MAGAZIN
PRIVATBAHN IM FOKUS
NOVEMBER/DEZEMBER 2019

50 Jahre Kombiverkehr – 50 Jahre Klimaverkehr

kombi verkehr

DER ZUKUNFT EIN STÜCK VORAUS.

ÖKONOMISCH UND ÖKOLOGISCH BASIERTE LOGISTIKLÖSUNGEN.

LEAN & GREEN

Rigterink
Logistikgruppe

RIGTERINK LOGISTIK GMBH & CO. KG · DENEKAMPER STR. 21 · 48529 NORDHORN · TEL.: 05921-786-0 · WWW.RIGTERINK.COM

INHALT

Grußwort:

Andreas Scheuer MdB 4

50 Jahre Kombiverkehr 6

Robert Breuhahn:

Kombiverkehr ist Klimaverkehr 12

Lothar Thiedmann:

Die schwäbischen Profis für intermodalen Transport 16

TechnoCargo Logistik:

Der Transport-Spezialist in der SHK-Branche 18

AWILOG-Transport GmbH:

Schwäbische Präzision in der Logistik von Abfällen 20

e.g.o.o.:

Breit aufgestelltes EVU mit ökologischem Anspruch 22

Impressum 26

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

auf der Suche nach geeigneten Maßnahmen zum Klimaschutz rückt Altbewährtes manchmal in den Hintergrund. Natürlich brauchen wir alternative Antriebe, digitale Innovationen und eine CO_2-Bepreisung, um unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Mindestens genauso wichtig ist aber ein Ziel, das bereits vor 50 Jahren hochaktuell war: mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

1969 hat der damalige Bundesverkehrsminister Georg Leber mit der Initiative für eine Kommanditgesellschaft offiziell den Kombinierten Verkehr (KV) gestartet. 50 Jahre später ist klar: Der KV ist eine Erfolgsgeschichte made in Germany. Seit der Firmengründung hat die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Verkehr mbH & Co. KG 32 Millionen Lkw-Sendungen verlagert. Das Potenzial für den Klimaschutz ist riesig. Allein durch die Förderung des BMVI sind jährlich insgesamt 1,4 Milliarden Lkw-Kilometer eingespart worden. Zwei Millionen Tonnen an CO_2-Emissionen wurden eingespart.

Unser Ziel ist deshalb unverändert: Wir setzen auf den Kombinierten Verkehr – wo möglich und sinnvoll. Dafür steht auch unser ambitioniertes Ziel für die Eisenbahn: Bis 2030 wollen wir einen Modal Split der Schiene am Güterverkehr von 25 Prozent erreichen.

Schon heute zeichnet sich ab, dass der Kombinierte Verkehr stark wachsen wird. Für das Jahr 2030 rechnen wir mit 3,5 Millionen Ladeeinheiten pro Jahr zusätzlich im KV. Dafür müssen wir die Voraussetzungen schaffen. Das tun wir vor allem mit dem Masterplan Schienengüterverkehr, mit dem Masterplan Binnenschifffahrt und mit dem Innovationsprogramm Logistik 2030. Darin steht unter anderem, dass wir ausreichend Umschlagkapazität in den Terminals sicherstellen wollen. Dafür müssen wir an mehreren Punkten gleichzeitig ansetzen: Der Ausbau der KV-Terminals DB AG steht bereits im Bundesverkehrswegeplan. Bis 2030 schaffen wir dort Kapazität für eine Million zusätzliche Ladeeinheiten. Die Förderung privater Terminals werden wir fortlaufend verbessern. Ich kann alle nur ermutigen zu investieren. Das Geld ist da und die Förderquote beträgt bis zu 80 Prozent.

Das reicht aber noch nicht. Wir brauchen zum Beispiel noch mehr Flächen, auf denen KV möglich ist. Deshalb müssen Flächen für Umschlaganla-

gen in die Raumordnungspläne aufgenommen werden. Wir sind dazu mit den Ländern im Gespräch.
Außerdem brauchen wir Innovationen im Kombinierten Verkehr, die Prozesse effizienter machen. Dabei geht es zum Beispiel darum, Betriebsabläufe zu optimieren, zu digitalisieren und zu automatisieren. Das sorgt dafür, dass in den bestehenden Terminals mehr umgeschlagen werden kann. Gute Beispiele gibt es in der Verkehrswelt genug: dynamische Slots an Flughäfen, automatisiertes Be- und Entladen von Containerschiffen, benutzerfreundliche Buchungsapps im Personenverkehr, um nur einige wenige zu nennen. Die Lösungen sind schon da. Wir werden dabei unterstützen, diese Ideen auf die KV-Terminals zu übertragen.
Ich bin überzeugt: Mit diesem umfangreichen Maßnahmenpaket wird es uns gelingen, den Kombinierten Verkehr zu stärken, auszubauen und in eine gute Zukunft zu führen.
Ich gratuliere ganz herzlich zum 50. Jubiläum!

Ihr
Andreas Scheuer MdB
Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Andreas Scheuer MdB
Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur

50 Jahre Kombiverkehr

Am 11. Februar 1969 wurde die Kommanditgesellschaft auf Initiative des damaligen Verkehrsministers Georg Leber unter Beteiligung der Verbände des Güterfernverkehrs, der Spedition und des Möbeltransportgewerbes sowie der Deutschen Bundesbahn und von 56 Straßentransporteuren und Kraftwagenspediteuren in Frankfurt am Main gegründet.

Ein Zug der Rollenden Landstraße Köln – Ludwigsburg v.v. auf der Rheinstrecke 1970.

Schon damals war das Ziel, den Straßengüterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Verkehrsaufnahme erfolgte kurze Zeit später am 1. Juli 1969 mit der Verladung der ersten Lkw-Sendung im Verladebahnhof Frankfurt am Main (Ost).

