



FOTOS: DB LOGISTIK

Rangiert werden die Güterwaggons bei TUL-Agroservice in Falkenhagen mit dem Radlader. „Das ist viel genauer als mit einer Lok“, sagt Hofmeister Matthias Arendt.

# Ohne Bagger geht Matthias nirgendwo hin

LOGISTIK Bei TUL-Agroservice in Falkenhagen werden diese Woche etwa 3000 Tonnen Schüttgut umgeschlagen

An nur einem Tag hat der Falkenhagener Logistikler TUL-Agroservice 1100 Tonnen Dünger umgeschlagen. Die Zeichen stehen weiter auf Wachstum.

Von Claudia Bühler

**FALKENHAGEN** | Zu weit zu laufen“, murmelt Matthias Arendt nicht ganz ernsthaft, und dann lachend: „Ohne Bagger bin ich nie unterwegs.“ Der Hofmeister beim Logistik-Unternehmen TUL-Agroservice in Falkenhagen ist allerdings in Wirklichkeit nicht seine Schuhabbeln schonen. Ständchen kann beim Entladen eines Güterzuges immer mal etwas passieren, wofür man einen Bagger braucht – wie etwa dann, wenn ein Pflanzkeller Unternehmer quer überm Hof mal eben eine Fuhrte Kies abholen will, wie dies am Montag der Fall war.

Und da in der Logistik-Branche Zeit und Geld titelmäßig mehr oder weniger gleichbedeutend sind, hat der Hofmeister seinen Bagger eben immer bei sich, auch dann, wenn die Schüttgut-Waggons eigentlich automatisch entladen werden können – per Luke und Fließband.

Um halb sechs hatte Hofmeister und seine Kollegen von der TUL am Montag anfangs: Die 1100 Tonnen Dünger, die der Güterzug der DB-Cargo mit seinen 44 Waggons geladen hat, sollten bereits abends entladen und zu ihren Zielorten transportiert sein. Zumal im Laufe der Woche zwei weitere Züge in Falkenhagen ankommen werden – ein Kolbenzug mit Braun-

kohle aus Köln, Fassungsvermögen 1000 Tonnen, sowie ein weiterer Zug mit einer Düngemittelabladung von knapp 800 Tonnen aus Neuhof bei Kassel.

„Im vergangenen Jahr hatten wir etwas weniger Umsatz in Falkenhagen“, sagt Gerhard Plack, Geschäftsführer bei TUL-Agroservice, „das lag allerdings auch ein wenig daran, dass wir inzwischen teilweise unsere Züge in Parchim oder in Wittenberge entladen.“ Wurden 2009 direkt in Falkenhagen noch über 100.000 Tonnen umgeschlagen, waren es im vergangenen Jahr nur 75.000 Tonnen: Kalk aus Herzberg im Harz und aus Salzkammerdorf, Splinte aus Leipzig, Futtermais aus Ungarn oder Tschchien. Entladedienstleistungen bietet TUL nicht nur in Wittenberge und Parchim an, sondern unter anderem auch in Schwerin oder Wismar.

Aber auch, wenn auf dem eigenen Verladehof das La-Devolument etwas zurückgegangen ist, ist sich Plack sicher: „Der Tag kommt, an dem die Schiene wesentlich günstiger wird als der Transport auf der Straße. Schon damals, als die TUL das Anschlussgleis in Falkenhagen gekauft hat, hielten mich ja alle für verrückt. Aber letztlich geht es im Frachttagegeld um Restabilität.“

Der Azubi, der gerade mal zwei Monate bei TUL arbeitet, steckt den Kopf nur Türrain: „Der Speidterfager, ob er von uns was mitnehmen kann. Die Ladung nach Holland für sie viel.“ Plack antwortet, ohne lange Nachzudenken, ohne Termine notiert er sich selbst: „Man muss sich erheben, in der Schwung halten, sonst wird man dumm.“

Zurück wieder in alle Falkenhagen: Was er allem in Tula sagt er: „Nur allem in



Andreas Missmann reinigt den Rührwäscher in der „Waschanlage“.

Bereich Beladen haben wir noch Kapazitäten. Viel mehr als ein paar Telle bringen sie nie aus der Prügelt raus.“ Wied bei der TUL bisher fast nur Schüttgut umgeschlagen, kann sich der TUL-Chef durchaus auch vorstellen, im Bereich Stöckgut und Containerverkehr aktiv zu werden: „Die Falkenhagener Unternehmen haben da schon eine Menge zu verladen.“

Unter anderem diverse Bahnstufen hatten in der Vergangenheit für gesorgt, dass Güter, die bereits auf der Schiene transportiert wur-

den, heute doch per Straße angeliefert werden: „Die Bahn stellt nur noch Ganzzüge keine Einzelwaggons mehr.“ Ständessen werden die Waggons privater Eisenbahngesellschaften nun in Falkenhagen gesammelt, bis ein Ganzzug zusammen ist.

Die Ladung, die draußen auf dem Verladegleis gelockt wird, wird dann per Lok über die letzten Kilometer an ihren endgültigen Bestimmungsort geladen: Rund 120.000 LEW, Kilometer im Jahr legen die TUL-Lastwagen zurück. Nach Karstfeld und Pulitz, nach Paz-



Ohne seinen Bagger ist Matthias Arendt (l.) selten auf dem Firmengelände anzutreffen.



Automatische Zug-Entladung.



Marco Schütze ist Spezialist beim „Radlader-auf-Schienen-Fahren“.

chim, Kyritz, Lübe und nach „Küschchen-Grabow“, wie Plack schmunzelt sagt. Pro Stunde werden sechs Lkw beladen, die es in diesem Fall in Dünger zu Landwirtschaftsbetrieben bringen.

Die Biogeschäft ist inzwischen auf 100 Mitarbeiter angewachsen, die Lkw-Flotte von TUL umfasst 30 Fahrzeuge. Hinzu kommen Rührwäscher, die auf dem Verladebahnhof verteilt werden, zwei Bagger, zwei Radlader: Auf dem Gelände werden die Güterzüge von Marco Schütze mit dem Radlader

**Die Lagerwirtschaft**  
 ■ Allein 2500 Palettenplätze hatte der erste Bauabschnitt, den die Falkenhagener Lagerwirtschaft (FLW) an das Pharmaunternehmen Ayuda respektiert hat.  
 ■ Den zweiten Bauabschnitt hatte die FLW bereits zu diesem Zeitpunkt in Planung, doch sollte der erst gebaut werden, wenn es auch ein Kunde da ist.  
 ■ Lieber hätte die FLW diese Halle sofort imgebaut, die Banken hatten jedoch einen Pächter vorausgesetzt.