

Editorial

Sehr geehrte Kunden,

im Rahmen der Produktoffensive von Stinnes kommt jetzt nach dem „Classic“ und dem „Quality“ das dritte Einzelwagen-Produkt auf den Markt: der „Prime“. Mit einer Transportzeit von etwa 24 Stunden richtet sich das Angebot an Kunden mit besonders zeitsensiblen Transporten und ist damit eine interessante Alternative zum Lkw. Weitere Informationen dazu finden Sie auf Seite 3.

Viel Spaß beim Lesen der neuen Ausgabe wünscht Ihnen

Ihre Redaktion

Inhalt

Titelthema

- 01 **Brückenschlag nach Skandinavien**

Neu bei Stinnes

- 03 **Prime Time im Einzelwagenverkehr**

Kurzmeldungen

- 04 **Railion kauft Logistik-Aktivitäten der RAG**
- 05 **Messeauftritte: Stinnes zeigt seine Leistungen**

Aus dem Unternehmen

- 07 **Stinnes und OMV: Neuer Rekord bei Bahntransporten**
- 08 **TRANSA: Mit Höchstgeschwindigkeit zur WM 2006**
- 10 **STINNESrailport Schweinfurt: Breites Spektrum logistischer Lösungen**

Brückenschlag nach Skandinavien

Mit dem schwedischen Logistikpartner ScandFibre Logistics AB wurde im Januar ein Vertrag unterzeichnet, der Stinnes die Gesamtkoordination für ein jährliches Transportvolumen von 1,4 Millionen Tonnen Holz- und Papierprodukten auf der Schiene überträgt.



Die imposante Öresundbrücke ist ein Symbol für den Brückenschlag von Westeuropa nach Skandinavien

Der langfristig ausgehandelte Transportrahmenvertrag ist wegweisend, denn der Stockholmer Spediteur ScandFibre Logistics koordiniert nun zusammen mit Stinnes die Verkehre für große Papier- und Kartonhersteller in Schweden. Zu ihnen gehören unter anderem die Kappa Kraftliner AB, Assi Domän Cartonboard AB, Billerud AB, Mondi Packaging Dynäs AB und die Setra Group AB. Von Schweden aus werden vor allem Verpackungs- und Kartonpapiere sowie Schnittholz von Papierherstellern und Sägewerken in Ganzzügen nach Kontinentaleuropa transportiert. Als Operateure agieren Railion sowie der schwedische Dienstleister Green Cargo.

Übernahme der Gesamtkoordination ab Hallsberg

Mit dem neuen Konzept übernimmt Stinnes zusammen mit ScandFibre Logistics auch erstmals die Gesamtkoordination der Schie-

nentransporte ab dem größten schwedischen Rangierbahnhof in Hallsberg. Dieser war erst im vergangenen Jahr grundlegend modernisiert worden. So konnte die Kapazität bei der Zugbildung auf über 600.000 Wagen im Jahr verdoppelt werden. Zwanzig gemischte Ganzzüge mit gedeckten Wagen, Wechselbehältern und einer Auslastung von bis zu 2.000 Tonnen fahren wöchentlich von Hallsberg über Malmö und die Öresundbrücke zum Hochleistungshub Maschen bei Hamburg (siehe Grafik Seite 2). Dort können täglich bis zu 3.600 Wagen abgefertigt werden. Von Maschen aus erfolgt die Verteilung der Verkehre aus Schweden an Kunden in ganz Europa.

Weitere fünf Ganzzüge pendeln pro Woche zwischen Hallsberg und Malmö. In diesen Zügen werden die Mengen für Destinationen

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1:

Brückenschlag nach Skandinavien



in Südschweden und Dänemark gefahren. Ab Mitte des Jahres will das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Hector Rail AB die meisten Transporte von schwedischen Verladeorten zum Knotenpunkt Hallsberg fahren.

Unter dem Namen „Rail 99“ hatte es bereits seit einigen Jahren ein Vorläufersystem von Schweden nach Europa gegeben. Neu ist vor

allem die Übernahme der Gesamtverantwortung für die Transporte ab Hallsberg durch Stinnes. „Mit der engen Kooperation leiten wir eine neue Ära der Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr nach Skandinavien ein“, so das gemeinsame Statement von Ragnar Thulin, Managing Director von ScandFibre Logistics und Dr. Dieter Bambauer, Marktbereichsleiter Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter bei Stinnes. Für Bambauer ist das logistische Konzept darüber hinaus eine wichtige Referenz für andere europäische Papierkunden.