Heute hält das Unternehmen ein europäisches Netzwerk mit wöchentlich über 770 Direkt- und Shuttlezügen vor, das es Spediteuren und Logistikunternehmen ermöglicht, ihre Transporte wirtschaftlich, sicher, effizient und umweltfreundlich über

die Schiene abzuwickeln. Mit Umsteigemöglichkeiten auch zwischen Schiene und Schiene sowie diversen Mehrtagesabfahrten an mehr als 230 bedeutenden nationalen und internationalen Terminalstandorten bietet die Kombiverkehr KG damit das europaweit dichteste Netzwerk mit der höchsten Verkehrsfrequenz an. Das Unternehmen transportiert jährlich weit über 900.000 Lkw-Sendungen.

Standards im intermodalen Verkehr gesetzt

Der Kombinierte Verkehr Schiene-Straße war Ende der 60er-Jahre die konsequente und logische Antwort auf die Herausforderungen einer auf modernen Massengüterverkehr ausgerichteten Wirtschaft. Mit einer Vielzahl an Erneuerungen in den Bereichen Vertrieb, Produktion, IT und Technik haben die Mitarbeiter über die letzten fünf Jahrzehnte immer wieder neue Standards mit Mehrwert gesetzt, die den intermodalen Verkehr in Deutschland und Europa zu einer Erfolgsgeschichte haben werden lassen. Als „Geburtsstunde" von Kombiverkehr gilt der „Leber-Plan". Darunter versteht man das am 22. September 1967 vom damaligen Bundesverkehrsminister Georg Leber (SPD) vorgestellte verkehrspolitische Grundsatzprogramm für die Bundesrepublik Deutschland, das heute

Hochgeschwindigkeitszug auf der HGV-Teststrecke auf der Talbrücke Gmünd 1992.

ebenso unter dem Titel „Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens 1968 bis 1972“ bekannt ist. Angesichts stetig steigender Belastung des bundesdeutschen Straßennetzes bei gleichzeitigem Rückgang des Schienenverkehrs der Bundesbahn verfolgte Leber den Plan, das Wachstum des Straßenverkehrs zu dämpfen und gleichzeitig nicht ausgelastete Kapazitäten der Eisenbahn zu nutzen. Im freien Wettbewerb der Verkehrsträger sollte es binnen fünf Jahren zu einer Aufgabenteilung kommen, die den natürlichen Bedingungen und Leistungsfähigkeiten der einzelnen Verkehrsträger Rechnung tragen sollte. Das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger im Kombinierten Verkehr sollte sichergestellt werden.

Ausweitung der Destinationen

Die erste Auslandsverbindung der Kombiverkehr KG im Unbegleiteten Verkehr wird im Oktober 1970 geschaffen: Frankfurt/Ludwigsburg – Paris. Ein weiterer Meilenstein ist im Jahr 1972 die Aufnahme des Warenverkehrs nach West-Berlin in Reaktion auf das Transit-Abkommen zwischen der BRD und der DDR vom 17. Dezember 1971. Der Fall der Berliner Mauer im November 1989 und die damit verbundene deutsche Wiedervereinigung eröffnen Kombiverkehr weitere Gebiete innerhalb Deutschlands. Gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn werden neue Huckepack-Relationen aufgenommen, die den im Kombinierten Verkehr engagierten Spediteuren

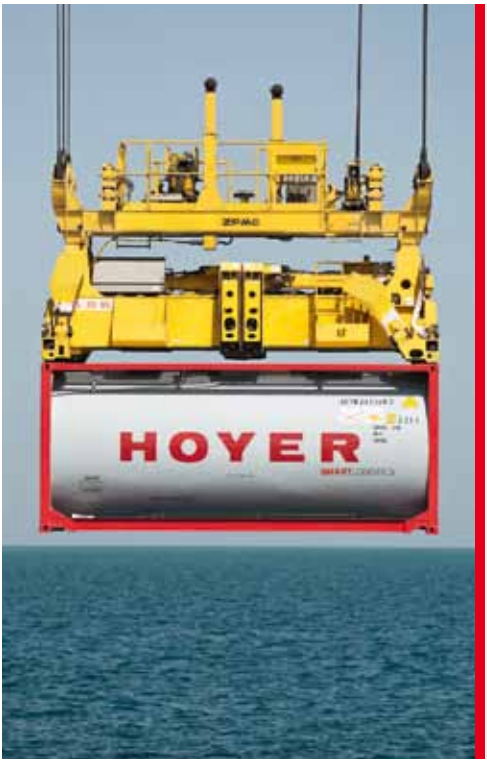
und Transportunternehmen wichtige Standorte im Osten Deutschlands erschließen sollen. Ab September 1990 rollen die ersten Kombizüge nach dem Mauerfall von Westdeutschland in die DDR nach Dresden, Leipzig und Zwickau. Die Züge starten in Bochum und Frankfurt am Main und verkehren über Nacht. Nach Berlin fährt zu dieser Zeit ein Direktzug ab Nürnberg.

Innovative Angebote

Bereits 1972 lässt Kombiverkehr die ersten gummibereiften, mobilen und schienenunabhängigen Umschlaggeräte namens „Piggy Packer" aus Übersee nach Deutschland importieren. Lkw-Wechselbehälter und Sattelanhänger werden von diesen innovativen Umschlaggeräten mit Greifzangen angehoben, fortbewegt und abgesetzt. Container werden an den oberen Eckbeschlägen mit den Drehzapfen des Spreaders gefasst.

Diese Anschaffung zeigt auf, wie Kombiverkehr mit zukunftweisenden Technik-Projekten das Kerngeschäft mit neuen und erweiterten Geschäftsfeldern bereits zu dieser Zeit optimieren konnte.

