliga bleibt aber den Mercedes-Fahrern vorbehalten. 2008 kam ein Fahrer auf den zweiten Platz. Allerdings ist die Begeisterung heute gedämpft. Denn bei Glomb hat man erkannt, dass die eigenen Fahrer keine faire Chance haben. Ein Blick in die Teilnehmerliste zeigt, dass die ersten 25 Fahrer nur wenig mehr als die erforderlichen 4000 Kilometer zurücklegen. „Das machen wir nicht“, sagt Omet. „Unser bester Fahrer ist dieses Jahr auf Platz 114 gekommen. Bei 11 471 Kilometern mit sehr viel Stop-and-go hat er eine Bewertung von 9,68 erreicht.“

Die Module Sozialvorschriften und vor allem Eco-Training haben alle Mitarbeiter im Rahmen der Weiterbildung bereits absolviert – auf Kosten des Unternehmens. Für Sigward Glomb lohnt sich vor allem das interne Prämiensystem: „Der Flottenverbrauch wurde seit Einführung von Fleetboard um zwei Liter pro Hundert Kilometer gesenkt. Das Geld geben wir lieber an die Fahrer weiter als an die Mineralölgesellschaften.“

## Fakten und Zahlen

### Anschrift

GCD Glomb Container Dienst GmbH  
Wurster Straße 321  
27580 Bremerhaven  
Tel. 04 71-98 28 10  
Fax 04 71-9 82 81 40  
www.glomb.com

### Gründungsjahr

1980

### Unternehmensgröße

mittelständisches Transportunternehmen mit eigener Kundschaft

### Umsatz

15 Millionen Euro

### Schwerpunkt

Seecontainer-Verkehr sowie Großraum- und Schwertransporte, innerdeutsch und Osteuropa (Letzteres nur mit Subunternehmern)

### Beschäftigte

110

### Fahrer

68 Kraftfahrer. 12 Auszubildende zum Berufskraftfahrer

### Fuhrpark

60 Sattelzugmaschinen mit zwei oder drei Achsen, davon 39 Mercedes Actros und Axor mit 380 bis 440 PS, 19 Scania mit 420 PS und zwei MAN TGA mit 360 PS). 49 Lkw mit EURO 5, sechs mit EEV und fünf mit EURO 3. 85 % der Fahrzeuge mit Digi-Tacho. Alle Fahrzeuge mit Fleetboard.

95 Container-Chassis von Kögel, Krone und Schmitz, teilweise mit Stromgenerator für Kühlcontainer, zwei Semi-Tiefladeauflieger (Brohuis und Doll) 3- bzw. 5-achsig, drei Tiefbetauflieger (Doll) 2- bzw. 3-achsig, teilweise mit Dolly

### Eigene Werkstatt

nein. W&R-Verträge, Service bei Mercedes und Scania in Bremerhaven

### Einsatzbereich der Fahrer

eigene Fahrzeuge 99 % innerdeutsch, Nahverkehr in und zwischen den Seehäfen Bremerhaven, Bremen, Hamburg, Cuxhaven, sowie Fernverkehr von und nach den genannten Häfen

### Fahrleistung der Lkw

ca. 120 000 km/Jahr

### Offene Stellen

1 Kraftfahrer Nahverkehr, 1 Kraftfahrer Fernverkehr, 1 Disponent für Großraum- und Schwertransporte, 10 Auszubildende als Berufskraftfahrer



Überbreite Container werden in einem gesonderten Areal des Eurogate-Terminals abgeladen.

Alle Angaben laut Geschäftsführer Sigward Glomb