Ausbau der Zusammenarbeit mit ScandFibre

In Zukunft wollen Stinnes und ScandFibre Logistics noch enger kooperieren. So sind unter anderem neue Direktzüge von Schweden nach Italien und kontinuierliche Verbesserungen in der Transportorganisation vorgesehen. Ein „Pulp & Paper“-Spezialistenteam im KundenServiceZentrum in Duisburg kümmert sich um die operativen Prozesse in Kontinentaleuropa und ist eng vernetzt mit dem Service-Team in Hallsberg. Tools zur Qualitätssicherung und spezifische IT-Verfahren zum Datenaustausch von Produktions- und Auftragsabwicklungsdaten – unter anderem auf Basis von EDI-Lösungen (Electronic Data Interchange) – werden bereits gemeinsam mit ScandFibre Logistics entwickelt. Dadurch soll der Aufwand in der Auftragsabwicklung weiter minimiert werden. Außerdem wird

eine noch schlankere Administration bei der Abwicklung angestrebt.

Um die Wirtschaftlichkeit der Verkehre weiter zu erhöhen, ist ein so genannter Rückladungskordinator im Einsatz. Er kümmert sich um die Verbesserung der Auslastung beim Rücklauf der Züge nach Skandinavien. Bereits jetzt werden Altpapier und Güter anderer Branchen gefahren, denn die permanente Reduzierung von Leerfahrten ist sowohl in ökologischer als auch ökonomischer Hinsicht sinnvoll.

„Mit dem Transportrahmenvertrag stellen wir die langjährige positive Zusammenarbeit auf ein zukunftsweisendes Fundament“, sagt Kersten-Walter Klamroth, zuständiger Key Account Manager im Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter. Er ist sich sicher, dass Transportsysteme dieser Art den Transport- und Logistikmarkt in Europa nachhaltig positiv verändern. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/
Forstwirtschaft/Konsumgüter
 Kersten-Walter Klamroth
 Tel.: 06131 15-61551
 Fax: 06131 15-61649
 kersten-walter.klamroth@stinnes.de

Neues Holzlogistik-Portal im Internet

Die Stinnes Tochter Nieten Fracht-Logistik GmbH und Co. KG und das KundenServiceZentrum haben gemeinsam ein neues Logistikportal entwickelt, das exklusiv für Kunden aus der Holzbranche gedacht ist: das Holzlogistic Portal online. Hier können von Nieten beauftragte Holzverlader ab sofort bequem rund um die Uhr ihren Wagenbedarf eingeben und den aktuellen Status ihrer Bestellung einsehen. Darüber hinaus bietet das System Informationen zu Bedienfrequenzen und Besonderheiten an einzelnen Ladestraßen.

Um Zeit zu sparen, lassen sich bereits in der Bestellmaske für den Wagenbedarf alle transportrelevanten Daten eintragen. Nach der

Beladung wird dann direkt aus der Datenbank heraus der Transportauftrag generiert. Bei Nieten geschieht das über EDI (Electronic Data Interchange) unter Verwendung einer speziellen Speditionsoftware.

Mit zum Service gehört die proaktive Information per Fax oder E-Mail. So kann Nieten Verlader jederzeit über den aktuellen Stand ihrer Ladung benachrichtigen. Künftig sollen auch Informationen via SMS über das Handy möglich sein.

Das neue Holzlogistic Portal online wird den wachsenden Kundenanforderungen entsprechend permanent weiterentwickelt. In naher Zukunft sollen auch Ganzzüge produktspezi-



fisch bestellt und abbestellt sowie Informationen über etwaige Transportverzögerungen direkt über das Logistikportal dem Versender zur Verfügung gestellt werden können. ■

Stinnes-Produktoffensive:

Prime Time im Einzelwagenverkehr



Mit dem neuen „Prime“ bringt Stinnes ein hochwertiges Einzelwagen-Produkt an den Start, das besonders für zeitsensible Kunden attraktiv ist.

Nach dem „Classic“ und dem „Quality“ bringt Stinnes nun das dritte Einzelwagen-Produkt im Rahmen der Produktoffensive für die Railion Deutschland AG auf den Markt. Mit einer Transportzeit von bis zu 24 Stunden eignet sich der Prime besonders für Kunden mit zeitsensiblen Transporten. Deshalb verpflichtet sich Stinnes, den Prime am Folgetag

bis 13 Uhr zuzustellen, falls keine andere Zustellung vereinbart ist. Mit einer festen Transportdauerzusage untermauert Stinnes das Angebot.