Ab 1989 kauft Kombiverkehr erstmals Ganzzüge mit festen Waggongarnituren ein und lässt diese zwischen Köln und Verona verkehren. Der Huckepackverkehr von Deutsch-



Unsere Lösungen für Ihren Erfolg.

Das internationale Logistikunternehmen HOYER gehört zu den Weltmarktführern für den Transport von Flüssiggütern auf Straße, Schiene und See. Wohin auch immer es geht, HOYER bringt chemische Produkte, Lebensmittel, Gas und Mineralöl in Tankcontainern, Tankaufliegern, Flexitanks oder IBC sicher und effizient ans Ziel. Zudem verfügt HOYER über zahlreiche Logistikanlagen mit Depots, Reinigungen und Werkstätten. Über 115 Vertretungen auf der ganzen Welt garantieren einen zuverlässigen und reibungslosen Transportablauf.

www.hoyer-group.com

HOYER
WHEN IT MATTERS

Truck-Gate mit OCRTechnologie am Terminal in Ludwigshafen.

land nach Italien via Brenner ist Teil der sogenannten Brenner-Strategie zur Entlastung der Brennerroute. Heute werden von Kombiverkehr alle nationalen und internationalen Verbindungen als Ganzzüge bei den Bahnen eingekauft und gegenüber den Spediteuren vermarktet.

Am 14. Januar im Jahr 1996 verkehrt der erste Company Train der Kombiverkehr KG und eröffnet ein ganz neues Kapitel in der bisherigen Firmengeschichte. Waren bis dato nationale und internationale Züge im begleiteten und unbegleiteten Verkehr das „Regelprogramm" von Kombiverkehr, so wird mit der Verkehrsaufnahme an diesem Tag das Leistungsangebot der Gesellschaft um einen weiteren wichtigen Bereich im Verkauf erweitert. Denn mit dem Angebot an Company Trains, also firmeneigenen Zügen, ist es ab sofort für Großspediteure möglich, individuelle Zugprodukte genau auf ihre Anforderungen bezüglich Frequenz und Fahrplanzeiten zuschneiden zu lassen und ein solches Angebot in Auftrag zu geben.

Von 1996 bis heute entwickelt sich dieser besondere Geschäftsbereich zu einem wichtigen Standbein von Kombiverkehr neben den offenen, für jeden Spediteur zugänglichen Zugprodukten.

Zunehmende Digitalisierung

Im September 2017 hat Kombiverkehr mit seinen Verbundpartnern die Arbeiten im Projekt „Digitalisierung intermodaler Lieferketten – KV 4.0" begonnen. Mit der weiter zunehmenden Digitalisierung und dem gestiegenen Kundenbedürfnis nach

mehr Transparenz in der Lieferkette sind sich alle Projektpartner bewusst, dass nur ein standardisiertes und gemeinsam erarbeitetes Informationsnetzwerk den Informationsfluss verbessern wird. Die Zusammenführung von vorliegenden Datenfragmenten und die entsprechende Aufbereitung für die Anwender sind daher die Kernaufgaben des Projekts.

Gesamtziel ist es, über die gesamte intermodale Transportkette und über Ländergrenzen hinweg den komplexen logistischen Prozess transparenter und übersichtlicher zu gestalten. Mithilfe einer neu zu entwickelnden gemeinsamen Datendrehscheibe und über standardisierte Schnittstellen werden alle Beteiligten einen direkten Zugriff auf transportrelevante Parameter erhalten, die speziell für die Anforderungen im Kombinierten Verkehr entwickelt und umgesetzt werden. Angestrebt wird unter anderem die Berechnung einer nahezu gesicherten Prognose in Echtzeit für den Abholbeginn von Ladeeinheiten verspätet fahrender Züge.

Zudem sollen aus Echtzeitdaten des Straßenvorlaufs Resultate zur Prozessoptimierung in den Terminals sowie zur Kapazitätsauslastung von Zügen bei Operateuren abgeleitet werden.

e.g.o.o.

IHR ZUVERLÄSSIGER LOGISTIKPARTNER

// Beförderung außergewöhnlicher Sendungen (Lademaßüberschreitung)
// Spezialist für Projektgeschäfte und Sondertransporte
// Ganzzugsysteme, Einzelwagen- & Wagengruppenverkehre
// Nationale & internationale Schienengüterverkehre
// Kombinierter Ladungsverkehr
// Trucking, Lagerung, Spedition
// Unternehmensberatung für Brandschutz, Gefahrgut und Managementsysteme

e.g.o.o. • Industriestraße 10 • 26892 Dörpen
Tel. +49 (0) 49 63 - 90 557 - 0 • egoo.info@enercon.de

e-g-o-o.de

e. g. o. o.

Robert Breuhahn, Geschäftsführer Kombiverkehr, im Interview

„Kombiverkehr ist Klimaverkehr!“

IM FOKUS: **Kombiverkehr wurde in diesem Jahr 50 Jahre alt – herzlichen Glückwunsch! Wie wurde dieses Goldjubiläum in Ihrem Hause begangen?**
Herzlichen Dank für den Glückwunsch! 2019 steht ganz im Zeichen des Jubiläums. Wir blicken zurück auf fünf Jahrzehnte erfolgreiche Unternehmensgeschichte. Denn seit 1969 hat unser Unternehmen in der Logistikwelt doch etliches bewegen können und den einen oder anderen Meilenstein gesetzt. Mit unseren Mitarbeitern, Kommanditisten, Bahn- und Infrastrukturgesellschaften, Vertretern aus Wirtschaft und Politik sowie den Verbänden haben wir das Jubiläum im Rahmen unserer jährlich stattfindenden Gesellschafterversammlung Anfang Juli dem Anlass entsprechend gefeiert.

