



Die Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG setzt auf einen intelligenten Mix von Zug- und Lkw-Verkehren.

Performance in der Kritik

Die Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG organisiert von Hamburg aus Containertransporte per Zug und Lkw im Nah- und Fernverkehr. Sie ist der Motor aller Zippel-Unternehmungen. Doch ausgerechnet am Standort Hamburg gibt es Grund zur Klage.

Die beiden wichtigsten Seehäfen für Zippel sind Bremerhaven und Hamburg. In Hamburg treffen die Mitarbeiter von Zippel alle strategisch wichtigen Entscheidungen.

Dazu gehört auch die Kommunikation mit den weiteren Zippel-Unternehmungen: Die Z-Liner Road GmbH mit Sitz im mecklenburgischen Reuterstadt Stavenhagen besitzt und disponiert die grün-gelben „Z-Liner-Lkw“, die zusammen mit hoch qualifizierten Fahrern im Fernverkehr deutschlandweit und auch darüber hinaus unterwegs sind. Für Zippel sind täglich weit über einhundert Lkw im Einsatz. Zippel hat sich aus Überzeugung voll und ganz dem Intermodalverkehr verschrieben, wobei dem Zugverkehr eine zentrale Bedeutung zukommt. Der Lkw-Fuhrpark ist hauptsächlich im Nahverkehr auf der ersten und letzten Meile rund um die Containerterminals in Berlin (Behala), Schkopau (KTSK) und Elsterwerda im Einsatz, wohin auch die Zuglinien von Zippel fahren. 20 der Lkw fahren mit Erdgas. Mit diesen kann Zippel von der Kaikante bis zum Ziel des Transports nahezu CO₂-neutral fahren, da die Züge mit Strom aus erneuerbaren Energien unterwegs sind. „Wir fahren von Hamburg allein nach Berlin mit zehn Zügen pro Woche hin und zurück. Das ist zwar keine typische Bahndistanz, weil sie bei 300 Kilometern liegt, aber wir haben diesen Dienst erfolgreich etabliert“, sagt Axel Kröger, Geschäftsführer der Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG.

Container und mehr

Doch Zippel macht nicht nur Containerverkehre: Die eigenständige Tochtergesellschaft Zippel Logistik GmbH mit Sitz in Dummerstorf bei Rostock ist verantwortlich für den Transport von Sammelgut, Teil- und Komplettladung sowie die Lagerung und Kommissionierung von Waren und Gütern, die größer sind als

ein Paket. Dazu kommt die Lagerhaltung der Zippel Logistik am Autobahnkreuz A 19/A 20 in Sichtweite von Rostock. Sie umfasst die Bewirtschaftung von insgesamt 8000 Quadratmeter gedeckter Lagerfläche mit 22 Toren, die sich in Block- und Hochregal-Lagerflächen sowie Kommissionier- und Umschlagflächen aufteilt. Des Weiteren stehen 16.000 Quadratmeter Schwerlastflächen im Freilager und 10.000 Quadratmeter Park- und Abstellflächen auf dem Gelände zur Verfügung. Im Fokus der Ladoga Express GmbH stehen die inländische Distribution, Komplettladungen (FTL und LTL) und darüber hinausgehende Speditionsleistungen. Zusätzlich organisiert die Firma Stückgut- und Teilladungstransporte außerhalb des für Zippel üblichen Profils.

Den wichtigen Bahnverkehr von den norddeutschen Seehäfen nach Ost- und Süddeutschland organisiert die Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG in Kooperation mit der IGS Schreiner GmbH mittels der gemeinsamen Unternehmung zigsXpress GmbH. Ebenfalls mit IGS betreibt Zippel die Hanseatische Bahn Contor GmbH (HBC), welche mit modernen Hybrid-Loks alle Rangiertätigkeiten für die Gruppe im Hamburger Hafen durchführt. Während sich Zippel bei den Hinterland-Transporten auf Ostdeutschland konzentriert, hat IGS die Destinationen in Süddeutschland im Fokus; zigsXpress koordiniert und disponiert die Züge für IGS und Zippel rund um die Uhr, sieben Tage in der Woche. Für den eigentlichen Transport benötigen die beiden Transportunternehmen Zippel somit nur noch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Traktionär. Gemeinsam mit IGS hat Zippel rund 400 Waggons in Miete und 100 Waggons (Containertragwagen) selbst gekauft.

Während die letzten beiden Jahre gute Geschäftsjahre waren, stellt Axel Kröger in diesem Jahr einen Rückgang der Gütermengen fest: „Wir sind dennoch mit der Auslastung bis Mai noch sehr



Zippel

Axel Kröger ist Geschäftsführer der Konrad Zippel Spediteur GmbH. Er setzt mit seinem Unternehmen auf intermodale Transporte.