Für das gesamte Vertragsjahr verspricht Stinnes in Bezug auf den vereinbarten Ablieferungstermin eine Erfüllungsquote von 95

Prozent. Für jeden verspäteten Wagen unterhalb dieser Erfüllungsquote wird eine Pauschale von 70 Euro erstattet. Über einen monatlich zugesandten Qualitätsreport lässt sich leicht überprüfen, ob die Transportzeiten im Rahmen der Vereinbarung geblieben sind.

Pro aktive Kundeninformation

Voraussetzung für diesen hohen Qualitätsstandard ist die fortlaufende Überwachung und bevorzugte Behandlung der Prime-Verkehre. Kommt es dennoch zu Verspätungen, wird der Kunde durch die Mitarbeiter des KundenServiceZentrums je nach Wunsch per Telefon, Fax oder E-Mail proaktiv mit Angabe des neuen voraussichtlichen Empfangszeitpunkts informiert.

Interessierte Kunden können über ihren zuständigen Kundenberater prüfen lassen, ob ihre gewünschten Relationen als Prime zugelassen sind. ■

Mit neuen Güterwagen voll auf Draht

Für etwa 9,8 Millionen Euro lässt Railion bis Ende 2005 400 Güterwagen für den Transport von Stahldrahtrollen umbauen.

Railion will insgesamt 300 offene Flachwagen der Bauart „Res“ und 100 Planhaubenwagen der Bauart „Rilns“ in puncto Ladungsvolumen und Ladungssicherheit optimieren. Die ersten 90 modernisierten Wagen verließen bereits Ende letzten Jahres das Fahrzeuginstandhaltungswerk der Bahn im rund 50 Kilometer nordöstlich von Berlin gelegenen Eberswalde.

ringsschlitten befestigt sind. Dadurch können sie nach innen verschoben werden und sich optimal an die Größe des jeweiligen Ladeguts anpassen.

Die Planhaubenwagen besitzen den gleichen Grundaufbau wie die Flachwagen und auch dasselbe Ladegestell. Um größeres Ladegut unterzubringen, wurde zusätzlich eine beson-



Durch den Umbau besitzt der Flachwagen der Bauart „Res“ ein deutlich höheres Ladevolumen

Erhöhung der Transportkapazität

Zur Modernisierung der vierachsigen Flachwagen wurden die Seitenwandklappen abgebaut, hohe Stirnwandungen montiert und Ladegestelle aufgesetzt. Dadurch können die voluminösen Drahtrollen jetzt auch in doppelter Lage transportiert werden, was einen erheblichen Zuwachs an Transportkapazität bedeutet. Dreizehn mit Holz ausgekleidete Lademulden pro Wagen verhindern dabei ein Verrutschen der Drahtrollen, so auch die seitlichen Rungen-Paare, die auf einem Füh-



Der Planhaubenwagen der Bauart „Rilns“ wird für besonders nässeempfindliche Drahtrollen eingesetzt

dere Spreizeinrichtung in die Planenkonstruktion eingebaut. Sie verhindert ein Durchhängen der Pläne, wenn diese zur Seite geschoben wird. So geht bei offener Pläne weit weniger Laderaum verloren als bisher. Die Planhaubenwagen werden hauptsächlich für den Transport besonders nässeempfindlicher Drahtrollen eingesetzt.

Railion transportiert im Auftrag von Freight Logistics rund 3,5 Millionen Tonnen Drahtrollen im Jahr. Die jeweiligen Kunden aus der Stahlindustrie haben ihren Sitz vor allem in Deutschland, aber auch im nahen Ausland. ■

Railion kauft Logistik-Aktivitäten der RAG

Die Railion Deutschland AG hat einen Kaufvertrag über den Erwerb der mittelbaren 100-prozentigen RAG-Tochter „RAG Bahn und Hafen GmbH“, Gladbeck (RBH) sowie ihrer Beteiligung an der „DAP Barging B.V.“, Rotterdam, unterzeichnet. Der Vertrag tritt rückwirkend zum 1. Januar 2005 in Kraft. Über den Kaufpreis sowie die weiteren Vertragsinhalte haben beide Seiten Stillschweigen vereinbart. Die Veräußerung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Kartellbehörden und des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG.

Das jetzt verkaufte Logistik-Geschäft der RAG beschäftigt rund 950 Mitarbeiter. An der DAP Barging B.V., einem Makler für Frachtraum auf Binnenschiffen in der Region Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, war RAG mit 55 Prozent beteiligt. RBH verfügt über 110 eigene Loks und 2.300 eigene Waggons. Jährlich wird ein Volumen von rund 48 Millionen Tonnen Massengütern umgeschlagen, transportiert und zwischengelagert.

