

Railways

Nr. 3 | Oktober 2007

Informationen rund um die Schienenlogistik



Zeit gespart für Audi

Im Fokus

**Railog:
Mit Power ans Ziel**

Intermodal

**Neue Wege im Seehafen-
Hinterland-Verkehr**

International

**Railion baut Zusammen-
arbeit mit B-Cargo aus**



Dr. Klaus Krempfer
Vorstandsvorsitzender von Railion Deutschland

Liebe Leserinnen und Leser,

im Branchenvergleich erbringt die Automobilindustrie in Deutschland den größten Umsatz aller Wirtschaftszweige: weit über 200 Milliarden Euro pro Jahr. Für ihre Transporte benötigt sie wie kaum eine andere Branche eine präzise und zuverlässige Logistik. Doch kaum jemand weiß, dass in jedem zweiten in Deutschland produzierten Neuwagen Logistikleistungen der Bahn stecken – ein deutlicher Beweis für den Beitrag der Schiene zum Erfolg der Automobilbranche.

Für Audi zum Beispiel wickeln Railion, die ATG Autotransportlogistic GmbH und Schenker Automotive RailNet GmbH seit Jahren zuverlässig deren Fahrzeug- und Materialtransporte ab. Um die Logistikkette zwischen dem Audi-Werk in Ingolstadt und dem Hamburger Hafen zu optimieren, führten die Bahnpartner Anfang des Jahres Probeverkehre durch. Diese waren so erfolgreich, dass die Zusammenarbeit jetzt auch auf europäischer Ebene weiter ausgebaut werden soll. Lesen Sie mehr über das spannende Thema auf Seite 6.

Doch auch für andere Branchen liefert Railion internationale Logistikleistungen – bis nach Asien hinein, wie das Beispiel auf Seite 5 zeigt: Beim Transport von Landwirtschaftsgeräten zu seinem Werk im russischen Krasnodar setzt der westfälische Agrartechnikhersteller CLAAS ausschließlich auf die Bahn. Bereits seit 40 Jahren arbeiten die Partner erfolgreich zusammen. Aus diesem Anlass gab es Ende August eine Feier in Berlin, bei der auch Bahn-Chef Hartmut Mehdorn und DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensel vor Ort waren.

Dass wir unser internationales Netzwerk immer dichter knüpfen, zeigt die Kooperation mit der belgischen B-Cargo. Um diese auszubauen, steuert Carel Robbeson, langjähriger Managing Director von Railion Nederland, künftig die Zusammenarbeit zwischen den Railion-Landesgesellschaften und B-Cargo. Sein Nachfolger ist Detlef Heydt, zuvor Produktionschef des Geschäftsfelds Intermodal. Beide sind bestens mit den involvierten Eisenbahnen vertraut und werden helfen, die Produktionsqualität zwischen den Beneluxländern und Deutschland weiter zu verbessern. Mehr dazu auf Seite 20.

Wenn es um die umweltgerechte Sanierung großer Flächen geht, ist Railion die erste Wahl. Bei der Entsorgung großer Mengen Abfälle konnte unser Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter jüngst seine Kompetenz unter Beweis stellen: In nur sieben Wochen wurden vom ehemaligen Güterbahnhof Köln-Ehrenfeld 40.000 Tonnen Boden und Steine sowie 40 Tonnen Bitumengemisch fachgerecht entsorgt – eine eindrucksvolle Leistung. Erfahren Sie mehr darüber auf Seite 10.

Wie Sie sehen, sind wir in nahezu jeder Branche zu Hause, denn wir möchten für Sie immer die beste Logistikalternative bieten – in Deutschland, Europa und darüber hinaus.

Herzlichst Ihr

Dr. Klaus Krempfer

Impressum

Herausgegeben von: Railion Deutschland AG

Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail, Annette Struth

Redaktion: Railion Deutschland AG, Marketing Rail, Martin Solbach
Rheinstraße 2, 55116 Mainz, Telefon: 06131 15-60137, Fax: 06131 15-60852
E-Mail: martin.solbach@railion.com, Internet: www.railion.com

Redaktionelle und technische Umsetzung:

Trimedia Communications Deutschland GmbH, Hanauer Landstraße 175-179, 60314 Frankfurt am Main

Copyright: © by Railion Deutschland AG

Alle Rechte vorbehalten. Insbesondere das Recht auf Verbreitung, Nachdruck von Text und Bild, Übersetzung in Fremdsprachen sowie Vervielfältigung jeder Art durch Fotokopien, Mikrofilm, Funk- und Fernsehsendung für alle veröffentlichten Beiträge einschließlich aller Abbildungen.

02 Editorial Impressum

03 Inhalt

Spektrum

04 jugend macht – Projekte mit Zukunft

Hoher Besuch bei Railion

05 CLAAS und DB Logistics feiern langjährige Zusammen- arbeit

Berthold Jesse neuer
Geschäftsführer bei BTT

Titel

06 Zeit gespart für Audi

Im Fokus

08 Bahntag bei Lech-Stahlwerke

09 Ein zuverlässiger Partner

10 TRANSA bringt Dampfspeicherlokomotive ins Museum

Flächensanierung von A bis Z

11 HGM sorgt für Kraftstoff auf der Schiene



Die HGM-Gruppe betreibt im Bremer Hafen ein modernes Tankterminal. Seit der Jahrtausendwende setzt das Unternehmen verstärkt auf Wachstum. Bei dem Ausbau des Terminals steht der Schienenverkehr im Fokus.

06 Titel



▲ Um den Transport von Audi-Fahrzeugen zu optimieren, starteten Railion, die Bahn-Tochter ATG Autotransportlogistic GmbH und die Schenker Automotive RailNet GmbH Anfang des Jahres einen Feldversuch auf der Relation Ingolstadt-Hamburg. Die Testverkehre verliefen so erfolgreich, dass in naher Zukunft weitere Standorte des Automobilherstellers in die Einzelwagenverkehre eingebunden werden sollen.

12 Mit Power ans Ziel

14 Durchdachte Holzlogistik

Von Railport zu Railport

15 Katzenstreu für Großbritannien

Kesselwagenmanagement
unter neuer Leitung

Technik & Trends

16 Schnell und sicher über Europas Grenzen

17 Railion investiert in Loks und Güterwagen

Intermodal

18 Neue Wege im Seehafen-Hinterland-Verkehr

19 PKV-Terminal in Duisburg erweitert

International

20 Railion untersucht Zusammen- arbeit mit B-Cargo

Neuer Leiter der General-
vertretung für
Belgien und Luxemburg

21 Starker Partner für die Transsyberia Rallye

Spezial

22 Bentheimer Eisenbahn AG: Ein vielseitiger Logistiker

jugend macht – Projekte mit Zukunft

So lautet der Titel einer Fotoausstellung der Zukunftsinitiative Rheinland-Pfalz (ZIRP), die Anfang September in der Mainzer Railion-Zentrale durch Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender der Railion Deutschland AG und Schirmherr des Projekts, feierlich eröffnet wurde.



Zu den Gästen in Mainz gehörten auch Vera Reiß, Staatssekretärin im rheinland-pfälzischen Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Jugend und Kultur, sowie Prof. Dr. Gerhard Muth, Präsident der Fachhochschule Mainz. Zwei Wochen lang konnten Besucher insgesamt

20 großformatige Fotomontagen von angehenden Grafikdesignern der Fachhochschule Mainz begutachten. Die Fotos illustrieren Projekte junger Teilnehmer des sogenannten Zukunftsradar-Wettbewerbs 2006. Bei diesem hatte die ZIRP im vergangenen Jahr zwölf

rheinland-pfälzische Jugendprojekte in den Bereichen Soziales, Politik, Umwelt sowie Sport und Kultur ausgezeichnet. Die Themenbreite der honorierten Initiativen reichte von kreativem Recycling über soziales Engagement bis hin zur Pflege von Naturräumen oder Denkmälern.

Auch die von Railion unterstützte Wanderausstellung, die noch an vielen weiteren Ausstellungsorten in Rheinland-Pfalz zu sehen sein wird, steht ganz im Zeichen von „Jugend gestaltet Zukunft“: Unter diesem Arbeitstitel betreut die ZIRP zahlreiche Projekte, um junge Menschen an ihr gesellschaftliches Verantwortungsbewusstsein zu erinnern und gezielt an ihre persönlichen Fähigkeiten heranzuführen.

Weitere Informationen sind unter www.zukunftsradar2030.de abrufbar. ■

Hoher Besuch bei Railion

Aus Anlass der 25-jährigen Partnerschaft zwischen Ruanda und Rheinland-Pfalz war am 8. September Ruandas Premierminister Bernhard Makuza mit einer Delegation zu Besuch in der Mainzer Railion-Zentrale.

Nach einem Grußwort von Hendrik Hering, Minister für Wirtschaft, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, präsentierte Railion-Chef Dr. Klaus Kremper das gesamte Leistungsspektrum des Schienenlogistikers. Im Anschluss stellte Dr. Emile Muvunyi, Projektleiter DB International, die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Bahnlinie von Ruanda bis an die Küste Tansanias am Indischen Ozean



Als Gastgeschenk bekam Ruandas Premierminister Bernhard Makuza (3. v. l.) von Railion-Chef Dr. Klaus Kremper (re.) eine Miniaturlokomotive überreicht

vor. Das Vorhaben soll mit Unterstützung der afrikanischen Entwicklungsbank finanziert werden. Bei der folgenden Diskussion wurde auch über mögliche Wirtschaftskontakte zwischen Rheinland-Pfalz und Ruanda gesprochen.

Zum Abschluss gab es einen Imbiss, bei dem sich die Gäste und Railion-Vertreter weiter austauschten. Allgemeiner Tenor: eine rundum gelungene Veranstaltung, die wiederholt werden sollte. ■



Bei ihrer Rede unterstrich Cathrina Claas (l.) noch einmal die gute Zusammenarbeit ihres Unternehmens mit der Bahn

CLAAS und DB Logistics feiern langjährige Zusammenarbeit

Seit 40 Jahren transportiert die Deutsche Bahn Landwirtschaftsgeräte für die CLAAS-Gruppe nach ganz Europa, Russland und Asien. Aus diesem Anlass fand Ende August eine Feier in Berlin statt, an der auch Bahn-Chef Hartmut Mehdorn und DB Logistics-Vorstand Norbert Bensel teilnahmen.

Als einer der Markt- und Technologieführer in der Agrartechnik versorgt CLAAS seit mehr als 90 Jahren den internationalen Markt mit Landmaschinen. Um die im Zuge seines wachsenden Erfolgs gestiegenen Transportmengen aufzufangen, errichtete CLAAS in den 1960er Jahren in seinem Stammwerk im westfälischen Harsewinkel einen Gleisanschluss. Seitdem transportiert Railion von dort Mähdrescher, Häcksler und Komponenten. „Der Anteil der Bahn beim Versand unserer Maschinen liegt heute bei etwa 50 Prozent“, sagte die CLAAS-Gesellschafterin Cath-

rina Claas anlässlich der Feier im Berliner Hauptbahnhof. „Damit ist die Bahn unser wichtigster Logistikpartner.“ Als Zeichen der guten Partnerschaft enthüllten Mehdorn, Bensel und Claas eine im Claas-Design gestaltete Lokomotive der Baureihe 152.

