

Fotos: Schenker Deutschland, sh



▲ **LETZTER CHECK:** Vor der Abfahrt gilt es, jeden Trailer auf richtige Ladung und heile Planen etc. zu kontrollieren.

◀ **TERMINALBETRIEB:** Nicht nur der Danube Nordic Shuttle, auch gleich zwei weitere Kombizüge werden von RTM zur gleichen Zeit beladen.

wann sind Scan-Anlagen zur automatischen Zugererkennung zudem ein Ziel für die RTM-Geschäftsführerin Gudrun Schumann. Doch selbst diese Anlagen können die aufwändigen Eingangs- und Ausgangschecks, die für die Sicherheit notwendig sind, nicht leisten, sind daher keine 100-Prozent-Lösung.

### Junges Terminal im Wachstum

Manuelle Kontrollen werden daher bleiben. Also ist z. B. die Ladung richtig im Trailer verstaut und sind die Planen unversehrt sowie richtig gespannt. Kleine Reparaturleistungen und Zurechtladungen übernimmt das Umschlagunternehmen, für weitere Serviceleistungen haben die Befrachter Servicefirmen vor Ort, damit keine Zeit verloren geht. Für die Schenker Deutschland-Geschäftsstelle Güstrow hat in Rostock das Unternehmen Kristenssen die Aufgabe übernommen. Aktuell stehen für den KV-Umschlag zwei Terminaltraktoren, und insgesamt drei Reachstacker, die jeweils 45 t heben können, bereit. In ungefähr drei bis vier Jahren soll nicht nur eine Krananlage hinzu-

kommen, sondern auch fünf Gleise zur Verfügung stehen.

### Stationen vor der Abfahrt

Auch die Kapazitäten für die Ladeeinheiten sollen weiter ausgebaut werden. Anders als die seit langem gewachsenen Strukturen der Nordseehäfen ist das noch junge Ostseeterminal im Prinzip noch mitten im Aufbau.

Bevor der Zug Richtung Wels in Oberösterreich aufbrechen kann, muss er noch zwei weitere Stationen durchlaufen. Ab 9.40 Uhr kontrollieren zwei Mitarbeiter von DB Schenker Rail der Bahn den ordnungsgemäßen Zustand der verladenen Trailer. Kann ein Trailer nicht rechtzeitig repariert werden und droht den Fahrplan zu gefährden, wird er wieder abgeladen. Auch hier gilt: Der Fahrplan ist heilig. Gut eine Stunde haben die Bahnmitarbeiter für die Kontrolle, dann rollt die Diesellok aus dem Terminal zur nächsten Station: dem einen Kilometer entfernten Rangierbahnhof. Hier beginnt die elektrifizierte Strecke, und die Lok wird gegen eine Elektrolok ausgetauscht. Streng nach Fahr-

plan geht der DNS schließlich um 11.35 Uhr auf die Strecke, 900 km quer durch Deutschland legt die Fracht auf dem Weg gen Süden zurück.

Für die Logistiker zählt die Ladeschlusszeit als Deadline. Sie ist die relevante Zeit für die Kunden, welche die Relation nutzen möchten. Für den Wels-Zug zeigen sich die Vorteile der EU. Trotz der Grenzüberquerungen brauchen die Spediteure bei den Planungen eher wenig zu beachten. Anders sieht es bei Relationen aus, die über die Unionsstaaten hinausgehen. Hier

Anzeige

[www.sonderfahrzeuge24.com](http://www.sonderfahrzeuge24.com)

sind unterschiedliche Zoll- und Rechtssysteme ebenso zu handhaben wie Sprachbarrieren. Einige Kunden, die sich an die Schenker Deutschland AG wenden, wissen von vorne herein, auf welchem Weg sie ihre Waren versenden möchten. Andere lassen sich von dem Dienstleister beraten. „Die Kunst ist es, den Kunden die verschiedenen Alternativen und Vorteile auf-