Dr. Bernd Malmström, Aufsichtsratsvorsitzender der Railion Deutschland AG und Vorstand Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG,

kommentiert: „Mit dem Erwerb der beiden RAG-Gesellschaften wird die Railion-Gruppe ihre Position in der europaweiten Massengutlogistik ausbauen und das Verhältnis zu einem unserer wichtigen Kunden vertiefen. RAG hat sich für einen Partner entschieden, der durch seine Erfahrungen, Ressourcen und Prozessabläufe die Versorgungssicherheit der Kraftwerke garantiert. Insgesamt wird die Transaktion zur Stärkung des Schienengüterverkehrs beitragen.“

Christoph Dänzer-Vanotti, Vorstandsmitglied von RAG Coal International und u.a. zuständig für die Logistik-Aktivitäten: „Wir freuen uns, dass wir mit Railion einen starken Partner gefunden haben, der hervorragend im Schienengüterverkehr positioniert ist. Damit haben die Logistik-Aktivitäten der RAG beste Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft. Wir haben dafür Sorge getragen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ein Arbeitsverhältnis mit attraktiven Zukunftsperspektiven wechseln.“ Ein auch künftig reibungsloser und zuverlässiger Ablauf des internen Werksverkehrs sowie der Transporte für externe RAG-Kunden werde durch den Käufer langfristig sichergestellt, betonte Dänzer-Vanotti. ■

Nieten und Schenker unterstützen rumänische Schulen

Zwei Schulen im rumänischen Siebenbürgen durften sich im November 2004 über einen Hilfstransport der ungewöhnlichen Art freuen: Die Nieten Internationale Spedition und die Stinnes-Tochter Nieten Fracht-Logistik spendeten Computer, Monitore, diverses Zubehör, Bürobedarf und zwei gebrauchte Server. Den kostenlosen Transport übernahm mit Schenker Salzburg eine weitere Stinnes-Tochter. Mit der Spende wollen die Speditionen die Lernbedingungen der Schüler verbessern, den Zugang zur Computertechnik erleichtern und helfen, den Lehrbetrieb zu vereinfachen. Außerdem wollen sie mit den Hilfstransporten einen kleinen Beitrag zur Entwicklung Rumäniens leisten. ■

Seehafen Kiel und Railion kooperieren



Die Seehafen Kiel GmbH & Co. KG und Railion arbeiten künftig noch enger zusammen. Die Partner unterschrieben Mitte Dezember einen Vertrag für die Nutzung der Infrastruktur des Rangierbahnhofes Kiel-Meimersdorf. Ziel ist der kontinuierliche Ausbau des Schienengüterverkehrs. Da die leistungsstarken Fährverbindungen über die Ostsee immer mehr Güterverkehre anziehen, rech-

nen beide Unternehmen mit einer Erhöhung des Hafenumschlages und einer wachsenden Bedeutung der Hinterlandanbindung auf der Schiene.

„Wir sehen in der Kooperation ein erfolgreiches Projekt, um mehr Güterverkehr für die Schiene zu gewinnen“, ist Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender von Railion, überzeugt.

„Außerdem leisten wir in dem nach wie vor umkämpften Verkehrsmarkt einen Beitrag, um den Standort Kiel im Schienengüterverkehr zu sichern.“

Jörg Rüdell, Geschäftsführer der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, sieht für den Hafenverkehr zunehmende Vorteile für die Schiene im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern: „Durch die Investition in das neue KV-Terminal im Ostuferhafen haben wir wichtige infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen, um den Anteil der Schiene im Modal-Split weiter zu erhöhen.“

Bereits im November 2004 übernahm der Betreiber des Kieler Seehafens von der DB Netz AG die Gleisanlagen des Rangierbahnhofes Meimersdorf, wo er eigene Gleisanlagen unterhält. Railion stellt im Gegenzug die notwendigen Produktionsmittel. ■

Stinnes zeigt seine Leistungen

Auch in diesem Jahr ist Stinnes wieder auf wichtigen Fachmessen im In- und Ausland präsent. Dazu gehören die europäische Leitmesse „transport logistic“ sowie die Umwelt- und Entsorgungsmesse „IFAT“ in München und die russische Logistikmesse „TransRussia“ in Moskau.