zufrieden“, berichtet er, Sorgen bereitet ihm allerdings die Performance der norddeutschen Häfen, allen voran Hamburg: „Der Hamburger Hafen ist im weltweiten Hafenvergleich auf Platz 348 abgerutscht, zum Vergleich: Der schlechteste Platz ist 386. Es gibt dafür viele Gründe. Aber wenn wir zur Kenntnis nehmen müssen, dass beispielsweise Betriebsversammlungen direkt vor Feiertagen stattfinden, dann muss man zumindest feststellen, dass das Problem im Hafen von der Hafenleitung bislang nicht erkannt wurde. Das alles hat natürlich auch massive Auswirkungen auf unser Tagesgeschäft. Wir schicken beinahe täglich E-Mails an unsere Kunden heraus, dass Abfertigungen der Züge teilweise sechs bis zehn Stunden im Rückstau sind. Im Schienenverkehr ist das ein Desaster“, moniert Axel Kröger, „ich spreche hier ausdrücklich von den Terminals im Hafen, nicht von gestörten Lieferketten, das ist noch ein anderes Problem“, betont er. Daher erwartet er auch vom Hafen mehr Kooperation und im wahrsten Sinne des Wortes Bewegung. Der Hafen Hamburg sei für viele Wirtschaftsbetriebe zu wichtig, als dass man dieses Performance-Problem ignorieren könne, so Axel Kröger weiter. Man sei aktiv in Gremien und Verbänden, das Problem werde immer wieder angesprochen, nur gäbe es seitens des Hamburger Hafens da keine sichtbare Erkenntnis oder Reaktion, klagt er.

Transportketten nach wie vor gestört

Dabei ist für die Hinterland-Transporteure, wie Zippel, die Situation schon komplex genug: Die Extreme in der Lieferkette, also sehr starken Spitzen (Peaks) folgen ebenso starke Senken (Throws), sodass ständig entweder zu viel Ladung oder zu viele Ladungsträger im Markt sind – ohne eine Aussicht auf Harmonisierung. Verbunden mit diesem Problem ist der Leercontainerstau im Hinterland und an den Seehäfen, der sich auf diese Weise auch nicht auflösen kann. „Und wenn wir schon von Peaks sprechen, dann sollten wir auch darüber nachdenken, dass die Containerschiffe inzwischen eine Dimension erreicht haben, die Hamburg so gar nicht mehr handeln kann. Mal abgesehen davon, dass die Megafrachter nicht so ohne Weiteres in den Hafen hinein- und wieder hinauskommen, müssten die Zahnräder in den Terminals und im weiteren Ablauf geradezu perfekt ineinandergreifen. Genau das tun sie aber nicht. Sie schaffen es wie gesagt nicht einmal, die bis dato gängigen Größen abzuarbeiten“, verdeutlicht Axel Kröger.

Neue Züge aufzusetzen ist daher in der aktuellen Situation nicht so einfach: „Für den Aufbau weiterer Destinationen bräuchten wir in jeder Hinsicht mehr Planbarkeit. Wir können nicht, wie gewisse staatlich gestützte Unternehmungen, einfach mal defizitär in eine neue Linie investieren und mal schauen, ob es sich mit der Zeit rechnet“, macht er klar.

Natürlich hat ein Logistiker den Vorteil, mit Lkw bei Bedarf auch Direktverkehre zu fahren: „Wenn wir beispielsweise einen Container mit Ziel Rügen haben, geht der direkt mit dem Lkw“, sagt Axel Kröger.

Sachte Investitionen, saches Wachstum

Bei aller Vorsicht investiert Zippel aber weiterhin in interne Abläufe, die mit intelligenter Digitalisierung optimiert werden. „Gute Mitarbeiter sind Mangelware und viele Bereiche sind schon automatisiert, da bietet sich Digitalisierung geradezu an. Ein wachsender Bereich ist die Inhouse-Logistik für Kunden. Auf dem Betriebsgelände der Kunden fahren wir die Container auf die richtige Position, setzen dafür auch Zippel-Personal ein, und buchen mitunter auch gleich andere Frachtwege mit, so steigen wir immer tiefer in die logistischen Prozesse ein“, beschreibt Axel Kröger. Für Zippel und die Kunden ist das eine Win-win-Strategie, denn Zippel baut seine Expertise immer weiter aus, welche die Kunden des Transporteurs in zunehmendem Maße benötigen. Auf diese Weise stabilisiert sich das Unternehmen in der aktuell unübersichtlichen Marktsituation, ist sich Axel Kröger sicher

Martin Heying

Anzeige

HBS | MARINE GROUP

HBS Hamburg Bunker Service GmbH

- » Bunkerungen weltweit
- » Schiffsausrüstung für Binnen- und Seeschifffahrt
- » Gasöl-, GTL- und Diesellieferungen
- » Bunkerstationen, eine an den Landungsbrücken und eine im Ellerholzhafen

HBS Marine Supply GmbH & Co. KG

- » Schmierstoffhandel für Reedereien, Werften, Wasserbau etc. per Bunkerboot, TKW und LKW
- » Schmierstoff-Lagerhallen und Floating Storage
- » Internationale Schmierstoff-Logistik mit maßgeschneiderten Transportleistungen

HBS Shipping GmbH

- » Schiffsmanagement und Bereederungsdienste
- » Befrachtung und individuelle Transportlösungen für den Mineralölhandel

Ulmenstraße 23a · 22299 Hamburg
 Tel.: +49 (40) 320 300 000 · www.h-bs.eu

BUNKER
LUBRICANTS
TRANSPORT