

# Hub in Posen wertet Schiene auf

Kombinierter Verkehr HHLA und Polzug investieren / Shuttleverkehre steigern Produktivität

Von Heinrich Klotz

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat gemeinsam mit dem Operateur Polzug ein Hubterminal in Posen (Westpolen) in Betrieb genommen (DVZ 29.9.2011, Seite 1). Der Kombinierte Verkehr macht damit mehr denn je der Straße im umkämpften Hinterlandverkehr Konkurrenz – und stärkt Hamburgs Stellung im Hafenwettbewerb.

Gäbe es den Standort nicht schon, müsste man ihn erfinden: Aus Sicht der Nordseehäfen liegt Posen ideal, um dort ein Hub im intermodalen Hinterlandverkehr einzurichten. Denn in diesem westpolnischen Zentrum treffen wichtige Verkehrsströme in Nord-Süd- und in West-Ost-Richtung zusammen. Und die 600 000-Einwohner-Stadt bietet dank Handel, Automotive-Industrie, Maschinenbau und Pharmazie ein hohes eigenes Kombi-Potenzial, das sich ideal mit Transitleistung für Polen und weiter östlich gelegene Ziele kombinieren lässt.

Die HHLA und Polzug haben lange gewartet, dass die polnischen Partner Posen entsprechend aufwerten. Jetzt haben sie gehandelt: Seit Dienstag ist das Hub in Kornik nahe Posen, mit deutschem Geld finanziert, in Betrieb.

Dr. Sebastian Jürgens, ehrgeiziger Intermodal-Vorstand der HHLA, ist sicher, dass sich die 15-Mio.-EUR-Investition rechnet. Zumal er damit seinem erklärten Ziel, den intermodalen Hinterlandverkehr zu industrialisieren und damit deutlich produktiver und leistungsfähiger zu machen, einen großen Schritt näher kommt.

**Polzug profitiert.** Nutznießer des HHLA-Engagements ist die 33-Prozent-Tochter Polzug. Deren Züge mit Hamburg/Bremerhaven fahren künftig als „bunte“ – das heißt unsortierte – Shuttles mit festen Kompositionen im Mehrstundentakt – drei- bis fünfmal täglich. Im Posener Hub werden die Sendungen auf terminalreine Züge zu meist für polnische Terminals umgeschlagen. Bisher musste Polzug den



Gut gelaunt in die Kombizukunft (von links): Dr. Sebastian Jürgens (HHLA Intermodal), Polens Vize-Verkehrsminister Andrzej Massel, Jerzy Lechnerowski (Bürgermeister der Gemeinde Kornik) und Walter Schulze Freyberg von Polzug Intermodal.

harten Weg über den Rangierbahnhof nahe der Stadtgrenze gehen – zeitraubend und „papiertechnisch sehr anspruchsvoll“, wie Geschäftsführer Walter Schulze-Freyberg andeutet.

Betrieben wird das Hub vom Hauptkunden selbst: von Polzug. Der Neutralität tue das keinen Abbruch, versichern Jürgens und Schulze-Freyberg unisono. Das scheint auch Kombiverkehr zu überzeugen: Der Operateur fährt bereits Züge zwischen Duisburg und Posen, die im Wesentlichen Container im Verkehr mit dem Seehafen Rotterdam befördern – darunter auch Boxen im Auftrag von Polzug.

**160 000 m<sup>2</sup> für Mieter.** Die Anlage, voll umzäunt und rund um die Uhr überwacht, startet mit drei Umschlag-

gleisen und einem Abstellgleis, jeweils 610 m lang. Sechs mobile Umschlaggeräte sorgen für eine Jahreskapazität von rund 180 000 Umschlägen – und 1500 TEU können auf dem Gelände abgestellt werden.

Satte 320 000 m<sup>2</sup> hat sich HHLA gegönnt und damit auch Wachstum eingeplant. Dann würden Portalkräne die Reachstacker ablösen, die Kapazität ließe sich glatt verdoppeln. Die Hälfte der Fläche soll übrigens vermietet werden – bevorzugt an Logistiker, aber auch an containeraffine Dienstleister.

