

Sonnabend, 14. 3. 2009

Hangartner schwört auf eigenes Netz

Schweiz Regionalchef Jürgen Frömberg: Kooperationen sind mit Mängeln behaftet

Von Wilf Seifert

Die europaweit tätige Speditions- und Logistikgruppe Hangartner setzt im intermodalen Schienengüterverkehr auf das eigene Netz. Dessen Vorteile manifestieren sich in höherer Qualität, Flexibilität und ganzheitlichen Fahrplänen, betont Jürgen Frömberg, Regionaldirektor Zentral. Basis des Firmenerfolgs seien der einfache Netzzugang und homogene Servicestandards für alle Kunden auf dem Kontinent.

Nur eigene integrierte Netze garantieren reibungslose Prozessabläufe. Kooperationen bergen potenzielle Qualitäts- und Effizienzdefizite, zumal sich Struktur und Strategie anderer Dienstleister meistens als inkompatibel erweisen, umriss Frömberg auf dem „4. GS1 Forum Logistik & Supply Chain“ in Baden/Aargau die Gründe für das Hangartner-Modell. Netze sollten möglichst organisch wachsen. Dergestalt verkörpern sie die Erfahrung, Philosophie und Exzellenz ihrer Betreiber.

Organisch entstandene Netze, deren Aufbau Teamarbeit, Zeit, Geduld und klare Ziele erfordere, kompensierten und standardisierten regionale und historische Disparitäten, führte Frömberg weiter aus.

Netzqualität fuße auf den Hauptmerkmalen

- transkontinentale Flächendeckung
- garantiertes Produkt- und Qualitätsniveau
- Fahrpläne mit definierten Abfahrtszeiten
- transparente und attraktive Produktstruktur (zeitdefinierte Produkte)
- Sendungsverfolgung inklusive Vorwarnsystem
- Komplettabwicklung
- zentrale Überwachung der Key Performance Indicators (KPI) sowie
- ständige Weiterentwicklung von Reichweite und Effizienz.

„Erfolgreiches Netzmanagement bedeutet die Fertigung logistischer Dienstleistungen nach Industriestandards. Das vermittelt den Kunden Stabilität und Berechenbarkeit, sprich: Vertrauen in die Qualität des Partners“, präzisierte Frömberg.

Als Erfolgsfaktoren im unbegleiteten Kombiverkehr (UKV) identifizierte er ein eigenes europäisches Ganzzugsnetz mit Hubstrukturen, Zugang zum Einzelwagennetz eines Operateurs sowie fle-



Übernahme von Transportbehältern im Basler Duss-Terminal: In der Schweiz setzt Hangartner für Vor- und Nachläufe 30 Lkw ein.

xible und alternative Produktionsbilder. Ebenso gehörten dazu eine stabile Traktionsleistung, die Verfügbarkeit von Terminalkapazitäten und Wagenmaterial (Containertrag- und Tassenwagen) und eigene Transportbehälter (Trailer und Wechselbrücken). Schließlich bedürfe es innovativer, marktorientierter Partner, „speziell in punkto Traktion“.

Aus Kundensicht stehen im UKV Frömberg zufolge diese Faktoren im Vordergrund:

- flexible Vor- und Nachlauforganisation auf der Straße mit langen Schienenhauptläufen
- rücksichtsvoller Ladungsumgang
- geringe Witterungseinflüsse auf die Beförderung
- Kapazitätsreserven
- hohe Zuverlässigkeit (europaweit verbindliche Fahrpläne)
- umweltschonender Transportmodus sowie
- auf Qualitätszusagen gestützte Preisgestaltung.

„Komplexe Netzstrukturen reagieren sensibel auf signifikante Veränderungen

der Rahmenbedingungen. Die Frage ist, ob sie Einbußen der Effizienz und der operativen Funktionstüchtigkeit zur Folge haben“, stellte Frömberg fest.

Um aktuellen und künftigen Anforderungen an einen multimodalen Dienstleister Rechnung zu tragen, bedürfe

es unter anderem eines prozessualen und sozialen Netzes, der Fertigung von Dienstleistungen nach industriellen Standards und klar definierter Produkte. Ein umfassendes Portfolio gehöre ebenso dazu wie „der ausdrückliche Wille, stetig zu wachsen und sich zu verbessern“.

DVZ 14.3.2009 (sm)

www.hangartner.com

Wilf Seifert, Fachjournalist, Lachen (Schweiz).
Kontakt über schmidt@dvz.de



»Zum Geschäft gehört der Wille, stetig zu wachsen«

Jürgen Frömberg, Regionaldirektor Zentral bei Hangartner

HINTERGRUND

Via Lötschberg, Gotthard und Brenner

Die 1890 in Aarau/Aargau gegründete, seit 2005 zu Schenker gehörende Hangartner AG gilt als einer der maßgeblichen Speditionslogistiker im Nord/Süd-Verkehr, speziell zwischen Skandinavien, Finnland, Deutschland, der Schweiz und Italien. Das Unternehmen beschäftigt 470 Mitarbeiter, verteilt auf 24 eigene Niederlassungen in zehn europäischen Ländern.

Transalpin operiert Hangartner im unbegleiteten Kombiverkehr (UKV) via die Lötschberg-, Gotthard- und Brenner-Achsen. Die Ladung rollt auf Wech-

selbrücken oder Trailern per Bahn. Vor- und Nachläufe zum Abgangs- respektive vom Empfangsterminal werden per Lkw durchgeführt. „Das System rechnet sich ab 600 km“, kommentiert Jürgen Frömberg, Regionaldirektor Zentral. Hangartner verfügt über 4400 Wechselbehälter, 900 Kombitrailer, 6 intermodale Terminals, 145 000 m² überdachte Lagerflächen, 95 000 m³ Kühlager und ein geschlossenes 37 500-m²-Lager (Verona). Im Netz verkehrten bislang 5200 Ganzzüge mit 130 000 Sendungen pro Jahr.