„DB Logistics entwickelt heute gemeinsam mit CLAAS innovative Logistikkonzepte, die den besonderen Anforderungen des Agrartechnikherstellers Rechnung tragen“, erklärt der Leiter des zuständigen Railion-Marktbereichs Karsten Sachsenröder die Zusammenarbeit

der Unternehmen. Dazu gehört unter anderem die Versorgung eines Montagewerks für Erntemaschinen im russischen Krasnodar, die CLAAS als erster Landtechnikhersteller dort 2005 in Betrieb nehmen durfte. Das Werk wird zurzeit ausschließlich mit Komponenten aus dem Stammwerk in Harsewinkel per Ganzzugverkehr versorgt. Die Transporte haben eine Laufzeit von weniger als zwei Wochen und werden in enger Zusammenarbeit zwischen Railion, der Railog GmbH, Railion Russija Services und Schenker Ltd. Moskau abgewickelt. ■

Berthold Jesse neuer Geschäftsführer bei BTT

Seit 1. August ist Berthold Jesse (43) Geschäftsführer bei der BTT BahnTank Transport GmbH. Als nunmehr zweiter Mann an der Spitze neben Hans-Georg Werner wird er die Bereiche Finanzen, Auftragsmanagement, Technik und Personal leiten.

Bereits seit über zehn Jahren arbeitet Jesse für die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn – zunächst für DB Cargo, später für Railion – und bringt somit weitreichende Erfahrungen in der Branche mit. Sein kaufmännisches Geschick und Gespür für betriebswirtschaftliche Prozesse stellte der studierte Diplomkaufmann vor-

allem bei Railion als Leiter kaufmännischer Angelegenheiten in der Niederlassung Frankfurt unter Beweis. Die Leitung Finanzen bei BTT übernahm Jesse 2003, wo er die DB Logistics-Tochter erfolgreich durch den Sanierungsprozess „SPRINT“ führte. Als neuer Geschäftsführer wird der gebürtige Andernacher jetzt vor allem die Ausrichtung der

speditionellen Prozesse auf den eingeschlagenen Wachstumspfad vorantreiben. Zudem steht im nächsten Jahr die elektronische Anbindung von Kunden und Leistungspartnern im Fokus. ■





Zeit gespart für Audi

Um den Transport von Audi-Fahrzeugen zu optimieren, starteten Railion, die Bahn-Tochter ATG Autotransportlogistic GmbH und die Schenker Automotive RailNet GmbH Anfang des Jahres einen Feldversuch auf der Relation Ingolstadt–Hamburg. Die Testverkehre verliefen so erfolgreich, dass in naher Zukunft weitere Standorte des Automobilherstellers in die Einzelwagenverkehre eingebunden werden sollen.

Seit Jahren wickeln die Bahnpartner zuverlässig die Transporte für den Fahrzeughersteller ab. Dabei ist ATG für die Wagengestellung und die Vermarktung an Audi verantwortlich. Railion kümmert sich um die zentrale Steuerung und Überwachung der Verkehre und Schenker Automotive RailNet koordiniert als Railion-Vertrieb für die Fahrzeugspediteure die Prozesse zwischen den Beteiligten. Vierter Partner im Boot ist die zur BLG Logistic-Gruppe gehörende Firma E. H. Harms. Sie besitzt unter anderem im Hamburger Hafen ein Auto-terminal, wo jährlich rund 170.000 Fahrzeuge umgeschlagen werden. Harms ist Spezialist für sämtliche Dienstleistungen rund um Neu- und Gebrauchtfahrzeuge und kümmert sich in der Region Hamburg um die termingerechte Endzustellung der Fahrzeuge an die Händler und Kunden von Audi.

Den jüngst durchgeführten Feldversuch initiierte der Automobilhersteller im Hinblick auf eine weitere Verbesserung seiner Prozesse. Ziel war unter anderem, eine 100-prozentige Liefertermintreue zu erreichen, um den angebandenen Vertragshändlern eine höhere Planungssicherheit gewährleisten zu können. „Das bedeutet, dass ab dem Zeitpunkt der Bekanntgabe des Liefertermins alle folgenden Prozesse inklusive des Transports in absolut berechenbaren und festgelegten Fristen erfolgen müssen“, nennt Anton Kuttenreich, Leiter Transportstrategie und -planung bei Audi, die genauen Vorgaben. „Die Testverkehre kamen für uns genau zum richtigen Zeitpunkt, denn wir hatten gerade selbst nach Möglichkeiten einer Optimierung der Einzelwagenverkehre der ATG gesucht. Dadurch wurde der Feldversuch auch für uns zu einem

wichtigen Pilotverkehr“, blickt Alexander Jakubowski, zuständiger Key Account Manager bei Schenker Automotive RailNet, zurück.

Im Vorfeld hatte Audi zu mehreren Arbeitstreffen geladen, bei denen die genauen Abläufe der Testverkehre abgestimmt wurden. Dabei war ATG verantwortlicher Ansprechpartner für die Bahnprozesse und gab die Ergebnisse an Schenker Automotive RailNet und Railion weiter. Die Testphase startete schließlich im Januar. Insgesamt 250 ATG-Wagen wurden von Januar bis Mai zwischen Ingolstadt und Hamburg befördert. Die Beladung der Doppelstockwagen in seinem Ingolstädter Werk übernahm Audi selbst – bis zu 25 Pkws am Tag. Der Transport erfolgte einmal täglich über die Rangierbahnhöfe Nürnberg, Seelze und Maschen zum Hamburger Hafen.

„Im Zuge der Pilotverkehre haben wir feste Übergabetermine mit Audi und Harms vereinbart. Dadurch konnten wir die vorgegebenen Transportzeiten immer präzise einhalten“, verdeutlicht Heiner Gerstenberg, Leiter Disposition bei ATG. So ließ sich nicht nur eine verkürzte Laufzeit bis zum Hamburger Hafen von vormals bis zu sechs Tagen auf zwei Tage erreichen. Auch die Pünktlichkeit liegt jetzt bei beeindruckenden 98 Prozent. „Das bedeutet auch, dass wir die Wagenbindungszeiten deutlich senken konnten – angesichts des Wagenmangels in der Branche ein nicht zu unterschätzender Aspekt“, betont Gerstenberg. Grund dafür sei nicht zuletzt die gut funktionierende und schnittstellenübergreifende Abstimmung der Transporte zwischen allen Beteiligten gewesen.

Railion war für die gesamte Steuerung und Überwachung der Pilotverkehre zuständig und kümmerte sich um die Qualitätssicherung. Beteiligt waren das Qualitätsmanagement Einzelwagenverkehr und die in der Transportkette involvierten Cargo-Zentren. Durch die Priorisierung der Transporte aus Ingolstadt sorgte Railion für eine deutliche Verbesserung der Umlaufzeiten. „Wir hatten jedoch den Anspruch, bereits bei der Transportplanung und -steuerung eine pünktliche Beförderung zu gewährleisten und nur in Ausnahmefällen nachzusteuern“, ergänzt Uwe Möller, Leiter Betriebsmanagement Einzelwagenverkehr.

Möglich wurde die schnellere Abwicklung der Einzelwagenverkehre auch durch das neue Produktionssystem 200X, das Railion Ende letzten Jahres einführte. Aufgrund der sinnvollen Bündelung der Verkehre und erhöhter Taktfrequenzen zwischen den großen Zugbildungsanlagen sind die Einzelwagentransporte heute schneller und zuverlässiger als je zuvor (siehe hierzu auch FreightNews 6/2006, Seite 8).

Komplexe Rangierleistungen

Bei den Pilotverkehren für Audi gab es jedoch auch Hürden zu überwinden. So mussten unter anderem Schwankungen im Emp-

fangsaufkommen bei Harms sowie Verkehrsengepässe im Hamburger Hafen aufgefangen werden. Zudem entstand ein zusätzlicher Rangieraufwand, da die Wagen seitengerecht und in richtiger Reihenfolge im Terminal von Harms gestellt werden mussten. Der Zulauf der Autowaggons musste im Vorfeld genau festgelegt werden, da die Pkws bei der Entladung vorwärts fahren müssen und sie nur auf einer Seite die Autowaggons verlassen können.

Bei den Autotransporten kommen zudem unterschiedliche Wagengattungen für verschiedene Autotypen zum Einsatz, was zu Schwierigkeiten bei der Entladung größerer Fahrzeuge führen kann. Deshalb müssen die Waggons für den Empfänger immer in der richtigen Reihenfolge zusammengestellt werden. „Das Umrangieren bedeutet für uns einen zusätzlichen Planungs- und Steuerungsaufwand und führte in der Vergangenheit zu Transportverzögerungen“, verdeutlicht Möller. „Doch auch diese Probleme konnten wir bei dem Feldversuch genau analysieren und beseitigen.“

Bessere Planbarkeit

Durch die Pilotverkehre hat Audi sein Ziel erreicht: eine verbesserte Planbarkeit für die gesamte Logistikkette. Bei dem Feldversuch

waren auch ausgewählte Händler involviert und per E-Mail über die Fahrzeuganlieferung informiert worden. Eine von Audi gestartete Umfrage nach Ablauf der Probeverkehre zeigte indes, dass die beteiligten Händler durchweg die Nennung eines genauen Anliefertermins begrüßen. „Die Händler besitzen jetzt durch die genauen Liefertermine die Möglichkeit, bereits frühzeitig feste Übergabetermine mit ihren Kunden zu vereinbaren“, zeigt sich Kuttenreich zufrieden.

In Zukunft plant Audi, die Produktion in den Stammwerken in Ingolstadt, Neckarsulm und Győr sowie in seinem neuen Werk in Brüssel auszuweiten. Der Audi Q7 wird bereits heute im slowakischen VW-Werk in Bratislava produziert. „Wir sind mit Audi bereits für alle Standorte im Gespräch und gehen davon aus, dass wir neben dem bestehenden Transportvolumen kontinuierlich weitere Bahnverkehre generieren können. Die Chancen dafür stehen jedenfalls gut“, ist Gerstenberg zuversichtlich. ■

Schenker Automotive RailNet GmbH

Alexander Jakubowski
Tel.: +49 (0)6107 509-710
alexander.jakubowski@railion.com

Bis zu 25 Pkws verläßt Audi pro Tag in seinem Ingolstädter Werk auf die Doppelstockwagen der ATG



Foto: Audi



Bahntag bei Lech-Stahlwerke

Eine Million Tonnen Stahlprodukte bringt die LSW Lech-Stahlwerke GmbH im bayerischen Meitingen-Herbertshofen jährlich auf die Schiene. Im Juni lud sie gemeinsam mit Lechsped, ihrer Werksspedition, und Railion an zwei Tagen zu Workshops ein. Dabei tauschten sich alle Beteiligten auch über die bisherige Zusammenarbeit aus.