Die Idee hinter Kombiverkehr ist die Verzahnung von Schiene und Straße, ist dies nicht ein Widerspruch, da diese beiden Verkehrsträger im Wettbewerb zueinander stehen?
Nein, ganz im Gegenteil! Auch wenn die beiden Verkehrsträger Schiene und Straße einzeln betrachtet sich durchaus auch in einer Wettbewerbssituation befinden, ergänzen sie sich geradezu perfekt und führen in der Kombination zu einer verbesserten Mobilität. Denken Sie nur an die jeweiligen Systemvorteile: Die Bahn ist bekannt für einen sicheren und umweltfreundlichen Transport von Gütern auf der Langstrecke; der Lkw spielt seine besondere Stärke in der regionalen Verteilung aus. Beide Verkehrsmittel zusammen lassen das entstehen, was Logistikunternehmen heute mehr und mehr benötigen: sichere, effiziente und wirtschaftliche Transporte, die obendrein die Umwelt schützen aufgrund einer hervorragenden Energie- und Emissionsbilanz.

Die Entwicklung von Kombiverkehr ist eine Erfolgsgeschichte. Welches waren die beiden richtungsweisenden verkehrspolitischen Entscheidungen in den vergangenen 50 Jahren?
Die Initiative des damaligen Verkehrsministers Georg Leber Ende der 1960er-Jahre, Gesellschaften gründen zu lassen, die fortan kontinentale und maritime Kombinierte Verkehre organisieren und vermarkten sollten, verbunden mit finanziellen Mitteln sowohl für die Beschaffung von kranbarem Equipment aufseiten der Spediteure als auch für die Aus-

weitung des Schienengüterverkehrs in Deutschland an sich, war sicherlich der Grundstein für die erfolgreiche Entwicklung des Intermodalverkehrs. Eine weitere wichtige verkehrspolitische Entscheidung war auch die Einführung der Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr durch die Bundesregierung Ende der 1990er-Jahre. Noch heute werden über diese Maßnahme der Ausbau und die Instandhaltung der Containerbahnhöfe in Deutschland unterstützt.

Robert Breuhahn, Geschäftsführer Kombiverkehr

Kombiverkehr bedeutet auch Klimaverkehr. Sie leisten einen erheblichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und Entlastung der Straßen. Welche Chancen sehen Sie in der aktuellen Fridays-for-Future-Bewegung und der gegenwärtigen gesellschaftlichen Klimadebatte?

Das ist vollkommen richtig. Die Energie- und Emissionsbilanz eines Schienentransportes spricht für sich. Die Schiene ist übrigens der Verkehrsträger, der in kürzester Zeit und mit den geringsten finanziellen Mitteln die höchsten Emissionseinsparungen bringen kann, gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadebatte, die auch durch eine Bewegung wie Fridays for Future mit angestoßen wurde. Die Schiene steht schon seit Jahren und Jahrzehnten für aktiven Umweltschutz. Ein Produktvorteil, der mehr und mehr wieder in den Fokus rückt. Wir sehen darin auch durchaus eine Chance, für mehr Verkehr auf der Schiene, dürfen dabei aber nicht vergessen, dass Preis und Leistung auch im intermodalen Verkehr die letztlich den Transportweg bestimmenden Entscheidungskriterien unserer Kunden sind.

Wenn wir mal in die Zukunft schauen: Wo sehen Sie den Kombiverkehr in Deutschland und in Europa in den nächsten Jahren und Jahrzehnten?

Der Blick in die Glaskugel ist nicht immer einfach. Grundsätzlich sehe ich aber für unser Unternehmen und den Intermodalen Verkehr im Gesamten eine durchaus positive Entwicklung. Entscheidend hierfür wird sein, dass Spediteure wieder kurz- bis mittelfristig eine dauerhaft

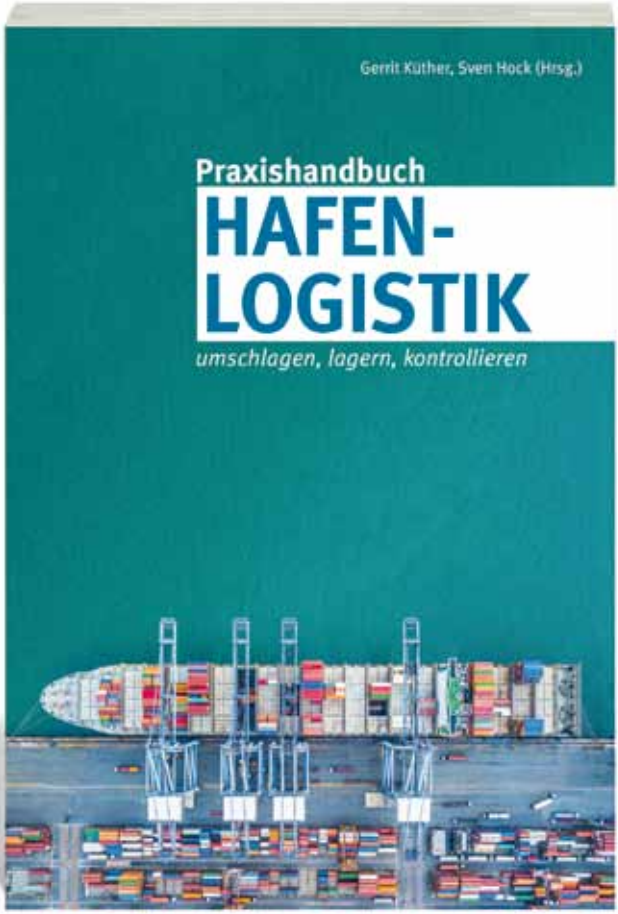
planbare Leistungsqualität auf allen Relationen erhalten werden, die Politik ihren nun begonnen Weg zur Unterstützung des Schienensektors konsequent weitergehen wird und wir mit unseren eigenen Digitalisierungsprojekten den Nutzern des Kombinierten Verkehrs nicht nur den Systemzugang erleichtern, sondern unter anderem auch die tägliche Disposition. Die Themen Klimaschutz und Fahrermangel werden an Bedeutung noch deutlich gewinnen. Der Kombinierte Verkehr wird für viele Transportketten die alternative Lösung sein.