**Der Osten lockt.** Wachstum verspricht sich Polzug auch von den Verkehren über Polen hinaus. Im Moment machen die höchstens 10 bis 15 Prozent der 90 000 Jahres-TEU des Operateurs

aus. Russland, Ukraine, Kaukasus, Zentralasien: Stratege Schulze-Freyberg denkt weit Richtung Osten. „Schon jetzt wandert produzierende Industrie dort hin, weil da die Produktion günstiger ist. Jetzt können wir den Markt mit leistungsfähigeren Angeboten auf der Schiene begleiten.“

Natürlich rechnet sich auch HHLA-Macher Jürgens mehr als „nur“ eine erfolgreiche 33-Prozent-Tochter. Hamburg bekommt durch die HHLA-Initiative ein hochleistungsfähiges Intermodalangebot mit einem der wichtigsten Märkte im eigenen Hinterland. Das kann die Kostenrechnung der Containerreederei im Sinne Hamburgs entscheiden. Denn die Linien pokern ständig: Sollen sie Ladung mit Polen & Co. über Rotterdam ziehen? Oder über Bremerhaven/Hamburg? Oder gar durchs Skagerrak direkt in die Ostsee fahren, wo die polnischen Häfen mit günstiger Abfertigung locken?

**DB fährt über die Grenze.** Ausgezahlt hat sich das Invest schon für einen wichtigen Produktionspartner: die Deutsche Bahn. Weil Polzug jetzt „durchgängige Traktion“ verlangt, musste der bisherige Bahnpartner in Polen, PKP Cargo, passen. DB Schenker Rail (DBSR) aber kann die nötigen Mehrsystemloks stellen – vom 12. Dezember an fahren sie bis Posen durch, die Transitzeit sinkt von 18 auf 12 Stunden.

Und das Geschäft könnte für DBSR noch besser werden. Denn Hubbetrieb und Shuttleverkehre verlangen auch in Polen einen leistungsfähigen und zuverlässigen Bahnpartner. Die PKP ist da seit Jahren kein Vorbild. Sie bestätigte das am vergangenen Dienstag in Posen eindrucksvoll. Drei Züge sollten das Hub bei der Eröffnung mit Kombileben erfüllen – pünktlich schaffte es kein einziger. DVZ 1.10.2011

## HINTERGRUND

### HHLA und Polzug

Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat sich mit den Segmenten Container, Intermodal und Logistik vertikal entlang der Transportkette aufgestellt. Containerterminals, Transportsysteme und Logistikdienstleistungen bilden ein Netzwerk zwischen Überseehäfen und europäischem Hinterland.

Polzug Intermodal ist seit 1991 aktiv. Der Operateur bindet das Hafenhinterland in Polen, Mittel- und Osteuropa an die nordeuropäischen Containerhäfen Ham-

ECG  
Conference  
powered by  
FINISHEDVEHICLELOGISTICS

13-14 October 2011  
New York Hotel, Paris

Meet... Levent Yuksel, Toyota Motor Europe Rolf Baumann, General Motors Andrea Eck, Volkswagen

## Cost vs Strategy - Is vehicle distribution a commodity or a marketing advantage?

Today's European markets for new cars have brought better trading. One of the current challenges is to re-create logistics capacity lost in the recession. But as both OEMs and LSPs drop back into dealing with familiar operational issues, the industry as a whole is re-assessing the very nature of finished vehicle logistics.

Is distribution a commodity - albeit a quality commodity - to be bought on price?  
Or is the outbound supply chain a key contributor to the customer satisfaction which creates brand loyalty among car-buying consumers?

The 2011 ECG Conference is the forum in which these critical questions will be addressed: the annual Conference that will bring together senior executives from OEMs and LSPs to meet, review, discuss and do business.

Register your place today.

Additional speakers include... Harry Doms, Tesla; Manuel Medina Burrull, SEAT; Costantino Baldissara, ECG; Egon Christ, Daimler; Antoine Redier, GEFICO; Carlos Da Silva, IHS Automotive; Joannes Van Osta, JCB; David Panjwani, John Deere; Christ De Baere, Volvo Logistics; Nick Higgs, Toyota Great Britain; Juan Riva Francos, European Community Shipowners' Association