

»Wir sind nur eine kleine Nummer im Tiefkühlgeschäft, haben uns aber einen guten Namen erarbeitet«, ist Korff überzeugt. So hat sich rund um das Kühlhaus ein kleiner schlagkräftiger Cluster von Dienstleistern gebildet. Fachspeditionen wie Hindelang, Kitzinger und Thermo-traffic sind direkt vor dem Tor oder im eigenen Gebäude angesiedelt. Genauso wie der Lebensmittelüberwachungs-, Tierschutz- und Veterinärdienst, der für die behördliche Untersuchung von Produkten aus Drittländern verantwortlich ist. Zudem ist mit den Allied Meat Importers, die den Fleischhandel für Botswana

abwickeln, auch ein großer Kunde mit von der Partie.

Rückenwind aus dem Konzern verspricht sich die Kühlhaussparte durch die Restrukturierung der Bereiche ab 2010. Dann wird Coldstore mit eigenem Jahresumsatz von gut sieben Mio. Euro mit anderen viel größeren konsumbezogenen Geschäften in der Kontraktlogistiksparte Handel zusammengeführt. »Da können wir über unsere Grenzen hinwegschauen und Synergien erzielen«, meint Korff und hat dabei schon bestimmte Sektoren fest im Blick. So betreibt die BLG zum Beispiel Distributionszentren für das Gebäckunternehmen Gries-

son – de Beukelaer. Bei Bedarf könnte man solchen Kunden künftig Tiefkühlkapazität aus einer Hand mit anbieten. Obwohl der erweiterte Coldstore bereits zu 90 % ausgelastet ist, sieht Korff durchaus weiteren Spielraum für die Zukunft. Um 8.000 Palettenstellplätze ließe sich der Komplex noch ausbauen. »Das halten wir uns als Option offen«, sagt er. Allerdings frühestens 2011, denn in die Konzernplanung für nächstes Jahr ist das Projekt nicht eingestellt worden. An Umbauten haben sich Korff und seine 35-köpfige Mannschaft längst gewöhnt. Das wäre dann schon der fünfte Neubaubauabschnitt seit dem Jahr 2000. mph



## Verlader gegen Rückverlagerung

**Die Güterbahn verliert in der Krise wieder Marktanteile an die Straße. Große Verlader versuchen ihre Schienenkonzepte trotzdem aufrechtzuerhalten – z.B. durch Bündelung von Seefrachtladung und innereuropäischen Sendungen.**

Um über ein Fünftel ist der Güterbahnverkehr, gemessen an der beförderten Tonnage, in den ersten neuen Monaten allein in Deutschland geschrumpft. Der Verkehrsträger Schiene leidet unter den starken Produktionsrückgängen in den Stahl-, Metall- und Chemieindustrien. Aber nicht nur das. Bestimmte Routen und Ladungssegmente, in denen noch was geht, drohen komplett dem Straßengüterverkehr in die Hände zu fallen, weil der LKW wieder die Kostenführerschaft übernimmt. In den Statistiken lässt sich die Entwicklung noch nicht eindeutig ablesen. Aber Logistikexperten aus der verladenden Wirtschaft und Beratungsfirmen wittern einen zunehmenden Trend. »Die Transport-

mengen gehen massiv zurück. Gleichzeitig sehen wir auf der Straße Preisrückgänge von 10 %, in der Spitze auch deutlich mehr. Das unterhöhlt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene«, fasst Björn Klippel, Geschäftsführer der Logistikberatung Tim Consult, das Dilemma zusammen. Dabei hätten viele Kunden gerade erst umgedacht. In den Jahren 2006 bis 2008, als LKW-Frachtraum knapp und die Straßeninfrastruktur überlastet waren, seien zunehmend Transporte auf die Schiene verlagert worden. Industrielle Verlader gingen von weiter explodierenden Kosten auf der Straße aus und wollten rechtzeitig umsatteln. Dabei war die Wettbewerbsfähigkeit vieler Güterbahnprojekte noch sehr brüchig. »Wenn sie einen Kostenvorteil von nur zwei Prozent gegenüber dem LKW haben, fällt die Rechnung schon in sich zusammen, wenn nur zwei oder drei Transporteinheiten fehlen«, verdeutlicht Klippel. Insofern sei die »Frühlingsluft«, die der Bahnsektor in den vergangenen Jahren gespürt hat, zunächst einmal verfliegen.