Die Fragen stellte Tobias Grocholl.

ERLING

Die strategische Bedeutung von Häfen innerhalb der Logistik weltweiter Handelsströme und als Motor für wirtschaftliches Wachstum ist ungebrochen. Die Hafenlogistik birgt dabei als Schnittstelle zwischen Wasser- und Landtransport besonders großes Potenzial für Optimierungen im gesamten Informations- und Warenfluss.
Um als zentraler Dreh- und Angelpunkt der internationalen Supply-Chain auch in Zukunft ein zuverlässiger, leistungsstarker Partner zu bleiben, muss die Hafenlogistik gut aufgestellt und auf neue Herausforderungen vorbereitet sein. Intelligente Lösungen und digitale Technologien werden eine erhebliche Effizienzsteigerung im gesamten hafenlogistischen Prozess ermöglichen. Unerlässliche Voraussetzung für diese Effizienzsteigerung ist vor allem die solide, vorausschauende Ausbildung und Qualifizierung der Mitarbeitenden entlang der Logistikkette.
Dieses Fachbuch ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung dieses Ziels. Es informiert als Lehrbuch und Nachschlagewerk anschaulich und reich bebildert über alle relevanten Themengebiete der Logistik von Binnen- und Seehäfen. Erfahrene Expertinnen und Experten haben mit ihrem umfangreichen Fachwissen kompetent zu diesem Werk beigetragen. Das Buch richtet sich an Beschäftigte in den Bereichen Hafenlogistik, Logistikdienstleistung, Umschlag, Stauerei, Lagerbetrieb, Abpackung, Ladungs- und Warenkontrolle, Im- und Export sowie Spedition aber beispielsweise auch an Hafenbetriebsgesellschaften, Maritime Services, Reedereien, Linienagenten, Befrachtungsmakler oder Klarierungsagenten.

Gerrit Küther/Sven Hock (Hrsg.)
Praxishandbuch Hafenlogistik
Umschlagen, Lagern, Kontrollieren
2019, 704 Seiten, Klappenbroschur, durchgehend farbig, mit zahlreichen Textboxen, Abbildungen, Grafiken und Tabellen
ISBN 978-3-86263-146-9
49,90 €



Erhältlich beim:
ERLING Verlag GmbH & Co. KG
Klein Sachau 4
D-29459 Clenze
T: +49 (0) 58 44 / 97 11 88-0
F: +49 (0) 58 44 / 97 11 88-9
mail@erling-verlag.com
im online-Webshop: www.erling-verlag.com
sowie über den Buchhandel.

Unternehmenszentrale in Leutkirch im Allgäu.

Lothar Thiedmann Internationale Transporte

Die schwäbischen Profis für intermodalen Transport

Bereits seit 1950 ist das Unternehmen Lothar Thiedmann Internationale Transporte als Spediteur im Süden Deutschlands aktiv. Schon 1991 begann Thiedmann, intermodale Transporte Straße-Schiene-Straße durchzuführen. Mit seinen rund 100 Mitarbeitern transportiert es allein im Kombinierten Verkehr inzwischen werktäglich um die 150 Container.

Begonnen hat der Kombinierte Verkehr für Thiedmann Anfang der 1990er-Jahre mit Transporten von Schrott und Stahl zwischen Ravensburg und Mailand. Mitte der 90er-Jahre wurden dann ab Ravensburg auch die ersten Seecontainer transportiert. Nach der Schließung des Ravensburger Bahnhofs erfolgte die Abwicklung der Italientransporte über Singen und die Seecontainer wurden von da an noch über Neu-Ulm abgewickelt. Nach der Eröffnung des Umschlagbahnhofs Ulm/Dornstadt erwarb Thiedmann eine Depotfläche neben dem Umschlagbahnhof, um schnell, flexibel und kundenorientiert agieren zu können. Auf Kundenwunsch wurde das Verladeportfolio auf Kornwestheim, Stuttgart, Wolfurt und Singen ausgedehnt, sodass aktuell an fünf Standorten von der Bahn auf die Straße und andersherum verladen wird.

FOTO: LOTHAR THIEDMANN INTERNATIONALE TRANSPORTE

Breites Portfolio

Thiedmann bietet ein umfangreiches Portfolio an Verlademöglichkeiten für die Vor- und Nachläufe für den Kombiverkehr: 70 Zugmaschinen (alle erfüllen die EURO 6 Norm) und circa 150 Chassis werden für den intermodalen Transport eingesetzt. Hierbei sind auch Kippchassis in 20 und 40 Fuß, aber auch Seitenlader für 20, 30, 40 Fuß und 40 Fuß High-Cube-Container im Einsatz.

Die hohen Anforderungen seiner Kunden haben das Unternehmen veranlasst, am Standort Dornstadt Seecontainer bis 30 Tonnen einzulagern und SOLAS-Verwiegungen durchzuführen, um so unnötige weitere Stopps und Wartezeiten zu vermeiden.

Für die Zukunft sieht sich das Unternehmen gut gewappnet, denn die Standorte Ulm – mit einem wirtschaftlich starken „Hinterland" – und Singen ermöglichen kurzfristiges Wachstum, da auch entsprechende Flächen in Bahnhofsnähe vorhanden sind. An den Standorten Stuttgart und Kornwestheim fehlt es jedoch an Logistikflächen, die für einen funktionierenden Umschlag bei weiterem Wachstum zwingend notwendig sind.