Neue Messe München: Hier findet vom 31. Mai bis 3. Juni die transport logistic statt, Europas Leitmesse für Logistik, Telematik und Verkehr

Vom 22. bis 25. März 2005 findet in Moskau zum zehnten Mal die Transport- und Logistikmesse **TransRussia** statt. Die wichtigste Fachmesse für Russland und die baltischen Staaten bringt auf zirka 3.500 Quadratmetern Carrier, Logistikdienstleister und Hersteller aus über 20 Ländern zusammen. Messeschwerpunkte sind unter anderem Transport- und Logistik- sowie moderne Kommunikationssysteme. Der Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter wird sich dort mit der Moskauer Stinnes-Niederlassung OOO Railion Russija Services, der Stinnes-Tochter TRANSA und Schenker auf einem gemeinsamen Stand (Standnummer: C05) präsentieren.

Die **IFAT** findet vom 25. bis 29. April 2005 in der Neuen Messe München statt. Die weltweite Leitmesse für Umwelt und Entsorgung bietet ein umfangreiches Ausstellungsprogramm mit innovativen Branchenlösungen und dem neuesten Stand der Technik zur Umsetzung praxisorientierter, wirtschaftlicher Lösungen und Dienstleistungen im Bereich der Wasser-, Abwasser-, Recycling- und Abfallwirtschaft. Auf dem Programm ste-

hen außerdem zahlreiche Informationsveranstaltungen. Auf der letzten Messe 2002 präsentierten sich über 2.000 Aussteller aus 39 Ländern den mehr als 97.000 Fachbesuchern. Der Marktbereich Baustoffe/Entsorgung wird in Halle B1 mit einem eigenen Stand (Standnummer: 537) vertreten sein.

Unter dem Motto „Stinnes. The Future of Logistics.“ präsentiert sich der Stinnes-Konzern vom 31. Mai bis 3. Juni 2005 auf der **transport logistic**, der europäischen Leitmesse für Logistik, Telematik und Verkehr. Die Messe hat zum Ziel, praxisnahe Erfahrungen des vielschichtig strukturierten Güter- und Personenverkehrs auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft darzustellen. Knapp 1.200 Aussteller und rund 40.000 Fachbesucher aus 81 Ländern waren auf der letzten transport logistic vor zwei Jahren vertreten. Stinnes wird mit seinen vier Geschäftsfeldern Schenker, Freight Logistics, Intermodal und Railion in München vertreten sein. Der Stand befindet sich in Halle B6 (Standnummer: 209-310).

Weitere Informationen zu allen Messen gibt es unter www.stinnes.de ■

Heinrich-Ernst Mengel verstärkt TRANSA-Geschäftsführung

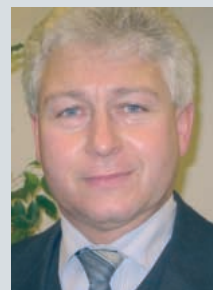
Heinrich-Ernst Mengel hat die kaufmännische Geschäftsführung der Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH in Offenbach übernommen. Er ergänzt den TRANSA-Geschäftsführer Hans Löffert.



Mengel wurde 1943 in Bad Oeynhausen geboren. Nach abgeschlossenem BWL-Studium an der Universität Frankfurt war er für mehrere Unternehmen aus der Automobilbranche im Bereich Controlling tätig. 1995 ging Mengel zur damaligen DB Cargo AG, heute Railion Deutschland AG. Dort war er zuletzt Leiter Controlling, bevor er zu TRANSA wechselte. ■

Neuer Leiter bei NCS

Werner Sigmund hat bei der Stinnes-Tochter NCS Nuclear Cargo + Service GmbH die Leitung der Sparte Schwerlast übernommen. Der 46-Jährige betreute zuvor als Prokurist die Nuklear-Eisenbahnsparte bei der NCS. Gemeinsam mit den Gruppenleitern Jürgen Weissen-seel für Bahn- und Günter Mischler für Straßentransporte will Sigmund das Schwerlastangebot in Deutschland ausbauen und das internationale Geschäft forcieren.



Die Schwerlastabteilung bei NCS kümmert sich in enger Kooperation mit der Konzernschwester Schenker Spezialverkehre um sämtliche Schwerlasttransporte innerhalb des Stinnes-Konzerns. Während Schenker im Marktsegment bis zirka 100 Tonnen Gewicht tätig ist, betreut NCS alle schwereren Güter bis zu 450 Tonnen, die per Schiene, Straße oder auf dem Binnenschiff gefahren werden. Dazu gehören zum Beispiel Transformatoren, Turbinen und Generatoren. ■

Neue Trinkwasserrohre für München

Im Auftrag der BERGROHR GmbH transportiert Stinnes 1.450 Stahlrohre von Siegen nach München.