Das Stahlwerk in Meitingen-Herbertshofen ist das südlichste Elektrostahlwerk Deutschlands und produziert jährlich aus 1,3 Millionen Tonnen Schrott 1,1 Millionen Tonnen Rohstahl, der wiederum zu Bau- und Qualitätsstahl weiterverarbeitet wird. Das gesamte Stahlwerk ist großzügig mit Gleisen ausgestattet. Railion,

bereits seit 1972 – dem Gründungsjahr der Lech-Stahlwerke – mit der Durchführung der Schienentransporte betraut, konnte den Anteil der Schienenverkehre am gesamten Transportvolumen seither stetig ausbauen. Aktuell beziehen die Stahlwerke im Eingang etwa 600.000 Tonnen Schrott über die Schiene, im Ausgang sind es rund 400.000 Tonnen Stahl. Dazu gehören vor allem Halberzeugnisse, die in Ganzzügen in nahe gelegene Schwesterwerke gebracht werden. Darüber hinaus transportiert Railion auch Beton- und Qualitätsstahl im Einzelwagenverkehr zu Abnehmern in Deutschland, der Schweiz und Frankreich.

Zum Bahntag erschienen Vertreter von Railion aus den CargoZentren München und Nürnberg sowie vom Transportmanagement Süd und dem KundenServiceZentrum in Duisburg. Sie wurden begrüßt von Helmut Tautelhahn, Geschäftsführer der Lech-Stahlwerke, und Lechsped-Geschäftsführer Dieter Nickl. Beide lobten die gute Zusammenarbeit mit Railion. Anhand des Filmbeitrags „Kompetenz in

Stabstahl“ wurde den Besuchern die Unternehmensphilosophie der Lech-Stahlwerke nahegebracht. Bei der anschließenden Werksführung konnten sämtliche Schritte entlang der Produktionskette dann auch hautnah miterlebt werden: vom Schmelzen des Schrotts zu Rohstahl und der Veredelung während der Pfannenmetallurgie bis hin zum Gießen von Stahlknüppeln oder dem Auswalzen von Baustahl.

Fruchtbarer Dialog

Im Laufe der Veranstaltungen fanden jeweils Diskussionsrunden statt, die sich mit der Optimierung der logistischen Abläufe beschäftigten. Im Fokus standen Fahrplanabweichungen und deren mögliche Ursachen. Dabei verständigten sich die Partner auf eine Verbesserung der Informationswege, um künftig noch schneller auf etwaige Verzögerungen reagieren zu können. So sollen unter anderem die Schichtleiter der Werksbahn im Lech-Stahlwerk – das rund um die Uhr produziert – direkt durch das CargoZentrum München proaktiv über Abweichungen informiert werden.

Per Kran wird ein Schrottkorb über den Elektroofen gehievt



Foto: Lech-Stahlwerke

Auch künftig will der Stahlhersteller auf den Logistikpartner Railion nicht verzichten und die Bahnverkehre weiter ausbauen. „Wir rechnen im nächsten Jahr mit einer Steigerung des Trans-

portvolumens auf der Schiene um rund zehn Prozent“, verdeutlicht Karlheinz Kelkel, zuständiger Key Account Manager bei Railion, der die Workshops als rundum gelungene Veranstaltung lobte: „Die offene

Form des Dialogs brachte positive Effekte auf allen Ebenen der Zusammenarbeit und sollte deshalb weiter gepflegt werden“, ist Kelkel überzeugt. ■

Ein zuverlässiger Partner

Für die termingerechte Belieferung von Stahlherstellern mit Eisenschrott suchte die Carl Herholz GmbH & Co. KG aus Essen dringend einen zuverlässigen Schienenlogistiker. Mit Railion fand das Unternehmen den richtigen Partner. Durch die Zusammenarbeit konnte das Transportaufkommen jetzt deutlich gesteigert werden.

Bei Carl Herholz handelt es sich um ein knapp 100 Jahre altes mittelständisches Familienunternehmen, das vor allem Entsorgungsleistungen, Schrottverwertung und die Rückgewinnung von Rohstoffen betreibt. Zu seinen größten Kunden zählt die Hüttenwerke Krupp Mannesmann GmbH in Duisburg. Der Stahlhersteller akzeptiert nur eine Zustellung per Schiene, die zudem termingerecht abgewickelt werden muss. Das Recyclingunternehmen setzte sich deshalb mit Railion in Verbindung, um eine gemeinsame Lösung zu finden.

Schnell wurde deutlich, dass die Schienenverkehre grundlegend überdacht werden mussten, um den Lieferbedingungen des Stahlherstellers gerecht zu werden. Vonseiten Herholz' war eine Erneuerung der vorhandenen Gleisinfrastruktur notwendig. Railion war dagegen gefordert, eine Neuregelung seiner Produktionsabläufe für Herholz vorzunehmen.

Lösung am Runden Tisch

An dieser Stelle kam Dieter Wilhelm, Regionaler Vertriebskoordinator bei Railion, ins Spiel. Gemeinsam mit dem zuständigen Kundenberater Alfred Schumann vom Verkaufsservice des KundenserviceZentrums in Duisburg und Vertretern von Herholz setzte er sich an einen Tisch, um eine logistische Lösung zur Zufriedenheit aller Beteiligten zu finden: „Durch eine grundlegende Veränderung im Produktionsablauf des CargoZentrums in Duisburg konnten wir Herholz schließlich die für dessen Investiti-

onen erforderliche Leistungszusage geben“, verdeutlicht Wilhelm.

Im Gegenzug sorgte das Recyclingunternehmen für die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Waggonbeladung und des Rangierbetriebs. Dazu zählten unter anderem die Erneuerung der gesamten Gleisanlagen inklusive der Weichen sowie die Modernisierung der vorhandenen Gleiswaage. Zusätzlich investierte Herholz in eine moderne Schrottschere, die mit einer beachtlichen Leistung von 25 Tonnen pro Stunde den Schrott in handliche Portionen für die Verladung in die Waggons schneidet. „Außerdem verpflichtete sich Herholz, stets ein kontinuierliches Aufkommen auf der Schiene abzuwickeln“, nennt Schumann eine weitere Bedingung für die partnerschaftliche Zusammenarbeit.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Bereits im ersten Schritt konnte Herholz sein Waggenaufkommen verdoppeln. In naher Zukunft sollen rund 1.000 Tonnen Eisenschrott wöchentlich das Werk von Herholz in Richtung Essen verlassen. „Die Investitionen haben sich für uns gelohnt“, freut sich Herholz-Geschäftsführer Dr. Harald Allhorn. „Durch die zuverlässigen Schienentransporte können wir jetzt immer größere Schrottlieferungen mit den Stahlwerken vereinbaren. Unser Vertrauen in Railion wurde belohnt.“ ■

Railion Deutschland AG
Railion Montan
Alfred Schumann
Tel.: +49 (0)203 454-6690
alfred.schumann@railion.com

Für die termingerechte Abwicklung der Schrotttransporte per Schiene investierte Herholz umfangreich in seine Gleisanlagen



TRANSA bringt Dampfspeicherlok ins Museum



Foto: TRANSA

Schwerer Junge: Um die 33 Tonnen wiegende Lok auf den Lkw zu laden, war ein 100-Tonnen-Kran nötig

Dass die Bahn-Tochter TRANSA Spedition GmbH auch für nicht alltägliche Aufträge der richtige Partner ist, konnte sie jüngst unter Beweis stellen. So brachte sie eine Dampfspeicherlok per Lkw von Deuben in Sachsen-Anhalt zu ihrer neuen Heimat Karwitz in Niedersachsen.

Bei der Lok handelt es sich um einen historischen Nachbau der Baureihe „Babelsberg“, die ehemals in Deuben auf dem Werksgelände der Brikettfabrik von MIBRAG im Einsatz war. Ihre Vorbilder wurden in der ehemaligen DDR Anfang der 60er Jahre vergangenen Jahrhunderts hergestellt. Jetzt erwarb Fred

Thurm – Bahner aus Leidenschaft – das Liehaberstück, um es Besuchern des Karwitzer Museums zugänglich zu machen. Nach entsprechender Aufbereitung soll die Lok wieder fahrtüchtig gemacht werden und zu Demonstrationszwecken eine stillgelegte Gleisanlage der DB AG befahren. „Ich habe mich

schon immer für Dampflokomotiven interessiert und brenne darauf, dieses tolle Stück bald wieder in Betrieb zu sehen“, freut sich der neue Eigentümer. „TRANSA hat die Lok professionell an ihren neuen Bestimmungsort gebracht.“

Da die Dampflokomotive zwar lauffähig war, aber über keine Betriebszulassung für das öffentliche Schienennetz verfügte, fand der Transport auf der Straße statt. Bei der Verladung kam ein 100 Tonnen schwerer Kran zum Einsatz, der die Lok jeweils am Rahmen vorn und hinten anhub, um das Gewicht gleichmäßig zu verteilen. Um möglichen Beschädigungen vorzubeugen, wurden Kanthölzer zwischen Gurt und Lokomotive angebracht. Mit einer Länge von fast zehn Metern, einer Breite von rund drei Metern und einer Höhe von über vier Metern bringt die Lok ganze 33 Tonnen Gewicht auf die Waage. Bei der Verladung war deshalb Maßarbeit gefragt. Als Transportgestell diente eine hydraulische Kesselbrücke – eine weit absenkbar konstruierte Rahmenkonstruktion, die TRANSA für den Transport von zylindrischen Ladungen mit einer Nutzlast von bis zu 55 Tonnen nutzt. Der Schwerlasttransport wurde über Nacht durchgeführt und wegen der Lademaßüberschreitung von einem Begleitfahrzeug der Polizei gesichert. ■

Flächensanierung von A bis Z



Bei der jüngst durchgeführten Flächensanierung des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Ehrenfeld konnte der Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter erneut seine Kompetenz im Bereich branchenspezifischer Logistikkonzepte unter Beweis stellen: In nur sieben Wochen wurden allein auf der Schiene 40.000 Tonnen Boden und Steine verladen, von der Baustelle abgefahren und fachgerecht entsorgt.

Ein Teil des rund 40.000 Quadratmeter großen ehemaligen Güterbahnhofs ist derzeit noch Eigentum der DB Netz AG Niederlassung West, die das Gelände jedoch nach der Sanierung verkaufen will. „Die hierfür verantwortliche DB ProjektBau GmbH setzte bei

der gesamten Projektplanung und -durchführung auf die Expertise des Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter“, erklärt der zuständige Marktbereichsleiter Karsten Sachsenröder. Der Auftrag umfasste neben dem Transport der verschiedenen Abfälle auch alle begleitenden und vorgeschalteten Logistikleistungen. Dazu gehörten die Räumung der Fläche und die getrennte Entsorgung aller Abfälle in nahe gelegene Entsorgungsstellen, die Einrichtung der Baustelle inklusive der Bereitstellung von Baggern und Radladern sowie das Freischneiden der Gleisanlage. Zudem wurde das Projekt über die gesamte Laufzeit hinweg fachgerecht begleitet und fortlaufend dokumentiert.

