

Gut gekühlt mit der Bahn nach Italien

Die Spedition Paneuropa-Rösch verlädt Kühlware vom Lkw auf den Zug und transportiert sie nach Verona / In Bremen Marktnische besetzt

Von JULIA BASIC Bremen. Die Spedition Paneuropa-Rösch bringt Güter auf eine ganz spezielle Weise von Bremen über die Alpen nach Italien. Auf der meistbefahrenen Bahnstrecke Europas nutzt Paneuropa Zug und Lkw, um die Ware möglichst umweltfreundlich zu transportieren. Auch Produkte, die auf eine bestimmte Temperatur angewiesen sind, wickelt das Unternehmen über den kombinierten Verkehr ab - das galt lange Zeit als schwierig, die Kühlkette ist auf der Schiene schwer zu überwachen. Deshalb hat Paneuropa mit Kunden und Herstellern Thermobehälter mit einer sogenannten Dialogtelematik entwickelt. Das System leitet per GPS Daten aus dem Innern der Behälter an die Spedition. Die Mitarbeiter können so den Zustand der Ware ständig überwachen. Mit dem Transport von Kühlware im kombinierten Verkehr besetzt das Unternehmen in Bremen eine Marktnische "Die Ware legt im Vor- und Nachlauf nur etwa 300 Kilometer auf der Straße zurück. Den Großteil der Reise, die 1100 Kilometer von Bremen nach Verona, verbringen die Güter auf der Schiene", sagt Ralph Reincken, Leiter der Bremer Paneuropa-Niederlassung. Kleinere Bremer Speditionen holen die Ware vor der Bahnverladung mit dem Lkw ab und bringen sie zum Güterverkehrszentrum (GVZ). Italienische Transportunternehmen verteilen die Ware an den Endkunden. Nach Reinckens Worten spart Paneuropa damit etwa 35000 Tonnen CO2 im Jahr.

Acht Züge mit 30 Waggons und 700 Metern Länge fertigen die Speditionsmitarbeiter am GVZ pro Woche ab. Das Fassungsvermögen eines Zuges entspricht laut Reincken 35 Lkw-Ladungen. Mit der Bahn gelange die Ware schneller und klimafreundlicher nach Italien. Auch die Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrer seien besser, da der Schienenverkehr weitaus sicherer ist als der Straßenverkehr, sagt Reincken. Er betont aber: "Wir sparen mit der Bahnverladung zwar Sprit- und Mautgebühren, insgesamt ist der kombinierte Verkehr aber nicht unbedingt wirtschaftlicher." Der große Vorteil sei eben die CO2-Einsparung.

Für die Entwicklung der Dialogtelematik und ihr umweltfreundliches Wirtschaften hat die "Partnerschaft Umwelt Unternehmen" (PUU) die Spedition im Jahr 2009 mit einem Umweltpreis ausgezeichnet. Seit November ist Paneuropa Mitglied in der PUU, einem Netzwerk zwischen Wirtschaftsunternehmen des Landes Bremen und öffentlicher Verwaltung.

"Die Initiative ist ein Forum, um sich auszutauschen und zu schauen, was im Klimaschutz noch möglich ist. Damit wollen wir die Vorreiterrolle des Landes Bremen in Sachen Umweltschutz weiter vorantreiben", sagt Marketing-Chef Andreas Lieberum. Nach seinen Worten ist die Bremer Wirtschaft schon durch die Landesregierung stark auf nachhaltiges Arbeiten eingestellt. "Die Mitglieder der PUU schließen praktisch einen Pakt mit dem Wirtschaftsressort, um sich über die Gesetzgebung hinaus für den Klimaschutz zu engagieren", sagt Lieberum.

Genau das lässt sich Paneuropa jedes Jahr aufs Neue vom Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein bestätigen. Er vergibt Zertifikate und kontrolliert, ob Unternehmen die gängigen Umweltnormen einhalten. "So können wir unseren Kunden nachweisen, dass wir beim Transport ihrer Ware eine bestimmte Menge von CO2 eingespart haben", sagt Reincken. "Das verlangen die Kunden immer öfter, weil ein grünes Image heute sehr wichtig ist. Die Unternehmen achten nicht mehr nur auf den Preis, sondern auch darauf, wie nachhaltig der Transport abläuft."

Im Jahr 2009 gingen die ersten 20 Thermobehälter auf die Reise von Bremen nach Verona - heute sind es 45. Bevor die Speditionsmitarbeiter den ersten Behälter verladen konnten, mussten einige Tests durchgeführt werden. "Zuerst waren die Waggons zu klein, dann hielten die Außenwände der Behälter den Greifarmen des Krans nicht stand", erinnert sich Reincken. Mit der Unterstützung der Herstellerfirma klappte es doch. Das Unternehmen Paneuropa wächst dank der Kühlverkehre und machte im Jahr 2010 einen Umsatz von 50 Millionen Euro.

Vertriebsleiter Marek Dolinski sieht die Zukunft von Paneuropa im Schienenverkehr: "Die Debatte um die Gigaliner ist ein Rückschritt. Europa braucht keine Riesenlaster, sondern mehr Güter auf der Schiene. Die Bahnen sind sicher und umweltfreundlich." Die Transporte würden mit größeren Lkws billiger, weil einfach mehr draufpasse, sagt Dolinski. Das Problem sei aber, dass dadurch 25 Prozent der Schienenverkehre wieder zurück auf die Straße verlagert werden würden. Darauf sei das Verkehrssystem nicht eingerichtet.