Zuverlässiger Partner

Schon lange arbeitet Thiedmann mit Kombiverkehr zusammen – und ist zufrieden mit der Kooperation. Für die Zukunft wünscht sich das Unternehmen jedoch größere Lagerkapazitäten für die Umschlagbahnhöfe. Ein generelles dringendes Anliegen für den Kombinierten Verkehr ist auch die Verbesserung der Pünktlichkeit der Züge im Güterverkehr, da im Nachlauf Kunden mit Just-in-time-Produktion nicht auf die Ware warten können. Wie ließe sich die Pünktlichkeit verbessern? Potenzial sieht das Unternehmen in der Optimierung der Abstimmung mit der DUSS, denn die Bedienung der Lkw ist in einem solch komplexen System wie dem intermodalen Transport genauso wichtig wie die Bedienung der Züge.

Die Firma Thiedmann freut sich auf die weitere Zusammenarbeit mit Kombiverkehr. Hierbei müssen sich alle Beteiligten im Umlaufprozess – die Spediteure, die EVU des Hauptlaufs und die Umschlagbahnhöfe – als integrative Partner verstehen. Dann ist weiteres Wachstum des Intermodalverkehrs bei Thiedmann problemlos möglich.

Kontakt:
Lothar Thiedmann
Internationale Transporte
Auf der Heid 8
88299 Leutkirch
Telefon: +49 7561 90 91 0
Fax: +49 7561 90 91 90
E-Mail: dispo@thiedmann.info
www.thiedmann.info

TechnoCargo Logistik

Der Transport-Spezialist in der SHK-Branche

TechnoCargo Logistik ist seit 25 Jahren als Branchenspezialist für die Sanitär-Heizung-Klima-Branche (SHK) unterwegs – gegründet in Hilden, seit 2010 in Neuss ansässig. Mit über 320 Mitarbeitern verfügt das Unternehmen über insgesamt 80.000 Quadratmeter Lagerfläche und versteht sich als Systemlogistiker der SHK-Branche.

Der Logistikspezialist ist an fünf Standorten in Europa tätig: Neben der Zentrale in Neuss und einem weiteren Standort in Deutschland betreibt das rheinische Unternehmen einen Standort im Vereinigten Königreich und zwei in der Slowakischen Republik.

Täglich bewegt TechnoCargo Logistik ein Volumen von circa 140 Lkw. Der eigene Fuhrpark besteht aus 20 Wechselbrücken-Fahrzeugen und 400 Wechselbrücken. TechnoCargo distribuiert die letzte Meile zu den Großhändlern der SHK-Branche in Deutschland, Frankreich, den Bene-

FOTO: TECHNOCARGO LOGISTIK GMBH & CO. KG

lux-Ländern, Österreich und Großbritannien. Rund fünf Ladungen transportiert man täglich im Kombinierten Verkehr, wobei dies sowohl die Versorgung der Hersteller mit Rohmaterialien als auch den Abtransport von hochwertigen Fertigprodukten eben dieser Hersteller betrifft.

Das Transportaufkommen der TechnoCargo Logistik GmbH & Co. KG beläuft sich auf rund 465.000 Lademeter pro Jahr. Der Anteil des Kombinierten Verkehrs liegt aktuell bei rund 3 Prozent. Hierbei zeigt sich folgende Transportstruktur: Von und nach China werden Fertigerzeugnisse der SHK-Branche transportiert. Die Schiene ist hier eine gute Alternative zum Seetransport. Von Italien nach Deutschland handelt es sich im Wechselbrückenverkehr um Beschaffungstransporte für die Kunden, während in der Gegenrichtung Fertigwaren in die Distributionszentren verfrachtet werden. Auch die Maghreb-Staaten fährt TechnoCargo im Kombinierten Verkehr über Frankreich mit Fertigwaren an, dies gilt ebenso für einen Teil der Transporte nach Österreich.

KV-Transportmenge steigern

Bei TechnoCargo ist man sich bewusst, dass für einen nachhaltigen Transport auch der Kombinierte Verkehr vorangetrieben werden muss. Nachdem Schiene und Straße viele Jahre lang in Konkurrenz zueinander standen, ist man nun bestrebt, die Zusammenarbeit zu suchen und zu intensivieren: Durch das Entwickeln gemeinsamer Strategien müssen Synergien geschaffen werden, die den aktuellen Mangel an Berufskraftfahrern und Lokführern ausgleichen. Sowohl die Speditions- als auch die Eisenbahnbranche haben erkannt, dass sich beide Berufsbilder attraktiver darstellen müssen, wenn man hier eine Trendumkehr herbeiführen möchte.

Als optimierungsbedürftig empfinden die Neusser, dass die zum Teil empfindlichen Produkte speziell verpackt werden müssen, um Transportschäden zu vermeiden. Manche Produkte sind aus diesem Grund gar nicht für den Kombinierten Verkehr geeignet. Hier besteht noch Optimierungspotenzial. Wenn man dieses hebt, kann auch die Transportmenge im Kombinierten Verkehr steigen.

Die Ökologie liegt der Klima- und Heizungsbranche sehr am Herzen. Im Hause der TechnoCargo Logistik GmbH & Co. KG geht man daher stark davon aus, dass der Anteil der intermodalen Verkehre in Zukunft weiter steigen wird.

Kontakt:
TechnoCargo Logistik
GmbH u. Co. KG
Am Blankenwasser 22
41468 Neuss
Telefon: +49 (0) 21 31 / 60 96 0
E-Mail: logistik@technocargo.de
www.technocargo.de

AWILOG-Transport GmbH

Schwäbische Präzision in der Logistik von Abfällen

Im Jahr 1992 wurde die „AWILOG" – Akronym für Abfallwirtschaftslogistik – gegründet. Mittlerweile organisiert das im schwäbischen Oberriexingen ansässige Unternehmen den Transport von jährlich mehr als 100.000 Tonnen Siedlungsabfällen, Schlacken, Klärschlämmen, Boden, Kohle und vielen weiteren Gütern. AWILOG koordiniert hierbei mit elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Vor-, Haupt- und Nachlauf und ist bereits seit 1998 als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert.