Ladungen bündeln: Durch Zusammenfassung von Streuverkehren kann die Schiene noch einiges dazugewinnen.

### Straße wird langfristig teurer

Eine Abkehr vom Schienengüterverkehr könnte die Industrie aber schon in wenigen Jahren bereuen, warnt der Experte. Denn langfristig dürften die Transportkosten beim LKW wieder zunehmen – allein schon durch steigende Mauten. Zudem sei kaum damit zu rechnen, dass die Fuhrunternehmer die heutigen Kampfpreise längerfristig durchhalten. Auch die zu erwartende Einbindung der Logistik in Emissionsenkungsziele und Einführung einer CO<sub>2</sub>-Besteuerung sprechen für eine spürbare Verlagerung weg von der Straße. »Die bekommen wir aber nur hin, wenn es auch gelingt, die vielen Streuverkehre zu konsolidieren«, warnt Klippel.

Die kritischen Mengen für Ganzzüge bekommen Verlader und Dienstleister angesichts der Krise nur noch mühevoll zu-

sammen. Um die Schienenverkehre am Leben zu halten oder gar neue Korridore zu erschließen, muss kombiniert und kollaboriert werden. Darin waren sich Frachtereinkäufer und Logistiker auf der von Tim Consult organisierten Rail-Logistics-Konferenz Anfang Dezember in Frankfurt am Main einig. BSH Bosch und Siemens Hausgeräte plant zum Beispiel den Ausbau seiner intermodalen Verkehre von und zu den deutschen Nordseehäfen. Bislang werden dreimal pro Woche Exportcontainer nach Bremerhaven und Hamburg geliefert. Besser wäre es, die Mengen auf einem eigenen Ganzzug zu bündeln, der mindestens einmal pro Woche im Nachtsprung zwischen dem Inlandsterminal Giengen in der Nähe von Ulm und den Häfen pendelt. An einem entsprechenden Konzept tüftelt die Firma gemeinsam mit DHL. Um auf eine stete Auslastung der Züge zu kommen, will das Unternehmen die für den Landverkehr typischen Wechselbrücken mitbefördern. »Dann könnte man auch mehrere Abfahrten pro Woche anbieten«, so Andreas Tonken, Leiter Verkehrswesen Logistik bei BSH. Auch in innereuropäischen Verkehren mit konventionellen gedeckten Güterwagen strebt das Unternehmen Kooperationen an, um Kompletzzüge zusammenzustellen – auch aus Gründen der Sicherheit. Im Verkehr über Rumänien in die Türkei ist das Diebstahlrisiko bei Einzelwagen, die zwischendurch öfter rangiert und umgekuppelt werden, sehr hoch. Blockzüge könnten die Route hingegen ohne Unterbrechung zurücklegen, so dass Einbrecher keine Chance hätten. So wird nun nach Ladung von Dritten gesucht, um einen Blockzug von Westungarn nach Istanbul zu realisieren.

### Papierhersteller füllen gemeinsam Züge

Der Papierkonzern Sappi möchte die ARA-Häfen ebenfalls intensiver über die Schiene bedienen. Vom Distributionszentrum im nordrheinwestfälischen Wesel gehen pro Jahr rund 20.000 Container über die Westhäfen in alle Welt, wobei der Vorlauf in aller Regel per Binnenschiff erfolgt. »Probleme mit Niedrigwasser und mangelnder Wettbewerb« seien die Gründe, warum Sappi als Alternative einen Container-Bahnshuttle entwickeln möchte, erklärte Hansjürgen Peichler, Director Logistics EMEA. Gute Erfahrungen habe die Firma bereits mit einem eigenen Container-Zug zwischen Köln und Seebrügge gemacht. Das Projekt rechnet sich nur durch Synergien: Sappi fährt seine Exportware mit den Container-Waggons in den belgischen Hafen, ein anderer Papierkonzern steuert Leercontainer bei. Im Werksverkehr zwischen dem Produktionswerk im österreichischen Gratkorn und Wesel befördert das Unternehmen pro Jahr bereits rund 700.000 t – schwerpunktmäßig Fertigprodukte in nördlicher Richtung. Um die Auslastung südgehend zu steigern, sollen künftig verstärkt Rohstoffe für die Produktion in Gratkorn – teils in Silowagen, teils in Containern, die aus Südafrika anlanden – mitgenommen werden. Neben Zellstoff und Kaolin könnte auch Schüttgut für Dritte mitbefördert werden. »Wir wollen gemischte Konzepte realisieren«, so Peichler. Eine Rückkehr zum LKW kommt für die Firma nicht in Frage. Die Menge an Fahrzeugen, die für die Abfuhr der Produkte nach Wesel erforderlich wäre, ließ sich im kleinen Gratkorn schon vor Jahren gar nicht verarbeiten.