Die zwölf Meter langen Trinkwasserrohre werden im Rangierbahnhof München Nord von einer Krananlage durch das Railion Cargo Zentrum München auf den Lkw umgeschlagen

Um die Qualität des Münchner Trinkwassers langfristig zu sichern, erneuern die Münchner Stadtwerke mit einem breit angelegten Großprojekt einen Großteil ihrer über 120 Jahre alten Trinkwasserzuleitungen aus dem Mangfalltal. Aus diesem Gebiet deckt die Stadt München etwa 80 Prozent ihres gesamten Trinkwasserbedarfs. Bis Ende 2006 soll das dritte und letzte Bauprojekt im Bauabschnitt am 17,5 Kilometer langen Hofolding Stollen abgeschlossen sein. Die hierfür benötigten modernen Stahlgroßrohre werden von der Firma BERGROHR GmbH in Siegen hergestellt. Mit der Planung und Durchführung der Transporte wurde Stinnes beauftragt.

„Wir freuen uns, Stinnes mit an Bord zu haben“, sagt Bernd Berg, Geschäftsführer von BERGROHR. „Für einen erfolgreichen Fortlauf der Bauarbeiten ist es wichtig, dass die Transportkette von Siegen bis zur Baustelle in Hofolding nahtlos funktioniert und die geplante Transportdauer genau eingehalten wird. Dank des Einzelwagen-Produkts Quality können wir uns hierauf hundertprozentig verlassen.“

Beginn der Stahlrohrtransporte nach München war Ende Oktober 2004. Seither starten werktäglich vier Güterwagen – geplant sind bis zu acht Güterwagen täglich – mit je einem

der zwölf Tonnen schweren Stahlrohre im Gleisanschluss von BERGROHR an der Güterverkehrsstelle in Siegen-Weidenau. Für den Transport der zwölf Meter langen Rohre mit einem Durchmesser von 2,20 Metern kommen zweiachsige Flachwagen der Gattung Kbs zum Einsatz, mit denen die Transporte ohne betriebliche Besonderheiten wie zum Beispiel Lademaßüberschreitungen und Gleisumfahrungen durchgeführt werden können. Rund 50 Stunden dauert die Fahrt von Siegen-Weidenau zum Rangierbahnhof München Nord, wo die Rohre von einer Krananlage durch das Railion Cargo Zentrum München umgeschlagen werden. Bei Bedarf können dort bis zu sechs Rohre vorübergehend gelagert werden.

Energie sparende Wasserversorgung

Der Nachlauf zur 45 Kilometer entfernten Baustelle am Hofolding Stollen wird durch die Spedition Liegl in enger Zusammenarbeit mit der Baustellenleitung der Firmen Hans Brochier GmbH & Co. KG und der Bilfinger Berger AG sowie den Mitarbeitern der Railion-Niederlassung München durchgeführt. Ein fest installierter Portalkran lädt die Rohre vom Lkw zunächst in eine zirka 25 Meter tiefe Baugrube. Von hier aus werden sie in den unterirdisch durchgestochenen Stollen gezogen und verlegt. Die besondere Stollenbau-

weise im Münchner Trinkwasserprojekt erlaubt es, die Vorteile des natürlichen Wassergefälles zu nutzen. Die neuen Zuleitungen ergeben ein hygienisches und modernes Drucksystem. So muss zum Transport des Trinkwassers aus dem Mangfalltal nach München auch künftig keine zusätzliche Energie aufgewendet werden.

Für eine reibungslose Logistik bei diesen zeit-sensiblen Transporten der Firma BERGROHR sorgt das KundenServiceZentrum in Duisburg, wo die Stahlrohrtransporte zentral geplant, gesteuert und überwacht werden. „So können BERGROHR sowie alle beteiligten Partner schnellstmöglich über unvorhersehbare Ereignisse informiert und sofort entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden – eine wichtige Grundvoraussetzung, um die Transportdauer stets genau einzuhalten“, so Werner Rühl, zuständiger Kundenberater im Marktbereich Montan. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Montan
Werner Rühl
Tel.: 0561 786 2343
Fax: 0561 786 2339
E-Mail: werner.ruehl@stinnes.de

Stinnes und OMV:

Neuer Rekord bei Bahntransporten

Im vergangenen Jahr schlug Stinnes für die OMV Deutschland GmbH in der Raffinerie Burghausen erstmals mehr als eine Million Tonnen Mineralölprodukte auf der Schiene um. Zum Service gehört auch ein umfangreiches Logistikpaket.