Die AWILOG-Transport GmbH ist Spezialist für Transport und Logistik von nicht gefährlichen und gefährlichen Abfällen in Deutschland und Europa. Ihre Kompetenzen setzt sie auch in der Beförderung von schüttfähigen Massengütern und Produkten zur Energieerzeugung ein. Das Unternehmen passt die technische Ausrüstung dem Auftragsbestand flexibel an und verfügt über Privatgüterwagen aller Gattungen, schienenfähige Container und Absetzmulden.

Zug mit ISO Containerfahrzeug

Da der Zug das sicherste Transportmittel für Abfälle ist, verfolgt die AWILOG das Ziel, die größtmögliche Transportstrecke auf der Schiene zurückzulegen und so neben der gesteigerten Sicherheit auch die Emissionen des Verkehrs so gering wie möglich zu halten. Das Wissen der Mitarbeiter sowie regelmäßige und kontinuierliche Weiterbildungsmaßnahmen im Gefahrguttransport bilden das Fundament für ein exzellentes Gefahrgutmanagement.

Individuelle Lösungen

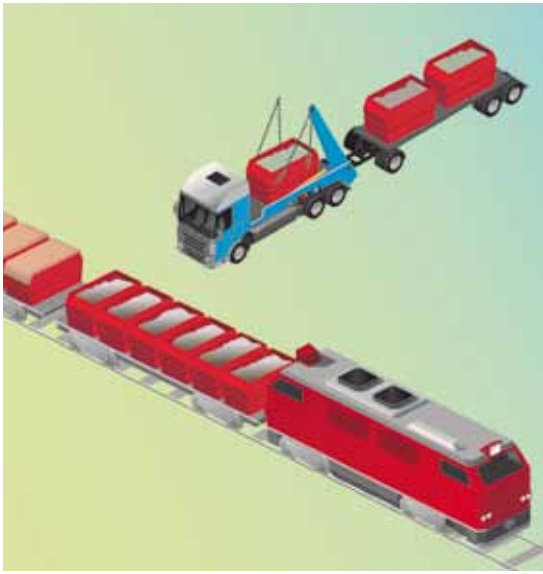
Ganzheitliche Logistiklösungen versteht AWILOG als Door-to-door-Service. In der Projektlogistik für Baustellen, Abbrüche oder Boden-

GRAFIKEN: AWILOG-Transport GmbH

sanierungen zeigt sich das Unternehmen außerdem flexibel: Die Transportleistungen und deren Koordination werden an die bauseitigen Abläufe angepasst. Schlussendlich bietet AWILOG kundenindividuelle Entsorgungsdienstleistungen an, denn neben der Transportplanung und -durchführung unterstützt das Unternehmen seine Kunden bei der Auswahl von Recycling-, Verwertungs- und Beseitigungsanlagen. „Für jeden Kunden entwickeln wir individuelle Lösungen", ist die grundlegende Philosophie des Unternehmens. Hierzu gehört auch eine durchgängige Ausrüstung der Bahnwagen mit modernen Ortungssystemen. So kann der Auftraggeber jederzeit informiert werden, wo sich jeder Wagen befindet. Diese Form der Transportüberwachung ist für AWILOG ebenso selbstverständlich wie das Erstellen von Schadstoffbilanzen, Gefährdungsanalysen sowie Arbeitsablaufbeschreibungen für die Verkehre ihrer Kunden.

Mehr Kombiverkehr

Von Anfang an betreibt und optimiert die AWILOG-Transport GmbH den Kombinierten Verkehr. Das bewährte Konzept, Vor- und Nachläufe mit dem Lkw und die Hauptstrecken mit der Bahn zu organisieren, muss nach Ansicht des Unternehmens vermehrt umgesetzt werden. Bei der optimalen Kombination der Vorteile der einzelnen Verkehrsträger gewinnen alle: die Kunden, die Transportwirtschaft und die Umwelt. Grundsätzlich verfolgt die AWILOG-Transport GmbH das Ziel, den Anteil des Kombinierten Verkehrs zukünftig zu erhöhen – die Erreichung dieses Ziels ist jedoch auch abhängig von den Wünschen der Auftraggeber.



Zug mit ASK

Kontakt:
AWILOG-Transport GmbH
Eichendorfstraße 1
71739 Oberriexingen
Telefon: +49 7042 /9300-0
E-Mail: m.kranich@awilog.de
www.awilog.de

Das Equipment der e.g.o.o. ist für vielfältige Einsätze geeignet.

e.g.o.o.

Breit aufgestelltes EVU mit ökologischem Anspruch

Die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH (e.g.o.o.) gehört als hundertprozentige Tochtergesellschaft der ENERCON Logistic GmbH zur ENERCON Gruppe und unterstützt seit dem Jahr 2008 den Hersteller von Windenergieanlagen beim Schienentransport seiner Anlagenkomponenten. Außerdem wickelt die e.g.o.o. einen Großteil der Zuliefer- und Zwischenwerksverkehre für ENERCON ab und führt Transporte für externe Kunden aus verschiedensten Branchen durch. Sie verfügt über die Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B des Eisenbahn-Bundesamtes, welche zur Güterbeförderung einschließlich der Beförderung gefährlicher Güter auf öffentlichen Strecken in Deutschland berechtigen.

Vision: GRÜN ans Ziel – 100 % klimaneutral

Denn das Thema nachhaltiger Gütertransport hat bei ENERCON einen hohen Stellenwert. Aufgrund der vielfältigen ökologischen Vorteile der

FOTO: E.G.O.O.

Bahn erfolgen Transporte bei ENERCON daher möglichst auf der Schiene.