### Höhere Lieferfrequenz erfordert Bündelung

Für die Sparte Material Science des Chemiekonzerns Bayer steht die Ladungsbündelung mit anderen Unternehmen ebenfalls ganz oben auf der Tagesordnung. Ausschlaggebend dafür seien auch die veränderten Beschaffungsgepflogenheiten der Kunden. »Die Kunden bestellen weniger und kurzfristiger. Man kann deshalb nicht warten, bis ein Ganzzug voll ist«, sagte Frank Adreesen, Head of Logistics Procurement. Ähnlich wirkt sich die Strategie zur Bestandsverringerung im eigenen Konzern aus. So wird zunehmend just in time produziert und die Ware direkt in den Export gegeben, um die Kapitalbindung gering zu halten. Das zeigt sich im Überseeexport daran, dass die Laufzeiten für Container ab Werk in die Häfen meist nur einen Tag betragen. Dadurch erklärt sich wiederum die hohe LKW-Quote von über 50% bei den Containervorläufen in die Rheinmündungshäfen. Bayer möchte dennoch den Schienenanteil steigern, um eine bessere Verzahnung mit Terminal und Seeschiff hinzubekommen. So erwies sich die Anlieferung der Container per LKW gerade in den jüngsten Boomjahren wegen Staus und straßenseitigen Abfertigungsengpässen in den Terminals als problematisch. »Eine nahtlose Integration im Hinterland-Containerverkehr ist für die Leistung der maritimen Lieferketten aber immer wichtiger«, konstatiert Adreesen. Dabei sei die Güterbahn dem Binnenschiff vorzuziehen. Der Konzern versuche »von der Abhängigkeit vom Rhein wegzukommen«, führte der Frachtereinkäufer aus, weil die Kosten und Auslastung der Barge-Transporte zu stark vom Wasserpegel abhingen. mph

### Verwirrung um 24-Stunden-Regel der EU

Gut ein Jahr vor Einführung der 24-Stunden-Regelung durch die Europäische Union sind große Verlagerer immer noch im Unklaren darüber, wie die Sendungsinformation mit den Behörden überhaupt ausgetauscht werden sollen. Es sei keinesfalls geklärt, »was da von uns ab Anfang 2011 genau gefordert wird«, monierte der stellvertretende Vorsitzende des Deutschen Seeverlader-Komitees, Detlev Wollert, Ende November bei einem Logistikgespräch im Rahmen des Außenwirtschaftstags in Bremen. »Es bleibt auch kaum mehr genug Zeit, um die IT-Systeme entsprechend anzupassen«, so der Exper-

te. Wollert, der bei Volkswagen Logistics für die Seeverkehre Material verantwortlich ist, hält zwei bis drei Jahre Vorbereitungszeit für angemessen. Da wichtige



Mehr Klarheit bei 24-Stunde-Regelung gewünscht: Detlev Wollert, Volkswagen Logistics FOTO: Hollmann

Details noch nicht von Brüssel klargestellt worden seien, konnte die EDV-technische Anbindung an die Zollsysteme aber nicht in Angriff genommen werden. Für den Import-Seeverkehr wird ab 31.12.2010 eine summarische Voranmeldung der Ware 24 Stunden vor der Verladung im Abgangshafen gefordert. Die sicherheitsrelevanten Daten müssten den jeweiligen Behörden im ersten Lösshafen der EU übermittelt werden. »Wir wissen aber zum Beispiel gar nicht, in welcher Amtssprache«, kritisiert Wollert. Auch sei noch offen, wie die Zolltarifnummern zwischen Lieferanten und den für die Eingangsmeldungen verantwortlichen Carriern ausgetauscht werden sollen. mph