Bei HGM in Bremen werden sämtliche Kraftstoffprodukte eingelagert – von Motoren- und Spezialbenzin über Heizöl bis hin zu Diesel. Zulieferer sind Raffinerien in Hamburg, Leuna und Ingolstadt. Als zentraler Händler verteilt HGM die Kraftstoffe per Lkw an lokale Abnehmer, unter anderem Tankstellen. Bislang wurde im Eingang das Gros der Mengen über den eigenen Schiffsanleger umgeschlagen, der Rest per Tank-Lkw. „Bei uns wuchs jedoch nicht zuletzt aus umwelttechnischen Gründen das Interesse, dauerhaft vermehrt auf den Verkehrsträger Schiene zu setzen“, blickt Daniel Pätzold, Mitglied der Geschäftsleitung bei HGM, zurück. So lud sie Railion bereits 2005 zu ersten Gesprächen, bei denen das Anforderungsprofil von HGM und die Möglichkeiten zur Verlagerung der Verkehre auf die Schiene erörtert wurden. Entstanden ist ein ganzheitliches Bedienkonzept, das die Belange der HGM in idealer Weise mit dem Leistungsprofil von Railion verknüpft.

Um die Eingangsverkehre auf die Schiene zu bringen, mussten umfassende bauliche Maßnahmen vorgenommen werden. Ein Gleisanschluss war zwar vorhanden, er erfüllte jedoch nicht die notwendigen Bedingungen einer modernen Versorgungslogistik. Deshalb investierte HGM in die Erweiterung seiner Gleisanlage. Diese schloss sowohl eine Verlängerung des bestehen-

Start der Sanierungsmaßnahme war Mitte Mai dieses Jahres. Für den Abtransport organisierte und setzte Railion sowohl Lkws als auch Güterwagen ein. Via Straße wurden insgesamt 400 Tonnen Bauschutt, 240 Tonnen gemischte Bau- und Abbruchabfälle, 90 Tonnen Altholz sowie weitere Abfälle in Stahlcontainern – so genannten Absetzmulden – transportiert und entsorgt. Die Railion Deutschland AG war für den Abtransport per Schiene von 40.000 Tonnen Boden und Steine sowie 40 Tonnen Bitumengemisch verantwortlich. 34 Ganzzüge mit je 20 Güterwagen der Bauart Fas 126 kamen zum Einsatz. Disponiert wurden sie vom KundenServiceZentrum in Duisburg.



HGM sorgt für Kraftstoff auf der Schiene

Die HGM-Gruppe betreibt im Bremer Hafen ein modernes Tankterminal. Seit der Jahrtausendwende setzt das Unternehmen verstärkt auf Wachstum. Bei dem Ausbau des Terminals steht der Schienenverkehr im Fokus.

Mit einem ganzheitlichen Bedienkonzept sorgt Railion für die vermehrte Verlagerung der Kraftstofftransporte auf die Schiene

den Gleises um 20 Meter auf 120 Meter als auch den Neubau eines zusätzlichen, parallel verlaufenden Gleises mit ein. Für eine leistungsfähige Entladung der Kesselwagen sollte schließlich eine hochmoderne Entladestation sorgen, die von beiden Seiten angefahren und bedient werden kann.

Mit den Bauarbeiten wurde im Sommer 2005 begonnen. Bereits im März 2006 liefen die ersten Kesselwagen auf der Schiene ins HGM-Werk. Zunächst fanden die Verkehre nur im Probetrieb statt, da die

Entladetechnik sowie die IT-Systeme zur Steuerung der Kesselwagenstation erst noch adaptiert und abgenommen werden mussten. „Seit Anfang des Jahres verlaufen die Schienentransporte aber ganz nach Plan“, freut sich Martin Wessel, zuständiger Regionaler Vertriebskoordinator im CargoZentrum Bremen. „Allein in den ersten sechs Monaten haben wir für HGM 1.500 Wagen mit rund 96.000 Tonnen Kraftstoffprodukten bewegt.“

Die Ganzzüge für HGM mit durchschnittlich 22 Kesselwagen erreichen Bremen je nach Versandbahnhof zwischen 2 und 5 Uhr in der Früh. Gegen 6:30 Uhr stellen die Rangierer des CargoZentrums Bremen die ersten zwölf Wagen im Gleisanschluss bei HGM zur Entladung bereit. Nach kurzer telefonischer Absprache werden diese dann etwa fünf Stunden später gegen 12 Uhr wieder abgeholt. Zeitgleich erfolgt die Gestellung der restlichen Kraftstoffwagen in der Kesselwagenstation. Bei den logistischen Abläufen ist für HGM vor allem Flexibilität der ausschlaggebende Faktor. „Diese können wir HGM durch unseren eigenen Standort im Bremer Industriehafen quasi vis-à-vis mit dem Tanklager bieten“, verdeutlicht Wessel. „Ein Anruf genügt und wir stimmen kurzfristig terminliche oder mengenmäßige Änderungen gemeinsam ab.“ ■

Anfang Juli konnte sich dann die DB ProjektBau als Auftraggeber über die professionelle Durchführung des Projekts und den termingerechten Abschluss der Flächenanierung in Köln-Ehrenfeld freuen. „Gerade beim Transport hoher Volumina innerhalb eines kurzen Zeitraumes überzeugt die Schiene“, konkretisiert Udo-Klaus Stöcker, verantwortlicher Projektleiter im Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. „Die von uns eingesetzten Spezialgüterwagen ermöglichen den Transport von hohen Zuladungsgewichten und verfügen über eine besondere Entladetechnologie. So kann ein mit 1.150 Tonnen beladener Zug mittels Druckluft in nur einer Stunde entladen werden.“ ■



Mit Power ans Ziel

Europaweit, schnell und unkompliziert: Das sind die Attribute des „PowerRailer South-East-Europe“, eines intelligenten Ganzzugsystems der zur Schenker AG gehörenden Railog-Gruppe. Mit festen Verbindungen und Fahrplänen transportiert er zuverlässig Güter jeglicher Art von und nach Südosteuropa.

Dass der PowerRailer ein Produkt mit Potenzial ist, verrät schon sein neuer Name, den das Ganzzugkonzept seit 2006 trägt. Der Grund: Es kann mit sämtlichen logistischen Dienstleistungen des DB-Konzerns kombiniert werden, was es ihm ermöglicht, die Supply Chain in jeder beliebigen Tiefe zu übernehmen. So besitzt das Ganzzugsystem nicht nur Zugriff auf das Equipment und das Netzwerk der DB, sondern auch auf die Logistikdienstleistungen von Schenker. Die Niederlassungen der DB in allen Ländern Europas erschließen ihm außerdem internationale Präsenz mit regionaler Kompetenz. Auch Railog ist in allen Transit- und Bestimmungsländern des PowerRailers selbst vor Ort oder durch Partner vertreten.

„Unsere erfahrenen Mitarbeiter sorgen europaweit für eine reibungslose Transportorganisation

und können umfangreiche Value-added Services anbieten“, erläutert Günther J. Ferk, Geschäftsführer von Railog, den Vorteil des flächendeckenden PowerRailer-Netzwerks. Durch die Vernetzung gelangen die Waren einfach und schnell von ihrem Ursprungs- zum Bestimmungsort. Sie stammen aus nahezu allen Branchen, ob aus dem Montan-, Holz-, Agrar-, Chemie- oder Mineralölsektor. Transportiert werden zudem Automotive-Teile, Fertigfahrzeuge sowie sonstige Industrie- und Konsumgüter.

Rasche und termingerechte Lieferung

Per Bahn oder Lkw treffen die Waren zunächst aus ganz Europa in einem der vier Zugbildungspunkte ein. Dazu zählen neben Štúrovo in der Slowakei das an der österreichisch-ungarischen Grenze gelegene Sopron, Villach in Österreich und

Ljubljana/Zalog in Slowenien. In diesen Orten werden die Einzelwagen oder Wagengruppen gesammelt und täglich zu Ganzzügen zusammengestellt, die nach zwei bis fünf Tagen ihr Ziel in Serbien, Bulgarien, Mazedonien, Rumänien, Griechenland oder der Türkei erreichen. Das Gleiche gilt für die Gegenrichtung (siehe Übersicht zur durchschnittlichen Laufzeit). So transportierte der Schienenexperte im Jahr 2006 rund 1,4 Millionen Tonnen Güter im Wagenladungsverkehr und im Kombinierten Verkehr von und nach Südosteuropa. Davon wurden allein 985.000 Tonnen über das PowerRailer-Netzwerk abgewickelt.

Fixe Verbindungen und feste Fahrpläne gewährleisten außerdem eine rasche und termingerechte Lieferung. Der Vorteil: Große Mengen können in hohen Intervallen bewegt werden. Durch die Minimierung von Rangier- und Wartezeiten



Foto: DB AG/Klee



Foto: DB AG/Weber

sind die Transportzeiten kurz und planbar – ideale Bedingungen für zeitsensible Produktionen wie beispielsweise Just-in-time-Lieferungen. Besonders interessant ist darüber hinaus die Haus-zu-Haus-Abwicklung: Hier übernimmt Raillog den Vorlauf und den Umschlag auf die Schiene sowie den Transport und Nachlauf und kann so flexibel auf die jeweiligen Bedürfnisse der Kunden reagieren.

Sicher, gut informiert und ökologisch

Die hohe Zuverlässigkeit der Logistiklösung PowerRailer wird schließlich durch umfassende Sicherheitsmaßnahmen ergänzt. Dadurch, dass der Ganzzug ohne Rangierstopps durchfährt und speziell an Grenzübergabestellen durch eigenes Personal überwacht wird, besteht ein geringes Diebstahlrisiko. Des Weiteren lässt sich mithilfe der Nachverfolgbarkeit die Transportqualität auf dem gesamten Laufweg wesentlich erhöhen. Der ständige Ausbau des Tracking-and-Tracing-Systems macht zudem die gesamte Logistikkette transparent

und nachvollziehbar. Mögliche Abweichungen können so rechtzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Darüber hinaus sorgt Raillog über eine eigene Lager- und Distributionslogistik für eine schnelle und sichere Weiterleitung zum Empfänger.

„Auch die Umwelt kommt beim PowerRailer nicht zu kurz“, ergänzt Ferk. Denn der niedrige Energieverbrauch, der geringere Schadstoffausstoß und die reduzierte Lärmbelastung gegenüber der Straße machen das Ganzzugsystem zu einer intelligenten Gesamtlösung. ■

◀ Ob aus dem Bereich Montan-, Holz-, Agrar-, Chemie- oder Mineralölsektor ...

▲ ... Der PowerRailer transportiert europaweit nahezu sämtliche Gutarten

So schnell ist der PowerRailer

Bestimmungsorte	Durchschnittliche Laufzeiten
Belgrad/YU	2 Tage
Skopje/MK	3 Tage
Thessaloniki/GR	4 Tage
Athen/GR	5 Tage
Sofia/BG	3 Tage
Bukarest/RO	3 Tage
Istanbul/TR	5 Tage
Teheran/IR	18 Tage

Die angegebenen durchschnittlichen Laufzeiten gelten für alle Zugbildungsunkte.



