



Die Beauftragte der Bundesregierung
für die neuen Bundesländer



Logistik in Ostdeutschland – Erfolgsgeschichten

Best Practice: Zur Entwicklung des ostdeutschen Logistikstandorts

Grußwort der Beauftragten für die neuen Bundesländer



Iris Gleicke, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Bundesländer, Beauftragte der Bundesregierung für Mittelstand und Tourismus

Wer in Ostdeutschland unterwegs ist, stellt immer wieder fest: Hier hat sich etwas entwickelt. Zahlreiche Unternehmen und Branchen sind entstanden, die mittlerweile auf ein wirtschaftliches Wachstum aus eigener Stärke setzen können.

Diese Entwicklung möchte ich als Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Länder fördern und unterstützen, gemeinsam mit Unternehmen, Initiativen, Netzwerken und Vereinen.

Die Logistik gehört zu den ostdeutschen Schlüsselbranchen, die das Potenzial zu immer wieder neuen und innovativen Produkten und Dienstleistungen haben. Die Branche wächst stabil, bietet vielen Menschen interessante Arbeitsplätze und zeigt, dass sie auch überregionale Wettbewerbsfähigkeit entwickeln kann.

Die vielen guten Beispiele aus der aktuellen Studie zeigen die vielfältigen Möglichkeiten und die Vielseitigkeit der Branche auf. Ich freue mich darauf, mit Ihnen gemeinsam zu erörtern, wie diese Potenziale und Chancen noch besser genutzt und vergrößert werden können, um die Wirtschaft Ostdeutschlands weiter zu stärken. Denn nach wie vor gibt es Herausforderungen, denen wir uns zu stellen haben, und Probleme, die wir lösen müssen. Gemeinsam können wir das schaffen.

A handwritten signature in blue ink that reads "Iris Gleicke". The signature is written in a cursive, flowing style.

Vorwort



Prof. Dr.-Ing. Herbert Sonntag

Technische Hochschule Wildau [FH],
Verkehrslogistik, Leiter der Studie „Best-
Practice – zur Entwicklung des Logistik-
standortes Ostdeutschland“

Die Logistik in Ostdeutschland hat in den letzten Jahrzehnten stark an Bedeutung gewonnen. Mehr als 570.000 Menschen – mit wachsender Tendenz – sind hier mittlerweile branchenübergreifend mit logistischen Aufgaben befasst, deutlich mehr als im Informations- und Kommunikations-Bereich oder in der Bauwirtschaft beschäftigt sind. Aktuelle Entwicklungen wie die Neuansiedlung von großen Unternehmen mit hohem Logistikanteil legen den Schluss nahe, dass die Logistik in Ostdeutschland auch künftig weiter wachsen wird. Diese Dynamik entlastet nicht nur den regionalen Arbeitsmarkt, sondern unterstützt effektiv sowohl den Handel mit seinen vielfältigen Innovationen als auch die industrielle Produktion.

Logistik ist verantwortlich und beteiligt an den Kernprozessen Beschaffung, Produktion, Verteilung und Entsorgung von Gütern und Produkten. Diese kreativen und innovativen Leistungselemente sind Katalysator für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung insbesondere für die nach dem europäischen Vereinigungsprozess nun in der Mitte Europas gelegene Wirtschaftsregion Ostdeutschland.

Die vorliegende Broschüre zeigt nicht nur anhand harter Fakten den Stellenwert der Logistik in Ostdeutschland auf, sondern akzentuiert auch ihre vielfältige Ausgestaltung sowie gelungene und neuartige Herangehensweisen an die Herausforderungen des Marktes. Die Beispiele reichen von transkontinentalen Schienenverkehren über innovative Lösungen in der Automobillogistik bis zu neuen Ideen für die Belebung der Binnenwasserstraßenverkehre. Nachmachen, weiterentwickeln und das Ableiten ganz neuer Lösungsansätze ist ausdrücklich erwünscht.

Die Broschüre in ihrer Gesamtheit soll Impulse zur Weiterentwicklung der Branche geben, den künftigen Handlungsbedarf für die Akteure aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft umreißen und das notwendige konzertierte Handeln zur Meisterung zukünftiger Herausforderungen unterstützen, um das Erfolgsmodell „Logistik in Ostdeutschland“ weiter voranzutreiben.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine spannende und anregende Lektüre.

Ihr Herbert Sonntag

BP-16 Komplette Straßenbahnen – frei Haus geliefert



Fotograf: Daniel Stephan

Hennigsdorf b. Berlin: Bombardier's Know-how für den Tür-zu-Tür-Transport neuer Bahnfahrzeuge – flexibel auch in Ballungsgebieten

Knapp 90 Straßenbahnen müssen aus Hennigsdorf in das BVG-Depot in Berlin-Marzahn ausgeliefert werden, doch von so was lassen sich Helmut Wiedmayer und sein Logistikteam bei Bombardier schon lange nicht mehr aus der Ruhe bringen. Dass die Fahrzeuge zudem nicht über die Schiene ausgeliefert werden können, weil Straßenbahnen aufgrund ihrer Radkonstruktion nicht auf S-Bahn- oder Regionalnetzen fahren können, macht die Aufgabe für das Team nur noch reizvoller.

