

Auf die nordische Schiene

Noch dominiert der LKW: Aber die Papier- und Kartonfabrik von **Smurfit Kappa in Hoya** hat gerade ihren Gleisanschluss erweitert, um noch mehr Güter über die Schiene zu transportieren. Das Werk kann so weiter wachsen, dem Mangel an LKW-Fahrern begegnen und auch ein Stück nachhaltiger wirtschaften.

Von Georg Thomas | thomas@hannover.lhk.de

Täglich erreichen oder verlassen das Werk von Smurfit Kappa in Hoya im nördlichsten Zipfel des Landkreises Nienburg etwa 170 LKW. Gut hundert von ihnen bringen Altpapier, das in der Fabrik aufbereitet und zu 85 000 Tonnen Faltschachtelkarton und 370 000 Tonnen Wellpappenrohmaterial pro Jahr weiterverarbeitet wird. Etwa drei Viertel der fertigen Produkte verlassen das Werk, in dem rund 370 Menschen arbeiten, auch wieder auf dem LKW.

Allerdings ändert sich das gerade. Im vergangenen Jahr hat das Hoyaer Werk, das 1957 als Europa Carton gegründet wurde, bereits etwa 24 Prozent seiner Transporte über die Bahn abgewickelt. Den Grundstein für die Entwicklung legte der Konzern vor 14 Jahren. Damals, nach der Fusion von Smurfit und Kappa wurde der Transportweg Schiene für das Werk in Hoya plötzlich interessant. Denn nun gehörten mehrere Papierfabriken in Skandinavien mit Gleisanschluss zur Unternehmensgruppe, die aus der Kleinstadt an der Weser per Bahn gut zu erreichen waren. Die Schiene als Transportweg hatte

bis dahin in Hoya keine große Bedeutung. Zu teuer, zu inflexibel und letztlich zu umständlich – die oft vorgebrachten Vorbehalte gegen die Schiene – teilt Volker Wollschläger, Logistikleiter von Smurfit Kappa in Hoya nicht. Aber er weiß natürlich, dass seine Branche gute Voraussetzungen für die Schiene mitbringt. „Unsere Güter eignen sich hervorragend für den Bahntransport“, sagt der 61-Jährige, der seit 28 Jahren für die Hoyaer Papierfabrik tätig ist. Die Bahn kann aus seiner Sicht im Vergleich vor allem mit ihrer höheren Zuladung und dem einfacheren Handling punkten. In einen Güterwaggon können deutlich mehr Rollen Wellpappenrohmaterial geladen werden als auf einen LKW, der maximal mit 23 Tonnen beladen werden darf. Ähnlich verhält es sich beim Altpapier, wo vier volle Waggons etwa neun LKW ersetzen können.

Mehr Zuladung

Gleichzeitig spürt der Logistikleiter heute schon die Auswirkungen des Mangels an Berufskraftfahrern. „Und diejenigen, die es gibt, sprechen und verstehen immer seltener Deutsch. Der Transport über die



Arbeiten gut zusammen: Der Logistikleiter von Smurfit Kappa, Volker Wollschläger und Martin Märsch, Lokführer der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya.

Schiene bedeutet für uns daher auch ein höheres Maß an Sicherheit“, so Wollschläger. Umso weniger Deutschkenntnisse vorhanden seien, desto größer würde das Risiko von Unfällen oder Beinaheunfällen auf dem Werksgelände, was er nicht verantworten mag. Seit Jahren steht Smurfit Kappa für eine äußerst niedrige Zahl an Arbeitsunfällen. Bei der Sicherung der Ladung sei man so vorbildlich, dass die Polizei gern ihrem Nachwuchs einmal die Ladeflächen der LKW aus Hoya zeige.

Mehr Flexibilität

Der Transport per Schiene bedeutet für Smurfit Kappa auch mehr Freiraum. „Ein Güterwaggon kann bei uns im Gleis eine Weile stehen, während wir einen LKW sofort entladen müssen“, sagt Wollschläger. „Und wenn sich einige LKW aufgrund eines Staus verzögern, können sich meine Mitarbeiter an die Waggons machen. Wir haben so viel weniger Leerphasen.“

Gut fürs Klima

In diesem Jahr möchte Smurfit Kappa rund 90 000 Tonnen Waren auf die Schiene bringen. Für den Nachhaltig-



Der neue Gleisanschluss ermöglicht das gleichzeitige Entladen von vier Waggons, über die das Werk mit Altpapier beliefert.



keitsbericht des Global Players hat Volker Wollschläger mit einem Rechner aus dem Internet ausgerechnet, dass so etwa 3500 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden können. Bei zusätzlich 40000 Tonnen Altpapier-Transporten per Bahn kommen noch einmal 900 Tonnen weniger CO₂ dazu. Und durch die Verlagerung auf die Schiene entlaste Smurfit Kappa auch die anderen Verkehrswege. „Und auch die Einwohner von Hoya freuen sich über weniger LKW-Verkehr“, meint Wollschläger.