Durchdachte Holzlogistik

Anfang des Jahres fegte der Orkan „Kyrill“ über Europa hinweg und hinterließ dabei eine Spur der Verwüstung. Beim Abtransport des Sturmholzes spielt die Bahn eine wichtige Rolle. Mit einem ausgeklügelten Logistikkonzept fährt Railion unter anderem derzeit rund 150.000 Festmeter Rohholz aus dem Harz zur Weiterverarbeitung nach Ingolstadt.

Durch die Aufstockung der Ressourcen und Zugkapazitäten sorgen Railion und die für Holztransporte verantwortliche Bahn-Tochter Nietten Fracht Logistik GmbH dafür, dass große Teile der Windwurfmengen per Schiene abgefahren werden können (siehe hierzu Railways 2/2007, Seite 9). Damit die Transportkette bis zum Sägewerk im bayerischen Unterbernbach einwandfrei funktioniert, fand im Vorfeld eine Auftakt-

veranstaltung im CargoZentrum Hannover statt, wo gemeinsam mit Kunde und Verlager sowie weiteren Dienstleistern ein individuelles Logistikkonzept geschnürt wurde. „Nur auf diese Weise ließ sich ein Gesamtangebot erstellen“, verdeutlicht Hubert Franke, der zuständige Regionale Vertriebskoordinator bei Railion.

Das durchdachte Logistikkonzept ermöglicht ein reibungsloses Zusam-

menspiel der am Transport beteiligten Unternehmen: Zunächst wird das Holz an den Güterverkehrsstellen Langelsheim und Herzberg (Harz) durch die Bruno Reimann GmbH & Co. KG auf die Schiene verladen. Im Auftrag von Railion übernimmt die Ilmebahn GmbH Einbeck die Gestellung von je zehn Spezialwagen der Bauart Roos und den Transport von den beiden Güterverkehrsstellen zum Bahnhof Kreisen. Dort werden die Waggons dann zu einem Ganzzug vereint, den Railion über Nacht nach Ingolstadt fährt – drei Mal in der Woche. Die Entladung vor Ort organisiert das Sägewerk Heggenstaller. Bereits am Folgetag fährt der Zug wieder zur Neubeladung zurück in den Harz.

Im Zeitraum von April bis September 2007 wurden bereits rund 1.500 Waggons mit insgesamt 90.000 Kubikmeter Fichtenholz verladen. Dies bedeutet eine wesentliche Entlastung der niedersächsischen Landesforste, denn der Windwurf ist durch Fäulnis und Schädlingsbefall bedroht. „Bislang arbeiteten alle Beteiligten optimal zusammen und einige Partner planen bereits einen verstärkten Einsatz der Schiene für weitere Holztransporte – auch über Kyrill hinaus“, freut sich Manfred Eberhardt, Geschäftsführer der Nietten Fracht Logistik GmbH. ■

Von Railport zu Railport

Trotz fehlender Gleisanschlüsse auf beiden Seiten konnten der Bereich Logistik Service und Railion Montan in diesem Sommer Transporte zwischen einem großen italienischen Stahlhersteller und mittelfränkischen Stahlverarbeitern auf die Schiene holen. Möglich machte dies das multimodale Railport-System.



Bei **Railports** handelt es sich um universell nutzbare Logistikzentren, die den direkten Umschlag der Güter von der Schiene auf die Straße und umgekehrt ermöglichen. Daneben umfasst das Angebot zahlreiche logistische Zusatzleistungen wie beispielsweise Lagerung und Zollabwicklung. Derzeit gibt es in Europa insgesamt 21 **Railports**, davon 12 in Deutschland. Erst im Juni war das innovative Konzept von der Interessengemeinschaft der Bahnspeditionen (IBS) anlässlich der Messe transport logistic in München ausgezeichnet worden.

Abgewickelt wurden die deutsch-italienischen Stahlverkehre von den **Railport**-Betreibern Lanzi in Castelfelfo – nahe der norditalienischen

Stadt Parma – und in Deutschland von Translog in Schweinfurt. Und so funktionierte die bimodale Transportkette: Die palettierten Stahlbleche wurden im Lkw-Vorlauf zum **Railport** Castelfelfo gefahren und dort direkt auf die Schiene umgeschlagen. Dann ging es per Shuttle weiter nach Deutschland, wobei sich Railion Italia, die schweizerische BLS Cargo AG und Railion Deutschland die Traktion teilten. In Offenburg schließlich wurden die Wagen in das Einzelwagensystem von Railion eingespeist und zum **Railport** Schweinfurt gefahren, wo die Bleche zunächst zwischengelagert wurden, bevor die Zustellung zum Empfänger per Lkw erfolgte.

„Für die Kunden besitzt das **Railport**-System den Vorteil, dass sie keine eigenen Lagerkapazitäten vorhalten müssen, sondern diese

Im Auftrag von Masterfoods produziert die Kali & Salz den größten Teil des Produkts „Catsan“ in ihrem niedersächsischen Werk in Bad Salzdetfurth. Von dort starten zurzeit vier Waggons pro Woche mit insgesamt 250 Tonnen Katzenstreu in Richtung Zeebrügge. In dem belgischen Hafen werden die Paletten in Container verladen, die dann per Schiff zu verschiedenen englischen Häfen gebracht werden, von wo aus die Endverteilung erfolgt.

Vom Equipment über die Verladung und Ladungssicherung bis hin zur Laufzeit und Qualität der Transporte stellt Masterfoods hohe Ansprüche an den Logistiker. „Deshalb ist die Durchführung der sensiblen Transporte, die zudem einem starken Wettbewerb ausgesetzt sind, nicht ganz einfach“, betont Gerhard Barnasch, zuständiger Key Account Manager bei der Railog GmbH. „Doch mit Transwaggon, die uns das passende Wagenmaterial stellen, und unserem Partner in Zeebrügge sowie mit Railion als Transporteur haben wir die richtige Wahl getroffen. Die Verkehre laufen absolut reibungslos“, lobt Barnasch.

Verladen wird die Katzenstreu in vierachsige gedeckte Schiebewagen der Bauart Hirrs, die mit über 62 Tonnen Fassungsvermögen

gerade auch bei temporären Geschäften flexibel bei uns in Anspruch nehmen können“, verdeutlicht Sandra Puchert vom Bereich Logistik Service bei Railion. „Zudem sind wir in der Lage, die gesamte Supply Chain aus einer Hand zu steuern und so die Ware jederzeit Just-in-time und in der gewünschten Größenordnung zuzustellen“, ergänzt Hans-Joachim Willnecker, zuständiger Key Account Manager bei Railion Montan. ■

Railion Deutschland AG

Sandra Puchert
Tel.: +49 (0)6131 15-67801
sandra.puchert@railion.com

Hans-Joachim Willnecker
Tel.: +49 (0)6131 15-61121
hans-joachim.willnecker@railion.com



Katzentstreu für Großbritannien

Erfolg für die Bahn: Zusammen mit Railion konnte die Schenker-Tochter Railog Transporte von Katzenstreu nach England vom Lkw auf die Schiene holen. Nach mehreren erfolgreichen Probetransporten starteten im Juni die regulären Verkehre.

rund zweieinhalb Mal so viel wie ein durchschnittlicher Lkw fassen. „Aufgrund des notwendigerweise sensiblen Handlings der Produkte ist der Umschlag keine leichte Aufgabe“, verdeutlicht Barnasch. Damit die Säcke beim Transport nicht verrutschen, wird die Ladung zusätzlich durch große luftgepolsterte Stausäcke gesichert, die im Waggon per Druckluft aufgeblasen werden und damit den vorhandenen Leerraum komplett ausfüllen.

Bei der Umsetzung und Koordination der Schienenverkehre waren auch der Regionale Vertriebskoordinator Hubert Franke und Nah-

bereichsplaner Frank Parlow vom CargoZentrum Hannover involviert. Positiver Nebeneffekt: Durch die genaue Koordination der Schienenverkehre konnten auch andere Bedienfahrten auf der Strecke besser ausgelastet werden. „Konzept und Umsetzung haben den Kunden bislang überzeugt, so dass wir davon ausgehen, schon bald die Transportmenge auf der Schiene steigern zu können“, zeigt sich Barnasch zuversichtlich. ■

Railog GmbH

Gerhard Barnasch
Tel.: +49 (0)4371 5010-81
gerhard.barnasch@railog.net

Kesselwagenmanagement unter neuer Leitung

Hartmut Elster (38) ist seit dem 1. August neuer Leiter für den Bereich Kesselwagenmanagement bei der BTT BahnTank Transport GmbH. In dieser Funktion berichtet er direkt an die Geschäftsführung.

Nach seinem Studium der Wirtschaftsinformatik war Elster zunächst zwei Jahre bei der Volkswagen AG tätig, bevor er 1998 seine berufliche Laufbahn bei der DB Cargo AG als interner Berater und Projektleiter begann. Nach einem Fokus-Projekt bei der DB AG übernahm er Leitungsfunktionen im Bereich „Management Drittleis-

tungen“ der DB Cargo AG. Zuletzt verantwortete Elster als OE-Leiter „International Rail Management Süd“ die internationalen Wagenladungsverkehre der Railion mit Südeuropa.

Elster hat sich zum Ziel gesetzt, das Geschäft und die Angebotspalette der BTT-Kesselwagenspedition kundenorientiert weiterzuentwickeln. Für die Durchführung der täglichen Wagensdisposition steht ihm ein kompetentes Team zur Verfügung, das je nach Kundenwunsch auch weitere Services wie zum Beispiel das Flotten- oder Schadwagenmanagement übernimmt. ■



Schnell und sicher über Europas Grenzen

Um die nationalen Schienenverkehrsnetze zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu vereinen, treibt die Europäische Kommission neben der Liberalisierung auf politischer Ebene verstärkt den Einsatz neuer Technologien voran. Wichtiger Bestandteil ist das European Train Control System (ETCS), das eine schnelle und sichere Zugsteuerung über Grenzen hinweg ermöglicht.

Seit ihrem Bestehen haben die Bahnen in Europa den Eisenbahnverkehr auf die jeweiligen technischen und betrieblichen Gegebenheiten ihres Landes ausgerichtet, was bis heute den durchgängigen Schienenverkehr erschwert. So existieren neben verschiedenen Spurweiten, Stromsystemen und zulässigen Achslasten nach wie vor rund 20 Signal- und Zugbeeinflussungssysteme nebeneinander, die nicht kompatibel sind. Im grenzüberschreitenden Verkehr müssen Lokomotiven daher oft mit einem oder sogar mehreren Zugsicherungssystemen der Nachbarländer ausgerüstet oder an der Grenze ganz ausgetauscht werden, was zugleich zeit- und kostenaufwendig ist.