Traditionsstandort Hennigsdorf

Das Hennigsdorfer Bahnwerk wurde vor über 100 Jahren von Emil Rathenau für die AEG gegründet und im Jahr 2001 von der kanadischen Firma Bombardier übernommen. In dieser langen Zeit hat man hier von Straßenbahnen über U-Bahnen, Regionalfahrzeugen, S-Bahnen, ICE bis hin zu Lokomotiven nahezu alles gebaut, was auf Schienen fahren kann.

Die Kernkompetenzen in Hennigsdorf liegen heute u.a. in der Entwicklung von Schienenfahrzeugen, der Endmontage von Regionalfahrzeugen inklusive Testläufen und Inbetriebnahme sowie bei der Transportorganisation zum Kunden. Durch die Nähe zu Berlin wird mit den neuen Flexity Berlin Trams jedoch auch ein bedeutender Straßenbahnauftrag in Hennigsdorf abgewickelt.

Bombardier hat inzwischen über 100 dieser Fahrzeuge in verschiedenen Ausführungen und Längen in Auftrag – und weitere stehen ins Haus. Diese Fahrzeuge haben in der sieben-teiligen Variante eine Länge bis zu 41 Meter.

Nachhaltige Umbauten auf Schwerlaststrecke

Dieser Auftrag stellt für Wiedmeyers Planungsteam eine Herausforderung dar. Weil die auszuliefernden Züge gut zehn Meter länger sind als die vorhergehenden Serien, kann die zunächst vorgesehene LKW-Schwerlaststrecke nicht mehr genutzt werden.

Nach einer Streckenanalyse durch das Transportunternehmen UTM stand fest, dass erhebliche Umbauarbeiten notwendig sein würden. Aufgrund der langen Projektlaufzeit und der Option auf weitere Langfahrzeuge mussten dauerhafte Streckenumbauten angedacht werden. So wurden massive Verankerungen für Straßenschilder abgebaut und durch variable Steckhülsen ersetzt. Das größte Problem stellte aber der Kreisverkehr direkt in Hennigsdorf dar.



Er musste so umgebaut werden, dass er durch einen Schwerttransporter überfahren werden konnte. Nur durch eine konstruktive und entgegenkommende Zusammenarbeit, sowohl mit der Stadtverwaltung als auch mit der zuständigen Autobahnmeisterei, war der zügige Umbau der Strecke zu meistern.

Flexibilität durch effiziente Zusammenarbeit auch bei schwerem Gut

Nur eine Woche vor dem geplanten Auslieferungstermin kam es, wie es kommen musste und die gesamte Planung wurde über den Haufen geworfen. Statt zum BVG-Depot in Berlin-Marzahn sollte der Transport nun zu einem Ausweichdepot in Berlin-Lichtenberg gehen. Jedoch konnte auch das neue Ziel nicht direkt mit einem Schwerlast-LKW angefahren werden, so dass man kurzerhand für 4 Stunden einen direkten Gleiszugang in der Nähe des Depots sperrte. Hier entlud man die Straßenbahnen direkt auf das Gleis der BVG, so dass die neuen Fahrzeuge in das Depot geschleppt werden konnten. Auch hier war die schnelle Problemlösung nur durch die reibungslose Zusammenarbeit zwischen BVG, UTM und Bombardier möglich.

Der Blick in die Zukunft

Bombardier Transportation arbeitet derzeit mit Siemens gemeinsam an der neuen ICE-x-Generation, die in Hennigsdorf montiert werden soll. Außerdem stehen in den Büchern schon Montageaufträge für Hamburger S- und Stockholmer U-Bahnen. Erfahrungen für die Auslieferung nach Schweden ist in Hennigsdorf vorhanden, jedoch weiß auch Wiedmayer, dass jeder Transport anders ist. Daher werden die Logistikexperten in Hennigsdorf auch in der Zukunft genug zu tun haben.



BOMBARDIER

the evolution of mobility

Das Unternehmen

Namen:	Bombardier Transportation
Branche:	Schienefahrzeug-Hersteller
Mitarbeiter:	9.000 in DE, 36.000 (weltweit)
Standorte:	38 Länder (weltweit)

Charakteristik des Best-Practice

Eckdaten zum Transport:	Sattelzugmaschine mit Spezialauflieger
Gesamtmasse:	117 t
Länge Zugmaschine und Auflieger:	50m
Breite Auflieger:	3m
Höhe über alles:	4,38m (absenkbar auf 4,35 m)

Kontakt

Herr Helmut Wiedmayer
(Teamleiter Dispatch, Duty and
Export Control)
helmut.wiedmayer@de.
transport.bombardier.com