Wirtschaftlich ist es auch

Aber rechnet sich das auch für das Unternehmen oder erfüllt es nur den Wunsch, besonders nachhaltig zu sein? „Wirtschaftlich lässt sich das auf jeden Fall abbilden“, sagt der Logistikleiter. Preislich lägen LKW und Bahn inzwischen gleichauf. „Und wenn es uns gelingt, noch mehr Altpapier-Transporte auf die Schiene zu verlagern, werden die Zahlen sogar noch besser.“ Derzeit kommt der Großteil des Altpapiers aus Dänemark nach Hoya, nur ein kleiner Teil aus Mülheim an der Ruhr. Die Dänen hätten in der Vergangen-

heit einfach nicht so viele Bahnhöfe und Verladestellen geschlossen, was sich nun auszahle. „Wir würden gern noch mehr Altpapier auch aus Deutschland per Bahn bekommen.“

Investition in die Zukunft

Um in Zukunft noch mehr Altpapier auf der Schiene empfangen zu können, hat

Smurfit Kappa Ende vergangenen Jahres nach einer Testphase für die Altpapieranlieferung per Bahn sein Anschlussgleis verlängert, sodass nun vier Güterwagen gleichzeitig entladen werden können. Das Entladen eines Wagens dauert nun nur noch eine halbe Stunde. Vorher gab es nur eine provisorische Entladung, mit der es fast zwei Stunden waren. Etwa

In Hoya stellt der globale Konzern Wellpappenrohre her, die an anderen Standorten zu hochwertigen Wellpappenverpackungen weiterverarbeitet werden. Zweites Produkt des Standorts ist Faltschachtelkarton.



400 000 Euro hat die verbesserte Anbindung gekostet. Etwa die Hälfte kam aus einem Förderprogramm.

„Wir werden unsere Ziele, die wir uns gesetzt haben, in diesem Bereich erreichen“, sagt der Logistikleiter, der sich persönlich gut vorstellen kann, dass es demnächst zu einem Umdenken in Deutschland zugunsten des Schienenverkehrs kommt. „Die Jugend wird das einfordern“, ist sich Wollschläger sicher.

Verkehrsbetriebe Hoya sind Partner

Eine wichtige Rolle beim weiteren Ausbau des Transports über die Schiene übernehmen in der Region die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH), die auf dem Streckenabschnitt zwischen Eustrup und Syke, an dem auch der Abzweig zur Papierfabrik liegt, sowohl für die Infrastruktur als auch den Güter- und Personenverkehr verantwortlich sind. Ohne das kommunale Unternehmen wäre die Erfolgsgeschichte von Hoya wohl nicht zustande gekommen. Denn als die Bahnstrecke im Jahr 2006 marode war, investierten die Verkehrsbetriebe in den folgenden Jahren einen zweistelligen Mil-

lionenbetrag in die Sanierung der Strecke. Zuvor seien auf dem Abschnitt sogar Waggons entgleist, erinnert sich der Logistikleiter.

Volker Wollschläger ist äußerst zufrieden mit der Zusammenarbeit: „Wir haben kurze Kommunikationswege und können die Lokführer auch kurzfristig erreichen, wenn wir neue Waggons zum Be-

laden brauchen.“ Denn aufgrund des begrenzten Platzes am Werksgelände werden die Wagen teilweise von der VGH zwischengeparkt und dann nach und nach zur Fabrik gefahren. „Die langjährige Kooperation mit der VGH ist von hohem Vertrauen geprägt und der Tatsache, dass etliche administrative Arbeit durch die VGH erledigt wird.“

Volker Wollschläger ist sicher:

„Die Zukunft wird der Bahn gehören.“

4

Waggons mit Altpapier kann Smurfit Kappa mit dem neuen Gleis gleichzeitig entladen

Die Artikel mit weiteren Fotos und Links:

NW-IHK.DE
DAS WEBMAGAZIN



DB Cargo spürt steigendes Interesse an der Schiene.

DB Cargo gewinnt Kunden

Auch DB Cargo, das Bahn-Tochterunternehmen für den Schienengüterverkehr, spürt ein gestiegenes Interesse an der Bahn als Transportmittel. Es gibt mehr Anfragen von Unternehmen. In den letzten Jahren konnten sowohl Neukunden gewonnen werden als auch die Transportströme ausgeweitet werden, wie ein Sprecher auf Anfrage der NW erklärte. In Niedersachsen zählt das Unternehmen mehr als 300 Unternehmen zu seinen Kunden.

Dennoch bleibt die Güterbahn tief in den roten Zahlen. Vor fünf Jahren hat die Deutsche Bahn AG zum letzten Mal im Schienengüterverkehr einen Gewinn eingefahren. Im vergangenen Jahr machte DB Cargo einen Verlust von rund 190 Mio. Euro. Das Unternehmen mit einem Marktanteil von rund 50 Prozent im Schienengüterverkehr arbeite „mit Hochdruck an der Trendwende“: „DB Cargo investiert massiv in die Flotte, insbesondere in die Beschaffung von 100 Mehrsystemlokomotiven, 6000 Güterwagen sowie die GPS-Ausrüstung von mehr als 60000 Güterwagen. Allein 2018 hat die Güterbahn rund 1800 neue Kolleginnen und Kollegen eingestellt.“

Unter anderem der Einzelwagenverkehr (EV) ist für DB Cargo ein schwieriges Geschäft, bei dem sich sogar die Bundesregierung für eine Verbesserung einsetzt. Laut Koalitionsvertrag soll nach Wegen für einen wirtschaftlichen Betrieb gesucht werden. Auf diese Prüfung bereitet sich das Unternehmen aktuell qualifiziert vor. „Denn der EV ist wichtig für DB Cargo und die deutsche Wirtschaft“, sagt der Sprecher.

gt



Die Rollen mit Wellpappenrohmaterial werden in einem eigenen Bereich in die Güterwaggons verladen: Die Transporte führen unter anderem zu Fabriken in Schweden.