Die Lösung des Problems heißt ETCS: Es ist in der Lage, die verschiedenen Zugsicherungssysteme in Europa durch eine einheitliche Technologie zu ersetzen. Das System wurde 1996 auf Grundlage der EG-Richtlinie zur Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems als Zielsystem festgelegt. Seit 2001 besteht ferner eine EU-Richtlinie, welche die europäischen Bahninfrastruktur- und Fahrzeugbetreiber zur ETCS-Ausrüstung bestimmter Strecken und Fahrzeuge im konventionellen Netz verpflichtet. Das von der Deutschen Bahn mitentwickelte System kam erstmals zwischen Jüterbog und Leipzig erfolgreich zum Einsatz. Neben Deutschland erproben derzeit

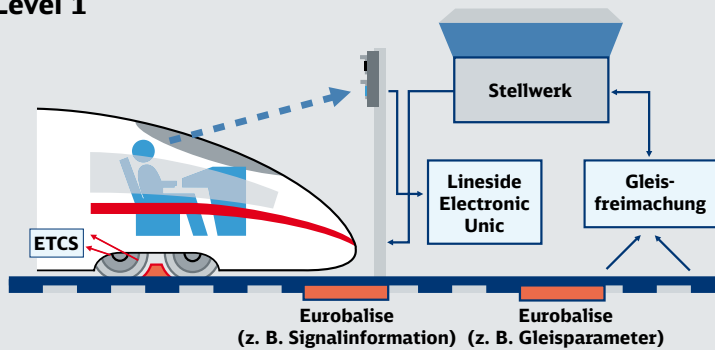
auch andere europäische Länder ETCS.

Zweistufige Einführung von ETCS

Das neue Zugsicherungssystem wird in zwei Leistungsstufen eingeführt: In der ersten Stufe übernimmt eine so genannte Eurobalise, die an den Gleisen montiert wird (siehe Grafik unten), die Ortung des Zugs und überträgt die Stellung der Signale direkt in den Führerstand der Lokomotive. In der zweiten Leistungsstufe fallen die ortsfesten Signale an der Strecke weg, der Datenaustausch zwischen Stellwerk und Bordrechner erfolgt ausschließlich via GSM-R (Global System for Mobile Communication Rail). Dabei handelt es sich um eine neue, digitale Funktechnologie für Bahnen, die dem Bordcomputer kontinuierlich die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit übermittelt. Wird diese überschritten, bremst der Zug automatisch ab. Die Balise am Gleis übernimmt dabei nur noch die Ortung des Zugs. Das Gesamtsystem aus GSM-R und ETCS bildet das neue europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System).

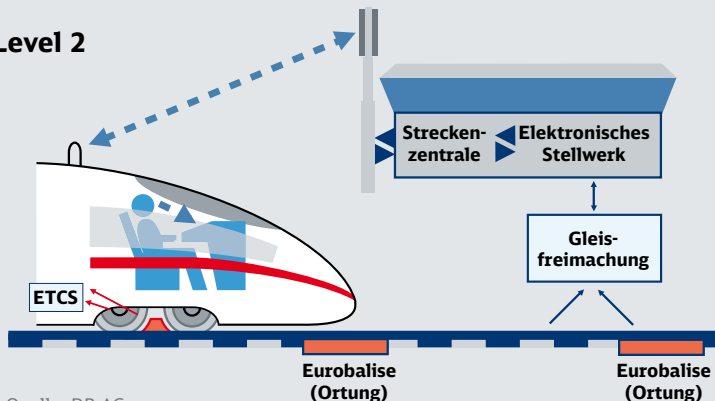
ETCS-Stufen

Level 1



Beim Level 1 von ETCS übernimmt die Eurobalise die Ortung des Zugs und überträgt die Stellung der Signale in den Zug

Level 2



Beim Level 2 von ETCS können die ortsfesten Signale wegfallen, ein Datenaustausch zwischen Stellwerk und Bordrechner via GSM-R sichert und steuert die Zugfahrt. Die Eurobalise dient nur noch der Ortung

Quelle: DB AG

Rheinkorridor im Fokus

Aufgrund seiner technischen Komplexität soll ETCS vor allem auf den großen europäischen Verkehrskorridoren eingesetzt werden. Hierbei steht der Rheinkorridor im Fokus: Als einer der wichtigsten europäischen Achsen verbindet er die ARA-Häfen über Deutschland mit der Schweiz und Italien (siehe Grafik auf Seite 17). Auf der über 1.500 Kilometer langen Relation kann die Schiene ihre Systemvorteile voll ausspielen. Der Korridor besitzt zudem eine hohe Industriedichte – beispielsweise im Ruhrge-

biet und in den Chemiezentren am Mannheim und Basel. Marktanalysen prognostizieren hier für den Zeitraum 2005 bis 2020 fast eine Verdopplung der Transportmenge.

Zu den wesentlichen Ausbaumaßnahmen entlang des Rheinkorridors gehören die kürzlich in Betrieb genommene Betuwelinie in den Niederlanden (siehe hierzu Railways 1/2007, Seite 28) sowie die neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT in der Schweiz. Letztere soll vor allem den Schwerlastverkehr über die Alpen von der Straße auf die Schiene verlagern. Zu NEAT zählen die beiden wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen durch die Schweiz: die Gotthardachse von Zürich nach Mailand und die Lötschbergachse zwischen Bern und Domodossola. Bis 2015 soll der gesamte Korridor von Rotterdam bis Genua komplett mit ETCS ausgestattet werden.

Auch die Deutsche Bahn engagiert sich auf der Strecke und baut derzeit den Abschnitt zwischen Basel und Karlsruhe viergleisig aus.

Railion hat sich auf die künftige Entwicklung eingestellt und bereits in diesem Jahr grenzüberschreitend eingesetzte Mehrsystemlokomotiven der Baureihen 185 und 189 mit ETCS ausgestattet, um den Anforderungen auf dem Rheinkorridor gerecht zu werden. Auch für weitere Strecken in Europa sollen Lokomotiven umgerüstet werden. Dazu gehört beispielsweise die Güterverkehrsachse Antwerpen-Aachen-Berlin-Warschau. Ziel der Europäischen Kommission ist es, bis 2020 den durchgängigen Schienengüterverkehr auf sämtlichen europäischen Korridoren via ETCS möglich zu machen. ■



Railion investiert in Loks und Güterwagen

Um den wachsenden Anforderungen an den Schienengüterverkehr gerecht zu werden und seine Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen, investiert Railion bis 2012 rund 2,5 Milliarden Euro in neue Lokomotiven, Güterwagen und die dafür notwendige IT.

In den nächsten fünf Jahren sollen allein 18.500 zusätzliche Güterwagen beschafft werden. Bei den



Dreiviertel der insgesamt 400 angeschafften Loks der Baureihe 185 sind bereits europaweit im Einsatz

Investitionen stehen bestimmte Branchen im Vordergrund. So sollen verstärkt neue Containertragwagen in der 60-Fuß-Ausführung im

Kombinierten Verkehr eingesetzt werden. Aber auch die Montanbranche ist von zentraler Bedeutung: Um die Mehrverkehre für die boomende Stahlbranche auffangen, die für ihre Transporte traditionell die Schiene nutzt, sind hohe Investitionen in Spezialwagen notwendig. Im Automobilsektor setzt die Bahn ebenfalls verstärkt auf neues Equipment. Dazu gehört zum Beispiel der neue Doppelstockwagen der Bauart Laaers 560, der ab diesem Herbst zum Einsatz kommt. Er kann bis zu zwölf Pkws laden und ist für unterschiedliche Fahrzeugtypen einsetzbar (siehe hierzu Railways 1/2007, Seite 35).

Auch bei der Anschaffung von Lokomotiven will die Bahn kräftig zulegen: Zunächst werden bis September 2009 die restlichen Mehrfrequenzloks der Baureihe 185 – 306 von 400 sind

bereits im Einsatz – in Verkehr gebracht. 17 davon werden zusätzlich mit dem dänischen und schwedischen Zugsicherungspaket ausgerüstet. Nachdem in den letzten Jahren ausschließlich E-Loks beschafft wurden, stehen jetzt erstmals wieder Dieselloks im Vordergrund. Der Aufruf zum weltweiten Wettbewerb für 130 Rangierloks in der Leistungsklasse 1.000 kW ist bereits erfolgt, die Ausschreibung soll in Kürze folgen. Des Weiteren wird zurzeit das Vergabeverfahren für Dieselstreckenlokomotiven der Leistungsklasse von rund 2.200 kW vorbereitet. Die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG) und Railion arbeiten hierbei zusammen. Ab 2011 sollen dann weitere grenzüberschreitende Mehrsystemloks beschafft werden.

Schon heute arbeiten die großen Triebfahrzeughersteller wie zum Beispiel Bombardier, Alstom, Vossloh, Voith und Siemens daran, ihre Produkte den ab 2012 verschärften Emissionsbestimmungen insbesondere für Partikel und Stickoxide anzupassen. Mit Blick auf das Klimaschutzprogramm wird es für die Bahn eine besondere Herausforderung sein, bei möglichst geringem Energieverbrauch die CO₂-Emissionen weiter deutlich zu senken. ■

Neue Wege im Seehafen-Hinterland-Verkehr



Blick auf die Gleise
des CargoZentrums
Hamburg Hafen

Um der steigenden Transportnachfrage in Deutschland Rechnung zu tragen, entwickelt das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) derzeit den Masterplan Güterverkehr und Logistik. Parallel entwirft die Deutsche Bahn einen Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr, der dort integriert wird. Auch Intermodal ist mit zukunftsweisenden Maßnahmen daran beteiligt.

Grund für die Entwicklung eines Masterplans für den Schienenverkehr ist das enorme Wachstum der europäischen Seehäfen. Vor allem der Container gewinnt als standardisiertes Equipment seit Jahren zunehmend an Bedeutung. Mit einem Volumen von knapp 9,7 Millionen TEU im Jahr 2006 ist Rotterdam derzeit der größte Containerhafen in Europa, dicht gefolgt von Hamburg mit rund 8,9 Millionen TEU, Antwerpen mit 7 Millionen TEU und Bremerhaven mit 4,5 Millionen TEU. Doch auch durch den wirtschaftlichen Aufschwung der neuen EU-Mitgliedsstaaten im Osten wächst das Transportvolumen rasant an. Davon profitieren vor allem die deutschen Seehäfen, denn sie liegen an den internationalen Hauptrouten nach Osteuropa. So konnte allein Hamburg im ersten Halbjahr 2007 im Containerverkehr ein Wachstum von 16,1 Prozent verzeichnen. Auch die Bremischen Häfen und Wilhelmshaven bauen ihre Kapazitäten weiter aus.