Neben den ursprünglichen Kernaufgaben, den Bahntransport für die Beschaffung- und Zwischenwerkslogistik zu übernehmen, rückt seit 2012 das externe Kundengeschäft immer mehr in den Fokus.

Hierfür werden das Streckennetz ausgebaut, neue Hubs in den Fahrplan aufgenommen und weitere Kooperationen mit regional und überregional operierenden EVU geschlossen. So umfasst das e.g.o.o.-Streckennetz inzwischen neben den Knoten Aurich/Emden, Lippstadt/Bönen, Magdeburg und München, Verladepunkte in Dörpen, Hamm, Berlin, Mannheim, Warstein, Kreuztal und Bochum, sowie diverse internationale Relationen.

Außerdem werden Verbindungen zum Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven sowie ins Ausland nach Österreich, Italien, Frankreich, Portugal, Benelux und in die Türkei angeboten.

Neben regional operierenden EVU sind beim e.g.o.o.-Logistikkonzept auch Speditionen mit im Boot: Sie übernehmen die Fracht auf der letzten Meile der Transportkette, auf der die Bahn nicht fahren kann. Die e.g.o.o. bietet ihren Kunden damit eine echte Alternative zum klassischen LKW-Transport und unterstützt in der aktiven Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und bei der Optimierung der Supply Chain.

„Somit bleiben für den Versender und den Empfänger die gewohnten logistischen Abläufe bestehen", sagt e.g.o.o.-Geschäftsführerin Ursula Vogt. „Für sie ändert sich nichts, obwohl der Transport nun den Großteil der Strecke per Bahn nimmt. Dieses Konzept ist auch Schlüssel zum Erfolg, um Kunden vom Kombinierten Verkehr zu überzeugen."

Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal der e.g.o.o. ist die Kompetenz im Bereich Schwerlast-Transport und Handling von Ladung mit Sondermaßen. Aufgrund der langjährigen Transporttätigkeit für ENERCON verfügt die e.g.o.o. hier über umfangreiche Erfahrung, von der auch externe Kunden profitieren. Auch dieser Bereich wird ausgebaut, denn von einer weiteren Verlagerung von Schwertransporten auf die Schiene profitiert die gesamte Schwerlast-Logistikbranche, die aufgrund des maroden Straßennetzes und der häufigen Ablastung von Brückenbauwerken mit erheblichen Problemen zu kämpfen hat.

Entsprechend ihrem Transportangebot verfügt die e.g.o.o. über eigenes Equipment, das für vielfältige Einsätze geeignet ist. Zum Bestand der e.g.o.o. gehören zehn E- und Diesel-Lokomotiven, zwei Zweiwegefahrzeuge sowie Wagen verschiedener Gattungen, vom Standard-Containertragwagen über geschlossene Wagen bis hin zu Spezialwagen für den Transport von Gütern aus dem Bereich „high & heavy".

Bahn-Media ■ Verlag
Erfolg braucht Informationen

Wir machen die Bahnbranche transparent.

© cherezoff © Ä©lkunl - stock.adobe.com

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG

www.bahn-media.com

PRIVATBAHN MAGAZIN

EUROPEAN-RAIL MARKETS

ZUKUNFTS BRANCHE BAHN

SAUBER
MAGAZIN FÜR VERKEHRSMITTEL-REINIGUNG

Salzwedeler Straße 5 ■ 29562 Suhlendorf ■ info@bahn-media.com

IMPRESSUM

Privatbahn Magazin IM FOKUS ist die PR-Beilage des Privatbahn Magazins.

Verlag
Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG
Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf
Telefon: 05820 970177-0
Telefax: 05820 970177-20
www.privatbahn-magazin.de

Herausgeber
Prof. Dr. Uwe Höft
Christian Wiechel-Kramüller (V.i.S.d.P.)

Gesamtleitung:
Tobias Grocholl

Fotos:
Soweit nicht anders angegeben stammen alle Fotos von der Kombiverkehr GmbH & Co. KG

Anzeigen
Tobias Grocholl (verantwortlich)
Telefon: 05820 970177-14
E-Mail: anzeigen@bahn-media.com

Druck
Grafisches Centrum Cuno, 39240 Calbe

ISSN: 1868-4386

Urheberrechte:

Nachdruck, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Alle Verwertungsrechte stehen dem Verleger zu. Das Copyright 2019 für alle Beiträge liegt beim Verlag.

Haftung:
Für unverlangt eingeschickte Manuskripte und Abbildungen wird keine Gewähr übernommen. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden, sofern nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt wurde.

50 Jahre kombi verkehr

Wir sagen Danke!

Mit der Gründung der Kombiverkehr KG am 11. Februar 1969 und der ersten Zugabfahrt am 1. Juli 1969 startet Deutschland ins Kombi-Zeitalter. Seit mittlerweile fünf Jahrzehnten profitieren Spedition und Logistik, die Industrie sowie unsere Gesellschaft und Umwelt von effizienten, sicheren und klimafreundlichen intermodalen Schienentransporten.

Wir danken unseren Kunden für ihr Vertrauen und ihre Treue in unsere Dienstleistung, unseren Partnergesellschaften sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr besonderes Engagement. Lassen Sie uns diesen Erfolgsweg zusammen weitergehen. Wir freuen uns darauf!

Erfahren Sie mehr zu unserem Unternehmen und dessen Historie auf www.kombiverkehr.de

RheinCargo
clever kombiniert

Unsere Leistungen für Sie:

Hafenlogistik in Neuss, Düsseldorf und Köln

- Größter Verbund öffentlicher Binnenhäfen in Deutschland

Europaweite Schienenlogistik

- Eine der größten privaten Güterbahnen in Deutschland

Immobilienvermietung

- Umfangreiches Facility-Management in unseren Hafenstandorten

www.rheincargo.com