Seit fast 40 Jahren besteht die Partnerschaft zwischen der Bahn und dem führenden Mineralölunternehmen in Süddeutschland. Die OMV besitzt allein in Bayern 239 Tankstellen und verfügt mit einer jährlichen Verarbeitungskapazität von 8,8 Millionen Tonnen über 43 Prozent der Raffineriekapazität Bayerns. Am Standort im oberbayerischen Burghausen verarbeitet sie jährlich 3,4 Millionen Tonnen Rohöl unter anderem zu Heizöl, Diesel, Fluggasttriebstoff und petrochemische Erzeugnisse.

„Mit der OMV beweist Stinnes eindrucksvoll, dass nur ein integrierter Gesamtlogistiker eine so lange und kooperative Partnerschaft mit einem Kunden eingehen kann“, ist Hans-Georg Werner, Marktbereichsleiter Chemie/Mineralöl/Düngemittel bei Stinnes Freight Logistics, überzeugt.

Der Schienencarrier Railion transportiert einen Großteil der in Burghausen hergestellten Produkte, wie Gasöl, Petrolkoks, Benzol, C7-Schnitt und Flüssiggase. Das geschieht in speziellen Kesselwagen sowie in offenen und geschlossenen Schüttgutwagen. Alle Wagen entsprechen den Sicherheitskriterien für den Transport gefährlicher Güter.

„Die logistische Herausforderung ist groß, denn unser Umschlagbahnhof mit seinen vier Verladeanlagen ist mit nur einem Gleis an das externe Bahnnetz angeschlossen“, beschreibt Dr. Alois Virag, Geschäftsführer der OMV Deutschland, die vorhandene Infrastruktur. „Die exakte Planung und Optimierung der Produktionsabläufe sind deshalb für uns von größter Bedeutung. Durch die enge Zusammenarbeit mit unserem Partner Stinnes verläuft die Verladung auf die Schiene jedoch reibungslos und effizient.“

Rund 30 Ganzzüge verlassen pro Woche die Raffinerie zu OMV-Kunden in Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden. Daneben werden viele Produkte auch im intermodalen Verkehr Schiene/Binnenschiff nach Rotterdam gefahren. Ein Großteil der Verkehre wird dabei über das von Stinnes eigens für die

Chemie- und Mineralölindustrie entwickelte und von der Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH vermarktete STINNES**Chem-Solution**-Netz abgewickelt. Es verbindet schnell, sicher und zuverlässig die wichtigsten Branchenstandorte in Deutschland und besitzt außerdem zahlreiche Direktverbindungen nach ganz Europa.

Logistiklösungen aus einer Hand

Neben den Schienenverkehren bietet Stinnes Freight Logistics der OMV auch weitere Logistiklösungen aus einer Hand. Dazu gehört der

Entladung sowie den Transport zuständigen Mitarbeitern ein hohes Maß an fachlichem Know-how verlangt. Aus diesem Grund arbeiten 26 qualifizierte Railion-Mitarbeiter in Burghausen. Sie kümmern sich im Schichtbetrieb sechs Tage in der Woche um den reibungslosen Ablauf der Schienenlogistik. Für die Koordination ist Tagesmeister Albert Leitmann zuständig. In den täglich stattfindenden Meetings stimmt er mit dem Leiter Tanklager und Verladung bei der OMV das zu erwartende Ladeaufkommen ab. Danach wird dann das Ladeprogramm zusammengestellt.



Mitarbeiter der OMV und Stinnes feiern gemeinsam die einmillionste gefahrene Tonne (vorn von rechts): Georg Kolm, Leiter Tanklager und Logistik (OMV), Helmut Knebl, Leiter Disposition und Logistik (OMV) sowie Tagesmeister Albert Leitmann von Railion

komplette Werksrangierdienst sowie die Be- und Entladung der flüssigen und gasförmigen Petrochemieprodukte. Da es sich bei den Produkten zum größten Teil um brennbare Stoffe handelt, wird von den für die Be- und

„Aufgrund der engen Abstimmung mit der OMV sind wir bei der Transportvorbereitung sehr flexibel“, verdeutlicht Franz Dobler, Leiter Betrieb im Cargo Zentrum München.