Der Entwicklung an der Kaikante hinkt jedoch die Anpassung der Infrastruktur für die Hinterland-Verkehre hinterher. Und dies, obwohl allein aus den deutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven künftig ein jährliches Transportvolumen auf der Schiene in Höhe von mehr als 6 Millionen TEU erwartet wird. Schon heute sind auf den wichtigsten Routen kaum noch Kapazitätsreserven vorhanden. Daher ist es notwendig, dass im Bereich der Häfen und deren Zulaufstrecken durch Neu- und Ausbaumaßnahmen Engpässe beseitigt und Kapazitäten ausgebaut werden. Mit dem Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr erstellte die Deutsche Bahn gemeinsam mit den Häfen ein umfassendes Gesamtkonzept, das den Weg für eine nachhaltige Entwicklung aufzeigt.

Am 6. September wurde der Masterplan des Hamburger Hafens unter anderem von DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensel und

Oliver Kraft, Vorstand Produktion der DB Netz AG, vorgestellt. Weitere Teilnehmer dieser Veranstaltung mit anschließender Pressekonferenz waren Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte für Hamburg und Schleswig-Holstein, Dr. Hans Peter Dücker, Geschäftsführer der Hamburger Port Authority, sowie die Hamburger Senatoren Axel Gedaschko und Gunnar Udall.

Masterplan für den Kombinierten Verkehr

Mit gleich einem ganzen Paket an Maßnahmen will Intermodal den Engpässen im maritimen Hinterlandverkehr begegnen. Dabei spielt die verstärkte Nutzung von Ganz- und Shuttlezügen eine übergeordnete Rolle. Zurzeit werden die Produktionsformen untersucht und angepasst. Für nicht ganzzugfähige Restmengen aus den Häfen werden hafennahe Drehscheiben angefahren, wo Wagen oder Wagengruppen zu Ganzzügen konsolidiert

werden. Drehscheiben ergänzen das zukunftsorientierte Direktzugsystem. Um einen schnellen und reibungslosen Wagen- und Gruppentausch auf den Drehscheiben zu ermöglichen, wird der größte und leistungsfähigste Rangierbahnhof Maschen in den nächsten zwei Jahren ertüchtigt.

Einen wichtigen Anteil am Wachstum des Kombinierten Verkehrs (KV) besitzt auch der Neu- und Ausbau der Terminals für den rascheren Umschlag von der Schiene auf die Straße und umgekehrt. Ein Beispiel ist das PKV-Terminal im Duisburger Hafen, das seine Kapazitäten durch den gegenwärtigen Ausbau um 80.000 Ladeeinheiten steigern wird (siehe hierzu Artikel unten).

Weiterentwicklung KV-Netze

Auch über den Masterplan hinaus hat Intermodal eine Reihe von

Maßnahmen initiiert, um die Seehafen-Hinterland-Verkehre auf das erwartete Wachstum vorzubereiten. So entwirft Intermodal gemeinsam mit seinen Kunden neue Produktionskonzepte. Zu den wichtigsten Stellhebeln gehören dabei der Aufbau eines Taktsystems für hochfrequente Hinterlandstandorte sowie die gezielte Entwicklung von Direktzügen, die ausschließlich zwischen den Terminals verkehren und feste Wagengruppen fahren, wodurch sich die Transportzeit wesentlich verkürzt. Ein weiteres Tool ist die Einführung eines EDV-basierten Slotmanagements zur besseren Nutzung der knappen Kapazitäten in den Seehafenterminals.

Um den Kapazitätsengpässen im Hafen-Hinterland-Verkehr und den dortigen Verzögerungen im Transportablauf zu begegnen, veranstaltet Intermodal seit 2006 einmal jährlich Hafenkongresse für die

Nord- und Westhäfen. Teilnehmer sind alle an der Transportkette beteiligten Akteure: von Reedereien über Kai-Betriebe bis hin zu Schienenoperatoren und den Endkunden aus der Industrie. Aus den Konferenzen wurden Arbeitsgruppen gebildet, die Lösungsansätze für verschiedene Problem-/Fragestellungen entwickeln. So gibt es unter anderem eine Arbeitsgruppe, die das Thema „Optimierung des Informationsaustauschs zwischen Land- und Seeseite“ vorantreibt (siehe hierzu Railways 1/2007, Seite 27).

Alle Prognosen zeigen, dass die Konzepte zügig in Angriff genommen werden müssen, will man den Herausforderungen der Zukunft erfolgreich begegnen. Die Beteiligten bei der Bahn sowie aus Politik und Wirtschaft haben dies erkannt und arbeiten gemeinsam daran, die definierten Maßnahmen umzusetzen. ■

PKV-Terminal in Duisburg erweitert

Am 26. September wurde das erweiterte Terminal der Planungsgesellschaft Kombierter Verkehr mbH (PKV) in Duisburg-Ruhrort feierlich eingeweiht. Künftig können dort 220.000 Ladeeinheiten im Jahr umgeschlagen werden – rund 60.000 mehr als bisher.

Vertreter aus Politik und Wirtschaft waren vor Ort erschienen, um bei der Inbetriebnahme des erweiterten Terminals dabei zu sein. Unter ihnen Johannes Wiczorek, Leiter des Referats A 32 Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), sowie seitens der Gesellschafter Dr. Sebastian Jürgens, Leiter des Geschäftsfelds Intermodal von DB Logistics, und Armin Riedl, Geschäftsführer der Kombiverkehr KG.

In seiner Rede betonte Jürgens die Bedeutung Duisburgs auch für

maritime Verkehre: „Der Hafen Duisport und die Deutsche Bahn wollen Duisburg zum zentralen Hinterlandhub für die Westhafenerkehre machen und damit auf diesen Relationen den Modal-Split zugunsten der Schiene vergrößern.“ Riedl unterstrich die Gründe für den Terminalausbau: „Unser Terminal ist heute eine der wichtigsten europäischen Drehscheiben im Kombinierten Verkehr Schiene–Straße. Mittels der Kapazitätserweiterungen bieten wir ab sofort Spediteuren und Transportunternehmen noch mehr Möglichkeiten, ihre Transporte national wie international auf die Schiene zu verlagern.“

Die Voraussetzungen sind günstig, denn das Terminal besitzt eine optimale infrastrukturelle Anbindung an die europaweiten Streckennetze der KV-Operateure sowie einen direkten Anschluss an die neue Betteinlinie von und zu den ARA-Häfen. Zudem gibt es eine trimodale

Verbindung über das nahe gelegene DeCeTe Container-Terminal im Duisburger Hafen. Drei statt bislang zwei Portalkräne stehen nun für den Umschlag zur Verfügung. Auch die Anzahl der Umschlaggleise wurde von fünf auf acht ausgebaut sowie zusätzlich 7.500 Quadratmeter Multifunktionsflächen für das Abstellen und Deponieren der Container und weitere 1.500 Quadratmeter Abstellflächen für Gefahrgut geschaffen. ■

Gemeinsamer Startschuss (v. l.): Armin Riedl, Geschäftsführer der Kombiverkehr KG, PKV-Geschäftsführer Hans Pieper, Dr. Sebastian Jürgens, Leiter Geschäftsfeld Intermodal, und Johannes Wiczorek, Leiter Referat A 32 Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung





Detlef Heydt, neuer Managing Director von Railion Nederland

Railion untersucht Zusammenarbeit mit B-Cargo

Railion Deutschland, Railion Nederland und die belgische B-Cargo arbeiten künftig enger zusammen. In diesem Zuge gab es einen Wechsel im Management von Railion Nederland.

Seit Anfang Juli steuert Carel Robbeson, langjähriger Managing Director von Railion Nederland, die künftige Zusammenarbeit zwischen

den Railion-Gesellschaften und B-Cargo und berichtet direkt an Dr. Christoph Wolff, Vorstand Internationales und Netzmanagement bei Railion. „Carel Robbeson kennt die involvierten Eisenbahnen, deren Schlüsselpersonen und vor allem auch deren Kulturen“, erläutert Railion-Chef Klaus Kremper die Expertise Robbesons. „Seine Bestellung ist ein klares Zeichen an die Partner, die Zusammenarbeit weiterzuentwickeln“, so Kremper.

„In den sieben Jahren als Managing Director stand neben der kontinuierlichen Produktivitätssteigerung insbesondere die Betuwelinie im Fokus meiner Tätigkeit. Mit ihrer Eröffnung im Juni wurde dieses wesentliche Ziel erreicht“, verdeutlicht Carel Robbeson. „Nun freue ich mich darauf, die Entwicklung der Railion-Gruppe gestalten zu können, zumal im Beneluxraum noch erhebliche Chancen für die Eisenbahn liegen.“

Die Leitung von Railion Nederland hat Detlef Heydt übernommen. Als neuer Managing Director treibt der ehemalige Produktionschef des Geschäftsfelds Intermodal seit Anfang Juli den laufenden Integrationsprozess zwischen Railion

Nederland und den anderen Railion-Gesellschaften weiter voran. Außerdem sorgt er dafür, dass die grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen zwischen Belgien, den Niederlanden und Deutschland ausgebaut werden. So liegt seine Hauptaufgabe unter anderem darin, die Produktionsqualität und die enge Zusammenarbeit mit dem Transportmanagement in Duisburg kurzfristig zu steigern, um die grenzüberschreitende Betriebsführung zu verbessern. Dabei kommt vor allem der Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen den holländischen und deutschen Netzbetreibern ProRail und DB Netz eine zentrale Bedeutung zu, von der nicht zuletzt die Kunden in beiden Ländern profitieren. ■

Neuer Leiter der Generalvertretung für Belgien und Luxemburg

Zum 1. August übernahm Arend Sonneveld (54) die Leitung der Generalvertretung für Belgien und Luxemburg. Mit ihm konnte Railion einen international erfahrenen Bahnmanager für die Stelle gewinnen.

Der gebürtige Holländer spricht neben seiner Muttersprache fließend Deutsch, Französisch und Englisch. Nach dem Jurastudium an der Universität Leiden startete Sonneveld seine berufliche Karriere im Transport- und Logistikbereich. Umfangreiche Einblicke in die Abläufe des internationalen Schienengüterverkehrs sammelte er bei seiner Tätigkeit als Manager großer Privatwagenunternehmen, aber auch bei seiner langjährigen Verbandsarbeit für den niederländischen und belgischen Privatgüterwagenverband sowie für den Internationalen Privatgüterwagenverband UIP.

Vor seinem Wechsel in den Vertriebsbereich von Railion war

Sonneveld mehrere Jahre in der Repräsentanz der französischen Bahn SNCF für die Beneluxländer tätig. Nicht nur aufgrund der Seehafen-Hinterland-Verkehre von und zu den Westhäfen spielen Belgien und Luxemburg für Railion eine wichtige Rolle. Sowohl in Bezug auf die Tonnage als auch auf die Umsätze gehören die Wechselverkehre zwischen Deutschland und den beiden Ländern zu den zwölf bedeutendsten des Schienenlogistikers innerhalb Europas. ■



Deutsche Bahn
Generalvertretung DB Logistics
Arend Sonneveld
Tel.: +32 (0)25 127446
arend.sonneveld@railion.com

Starker Partner für die Transsyberia Rallye

26 Porsche Cayenne gingen am 3. August in Moskau bei der diesjährigen Transsyberia Rallye an den Start. Für die Hin- und Rücktransporte der speziellen Offroader zeichnete die ATG Auto-transportlogistic GmbH verantwortlich.

