

Hier wird Qualität gemacht

Alles im Fluss oder alles im Eimer? In den Umschlaganlagen entscheidet sich häufig, ob Kombiniertes Verkehr die Kunden wirklich überzeugen kann.

Von Heinrich Klotz

An der Schnittstelle stirbt die Qualität am schnellsten. Dieser eingängige Satz weist den Terminals einen großen Anteil an operativen Problemen im Kombinierten Verkehr zu. Aber - ist das richtig? Viele Trucker würden den Satz sofort unterschreiben. Denn beim Aufliefern und vor allem auch beim Abholen von Sendungen erleben sie eventuell holprige Abläufe immer in ihrem Berührungspunkt zum System Bahn - und das ist nun mal das Kombiterminal. Allerdings können hinter unruhigen Abläufen diverse Ursachen stecken. Und die meisten davon liegen außerhalb der Verantwortung der Umschlaganlage.

Also müssen die Terminals immer nur auslöfeln, was ihnen andere einbrocken? Das nun sicher auch nicht: Auch in den Umschlaganlagen könnte einiges besser laufen. Allerdings wurden die Abläufe inzwischen feiner und feiner justiert, so dass sie kaum noch Probleme machen.

Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (Duss) beispielsweise arbeitet „kontinuierlich an der Reduktion der Prozesszeiten vom Gate-in bis zur Ausfahrt am Terminal“, versichert Geschäftsführer Andreas Schulz. Weil die begrenzte Abstellkapazität unter dem Kran hier eine maßgebliche Größe sei, habe die Duss Ende 2015 in München und im März in Ulm zusätzliche Abstellflächen außerhalb der Kranbahn in Betrieb genommen. Schulz: „Die Durchlaufzeiten haben wir so spürbar reduziert. Über alle Standorte ist die durchschnittliche Durchlaufzeit eines LKW auf unter 20 Minuten gesunken.“

Nein: Wenn ein Terminal schlechte Leistungen abliefern, dann zumeist deswegen, weil es an oder gar jenseits seiner Kapazitätsgrenze arbeitet oder ein wichtiges Modul ausgefallen ist.

Terminals gleichen aus

Die Terminalmanager schwören also auf die Leistung, die ihre Hebe- und Senkmaschinen abliefern. Die bestehe sogar zu einem wichtigen Teil darin, Verspätungen der Schienenseite wieder aufzuholen, betont Antje Falk vom Baltic Rail Gate in Lübeck. „Die speziellen Herausforderungen als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene und See liegen darin, Zeitfenster zu schließen, die durch Verspätungen oder Reparaturbedürftigkeit von Ladeeinheiten entstehen“, sagt die erfahrene Terminalmanagerin. Das geschehe durch „eine flexible Disposition und schnelle Einleitung von Reparaturprozessen“.

Duss-Geschäftsführer Schulz bekräftigt das: „Wir haben uns zum Ziel gesetzt, eingehende Verspätungen von Seiten der Kunden zu kompensieren. In über 90 Prozent der Fälle gelingt es uns, Eingangsverspätungen

auszugleichen und korrespondierenden Umläufe sicherzustellen.“

Dieser Ausgleich gelingt umso besser, je früher die Information über eine Abweichung vom gebuchten Slotfenster beim Terminalmanager ankommt. Dann wirke das Terminal „als Beschleuniger und Effizienztreiber“, schwärmt Alexander Ochs, Prokurist bei der Bayernhafen-Gruppe und Vorstand der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr.

Christoph Holtkemper, der die Bremer Umschlaganlage Roland leitet, macht da allerdings immer wieder schlechte Erfahrungen. „Eigentlich sollten Eisenbahnen oder Operateure in der Lage sein, 24 Stunden vor Slotbeginn eventuelle Stornos bekanntzugeben“, kritisiert er - „aber viele meinen offenbar, unsere Kräne seien immer besetzt, und wenn sie nicht kommen, ist uns das egal.“

Auch die Lübeckerin Falk kennt das. Unpünktliche Züge machten die Zeitfenster des Terminals immer enger. Zwar sei Baltic Rail Gate in der Lage, „diese Unpünktlichkeit so auszugleichen, dass Ladeeinheiten

rechtzeitig aufs Schiff gelangen, und zu erreichen, dass der Ausgangszug wieder pünktlich das Terminal verlässt“. Aber sie warnt auch: „Bei fünf bis sechs Eingangszügen und ebenso vielen Ausgangszügen am Tag wird das schnell zum Kraftakt.“

„Viele meinen offenbar, unsere Kräne seien immer besetzt, und wenn sie nicht kommen, ist uns das auch egal.“

Christoph Holtkemper, Roland Umschlag

Aber auch für den Regelbetrieb kann sich Roland-Manager Holtkemper noch bessere Abläufe vorstellen. Würden beispielsweise Sendungsmenge und Waggonreihung nach Abfahrt avisiert, „könnte die Qualität in den Kombiterminals noch besser sein“, ist er überzeugt.



Schnelligkeit ist auch im Terminal Trumpf. Doch nur wenn die Transparenz der Daten stimmt, stimmt auch der Flow der Boxen.

FOTO: CARSTEN DAMMANN FOTOGRAFIE

ANZEIGE

So grün kann Transport sein!

194.100 Tonnen CO₂-Reduktion im Jahr 2015!



6.000+ kranbare Auflieger



200+ Bahn- und Short Sea-Routen europaweit



300+ Abfahrten täglich

Im Kombinierten Verkehr sind Sie mit LKW WALTER wirtschaftlich UND umweltschonend unterwegs!

Bei jedem Transport im Kombinierten Verkehr verbindet LKW WALTER Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz zu Ihrem Vorteil. Unser dichtes und leistungsfähiges Netzwerk verknüpft alle Wirtschaftszentren Europas miteinander, bietet Ihnen hohe Planungssicherheit und fast unbegrenzte Verladekapazitäten. Modernes Equipment mit GPS-Ortung inklusive. Umweltbewusst transportieren lohnt sich. Begleiten Sie uns auf diesem Weg!

INTERNATIONALE **LKW WALTER**
TRANSPORTORGANISATION AG

Ihr Europa-Transporteur

Tel.: +43 5 7777-0
www.lkw-walter.com