Bei den Transporten war neben weitreichender Erfahrung in der Automobillogistik ein besonderes Feingespür für die grenzüberschreitenden Ostverkehre gefragt. So hatte die ATG bereits im Vorfeld ein feinmaschiges Netz aus Lkw- und Bahntransporten mit genau definierten Abläufen und Abfahrtsplänen geknüpft. Start der Sondertransporte war direkt im Porsche-Werk in Weissach. Per hauseigenen Lkws der ATG ging es zunächst ins ATG-Terminal im polnischen Malaszewicze. Dort wurden die Geländewagen in geschlossene Spezialwaggons des Kooperationspartners Rail Trans Auto verladen. In diesen reisten die sportiven Cayenne sicher per Bahn zum neuen Terminal Konakovo zirka 100 Kilometer nördlich von Moskau, wo sie anschließend entladen und auf eigener Achse ins Zentrum von Moskau zur Startlinie in der Innenstadt gefahren wurden.

Die besondere Herausforderung für ATG bei der Planung und Durchführung der Verkehre lag in der Zollabwicklung. Die Rallyefahrzeuge wurden wegen ihres nur vorüber-

gehenden Einsatzes in Russland mit dem so genannten Zollpapier Carnet A.T.A begleitet, das im internationalen Schienengüterverkehr bislang noch selten verwendet wird. „Durch Verzögerungen bei den Grenzzollabwicklungen verspätete sich die Ankunft im Terminal Konakovo unerwartet um drei Tage. Damit begann für uns bereits vor dem Rallye-Start ein Wettlauf gegen die Zeit“, blickt Christian Hackelberg zurück. Als verantwortlicher Projektleiter bei ATG begleitete er die Transporte von Anfang bis Ende. Dank der langjährigen und guten Zusammenarbeit mit der russischen Bahn konnte ATG dennoch die Fahrzeuge rechtzeitig zum Start in Moskau an die Fahrerteams übergeben.

Die Rallyestrecke ging über 7.100 Kilometer über das Ural- und Altaigebirge nach Ulan Bator in der Mongolei. Die Wagen fuhren dabei nicht nur auf der Straße, sondern auch auf steinigem Gelände und durchquerten Flüsse sowie Sumpfgelände. Deshalb wurden die eingesetzten Porsche Cayenne S eigens für diese harte Prüfung umgebaut. Mit Erfolg: So fuhr auch das Sie-

gerteam am 17. August mit einem Porsche-Offroader ins Ziel. Die Verladung für den Rücktransport der Rallyefahrzeuge am Folgetag auf dem Güterbahnhof Ulan Bator wurde vom International Freight



Foto: REBEL Media

Forwarding Center (IFFC) der mongolischen Eisenbahn unterstützt. Über die Schiene ging es zunächst in die mongolische Grenzstadt Nauschki und dann mit der Transsibirischen Eisenbahn weiter zum ATG-Terminal im polnischen Malaszewicze. Den Nachlauf organisierte ATG wieder per Lkw in die Porsche-Standorte Leipzig und Weissach. ■

Bei der Rallye durchquerten die Wagen auch Flüsse und Sumpfgelände



Ein vielseitiger Logistiker

Als Güterbahn ist Railion die unbestrittene Nummer eins in Europa. Doch häufig arbeitet der Schienenlogistiker auch mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zusammen. In einer neuen Serie stellt Railways einige erfolgreiche Kooperationen vor, wie im Fall der Bentheimer Eisenbahn AG.

Direkt an der niederländischen Grenze in der Grafschaft Bentheim liegt die zirka 50.000 Einwohner zählende niedersächsische Stadt Nordhorn. Dort ist die Bentheimer Eisenbahn AG angesiedelt, die auf mehr als 100 Jahre Erfahrung im Transportsektor zurückblicken kann. Anders als es der Name zunächst vermuten lässt, liegen die Aktivitäten des EVUs neben der Schienenlogistik auch in den Bereichen Spedition und Logistik sowie in der Personenbeförderung und im Reisemarkt. „Wir sehen es als unsere Aufgabe, die Verkehrsentwicklung in der gesamten Region mitzugestalten“, bringt Peter Hoffmann, Vorstandsvorsitzender der Bentheimer Eisenbahn, die Ziele des Unternehmens auf den Punkt.

Am Standort im Industriegebiet Nordheim Süd ist die Bentheimer Eisenbahn für Schienenverkehre bestens aufgestellt, denn dort verfügt sie über einen eigenen Ei-

senbahn-Fuhrpark mit einer großen Auswahl an Spezialwagen für die unterschiedlichsten Transportgüter sowie langstreckentaugliche Lokomotiven. Unter Einsatz moderner EDV werden sämtliche Traktions- und Transportleistungen sowie zahlreiche Zusatzservices auf der Schiene angeboten. Dazu zählen unter anderem die Erstellung von Versandpapieren sowie die komplette Dokumentation, Vortransporte zum Bahnhof, die Durchführung von Schwer- und Übermaßtransporten und die Laufverfolgung.

Zusammen mit der Tochtergesellschaft Spedition Kraftverkehr Emsland GmbH bietet die Bentheimer Eisenbahn neben dem reinen Schienenverkehr auch umfangreiche Leistungen im Straßengüterverkehr an. Dazu zählen Haus-zu-Haus-Verkehre unter Einbindung der Schiene sowie Paket- und Kurierdienste und Spezialtransporte.

Modernes Logistikzentrum mit Gleisanschluss

Um den steigenden Anforderungen moderner Logistik gerecht zu werden, die immer stärker die intelligente Vernetzung der Verkehrsträger erfordert, errichtete das Unternehmen in Nordhorn ein modernes Logistikzentrum mit Gleisanschluss: das Grafschafter Logistik Zentrum (GLZ). Dort werden sämtliche logistischen Leistungen angeboten wie zum Beispiel Lagerung und Kommissionierung. Eine moderne Hochregalanlage und neueste Flurfördertechnik sorgen dabei für die saubere und behutsame Lagerung der Waren. Durch die direkte Anbindung an das internationale Schienennetz sowie die Nähe zu den Autobahnen A 30 und A 31 besitzt das Logistikzentrum zudem eine optimale Verkehrsanbindung.

Doch die Aktivitäten der Bentheimer Eisenbahn sind nicht auf den

Logistikmarkt beschränkt: Auch auf dem Gebiet der Personenbeförderung und im Reisemarkt besitzt das Unternehmen eine langjährige Expertise: Mit einem Buslinienetz von 1.280 Kilometer Länge ist die Bentheimer Eisenbahn der größte Anbieter im öffentlichen Personennahverkehr des gesamten Landkreises. Gemeinsam mit Reiseveranstaltern wird zudem eine große Palette an Busreisen geboten. Auf dem 1,6 Hektar großen Grundstück im Industriegebiet von Nordhorn besitzt das Unternehmen sogar eine eigene Buswerkstatt mit Waschhalle sowie eine Eisenbahnwerkstatt und eine Busabstellhalle.

Deutsch-niederländische Zusammenarbeit

Für die Bentheimer Eisenbahn ist Nordheim ein idealer Logistikstandort, denn das EVU ist seit vielen Jahren über sein eigenes Gleisnetz direkt an das nur wenige Kilometer entfernt gelegene internationale Güterverkehrszentrum (GVZ) im holländischen Coevorden angebunden. Dadurch kann es auf die vielseitigen Möglichkeiten einer internationalen Logistikplattform zurückgreifen. Mit eigenen Mitarbeitern und gemeinsam mit am Standort vertretenen Speditionen

werden dort umfangreiche Leistungen angeboten. Vom GVZ aus wickelt die Bentheimer Eisenbahn per Einzelwagen- und Ganzzugverkehr, aber auch im Kombinierten Verkehr zahlreiche Transporte mit eigener Traktion ab – regional, überregional und international zu derzeit 23 Städten in Europa. Dazu zählen die Häfen Rotterdam, Amsterdam und Ludwigshafen sowie deutsche Wirtschaftsstandorte.

Mit dem Bau des Euroterminals II im Europark Emlichheim-Coevorden, das am 19. Oktober eröffnet wird, tätigt die Bentheimer Eisenbahn ihre bislang größte Investition. Insgesamt kostete der Bau des Terminals rund 12 Millionen Euro, wobei ein Großteil der Kosten vom Bund getragen wurde. Grund für den Bau war, dass das Euroterminal I seine Kapazitätsgrenzen erreicht hatte. Dort wickelte das EVU allein im Jahr 2005 rund 860.000 Tonnen Güter ab, davon 60 Prozent über Coevorden. „Als trimodale Anlage bietet der Europark einen wichtigen Schnittpunkt zwischen Wasserweg, Schiene und Straße“, verdeutlicht Hoffmann. „Vor allem die Entwicklung der Seehäfen – insbesondere Rotterdam – wird sich auf das Transportaufkommen der Euroterminals auswirken. Wir

rechnen deshalb mit einer weiteren Steigerung des Transportvolumens.“

Langjährige Partner

Bereits seit vielen Jahren arbeiten Railion und die Bentheimer Eisenbahn eng zusammen. Basis der Partnerschaft bildet ein Rahmenvertrag, der die genaue Zusammenarbeit regelt und entsprechende Einkaufsverträge beinhaltet. Dabei treten beide Partner wechselseitig als Haupt- und Unterfrachtführer auf. In regelmäßigen Abständen



finden Gespräche statt, um gemeinsame Aktivitäten zu identifizieren und neue Potenziale für die Schiene zu finden. „Aufgrund ihrer örtlichen Präsenz kann die Bentheimer Eisenbahn in der Region flexibel auf die Kunden reagieren“, fasst Thomas Hünwinkler, Teamleiter Kooperationsmanagement EVU, die Vorteile des EVU für Railion zusammen. „Durch ihr breites Leistungsportfolio ergänzt sie zudem auf ideale Weise unsere Aktivitäten.“

Ein Beispiel für die gute Zusammenarbeit sind Kiestransporte aus Sachsendorf: Vom dortigen Kieswerk transportiert Railion zwei Mal pro Woche einen Ganzzug bis Bad Bentheim. Hier übernimmt die Bentheimer Eisenbahn und bringt den Zug bis ins Logistikzentrum Coevorden, von wo aus die Endzustellung in das Anschlussgleis des Empfängers geschieht – stolze 250.000 Tonnen Kies pro Jahr. ■

Die Bentheimer Eisenbahn in Zahlen

Gründungsjahr	1895
Mitarbeiter	195
davon im Bahnbereich	35
Waggons	65
Lokomotiven	14
davon Diesellokomotiven	14
Länge Schienennetz	75 Kilometer
Länge Busliniennetz	1.280 Kilometer
Umsatz 2006	31 Mio. Euro

Railion Deutschland AG
Marketing Rail
Rheinstraße 2
55116 Mainz
Internet: www.railion.com
E-Mail: neukundenservice@railion.com
Service-Nummer Neukundeninfo:
Tel. 0180 5 331050*

*0,14 € je angefangene Minute