„Dadurch können wir je nach Transportsituation bereits bei der Beladung steuernd eingreifen und so eine optimale zeitliche Abstimmung erreichen.“

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Chemie/Mineralöl/
Düngemittel

Jürgen Rogner
Tel.: 089 1308-23105
Fax: 06131 15-65947
E-Mail: juergen.rogner@stinnes.de

Jürgen Rogner, zuständiger Key Account Manager im Marktbereich Chemie/Mineralöl/Düngemittel, freut sich über die gute Zusammenarbeit mit der OMV: „Wir sind optimistisch, in Zukunft noch weitere Verkehre und logistische Zusatzleistungen für die OMV übernehmen zu können.“ ■

Mit Höchstgeschwindigkeit zur WM 2006

Seit Frühjahr 2004 transportiert die Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH im Auftrag der Firmengruppe Max Bögl Betonplatten für einen speziellen Unterbau der ICE-Neubaustrecke Nürnberg–München, der höhere Geschwindigkeiten möglich macht. Bereits im Frühjahr 2006 sollen die ersten ICE-Shuttle Fußballfans zu den Weltmeisterschaftsspielen in die Bayern-Metropole bringen.

Feste Fahrbahn“ heißt der von Max Bögl eigens für ICE-Strecken entwickelte Betonunterbau, der stabiler und weniger wartungsanfällig ist als andere Konstruktionen. Er erlaubt nur Abweichungen von bis zu einem Millimeter auf mehrere hundert Meter Gleisbaustrecke und ermöglicht dadurch den ICE-Zügen Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h. Dieses Tempo ließe sich mit einem herkömmlichen Schotterbett nicht erreichen.

Die für den Spezialunterbau benötigten Betonplatten sind 6,45 Meter lang, 2,80 Meter breit und 20 Zentimeter dick. Sie werden im Stammsitz von Max Bögl in Neumarkt in der Oberpfalz gefertigt und mit TRANSA-Lkw zu den jeweiligen Abschnitten der Neubaustrecke transportiert. Vor Ort werden die Platten dann einzeln verschraubt und zusätzlich mit einem Spezialmörtel verbunden, der eine millimetergenaue Justierung ermöglicht.

Einsatz von Spezial-Lkw

Der Transport der insgesamt 10.000 benötigten Platten mit den ungewöhnlichen Maßen verlangt eine besondere Logistikköpfung. Da sowohl beim Transport als auch beim Einbau großer Zeitdruck herrscht, ist eine hohe Flexibilität notwendig. Deshalb kommen Spezial-Lkw von TRANSA zum Einsatz. Sie besitzen durch ihren besonderen Tragrahmen eine leichtere Bauweise und können dadurch noch effizienter beladen werden. Jeweils drei Betonplatten finden Platz auf einem Lkw. Diese werden besonders gut gesichert und lassen sich dennoch an der Einbaustelle schnell und präzise entladen. Dafür sorgt der so genannte „Mobiler“, ein lasergesteuerter Hochkran, der eigens für solche Transporte konstruiert wurde.

„Zuverlässigkeit, Flexibilität sowie ein professionelles Arbeiten sind unverzichtbare Bestandteile bei allen Baustellentransporten. Die TRANSA ist seit Jahren für uns ein zuverlässiger Partner bei der komplizierten Kette der Bauabläufe“, so Franz Koschella, kaufmännischer Leiter bei Max Bögl in Neumarkt.



Der „Mobiler“, ein lasergesteuerter Hochkran, sorgt für den millimetergenauen Einbau der einzelnen Betonplatten

lassiger Partner bei der komplizierten Kette der Bauabläufe“, so Franz Koschella, kaufmännischer Leiter bei Max Bögl in Neumarkt.

Bewährte Logistikkdienstleistung

Die TRANSA-Niederlassung Süd mit Sitz in Nürnberg hat bereits seit 1999 mehrere hunderttausend Tonnen Schüttgüter, wie zum Beispiel Erdaushub, Split, Sand und Betonzuschlagstoffe, zu den Baustellen der ICE-Neubaustrecke Nürnberg–München transportiert. Garant für die hohe Qualität der Dienstleistungen ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit der einzelnen Leistungsträger, aus der sich die TRANSA rekrutiert. Die Partner bilden mit mehr als 3.000 Fahrzeugen aller Größen, Ausrüstungen und Spezialisierungen eine starke Leistungsgemeinschaft im Straßenverkehr.

„Durch den Einsatz der hochwertigen Spezialfahrzeuge für die Betonfertigteile zeigen wir einmal mehr, dass wir den unterschiedlichsten Transportanforderungen gewachsen sind“, betont Knuth Radbruch, Leiter der Niederlassung Süd bei TRANSA. „Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Max Bögl ist vor allem auf unser Wissensmanagement und das fachgerechte Equipment zurückzuführen.“ ■

TRANSA Spedition GmbH
Niederlassung Süd
Knuth Radbruch
Tel.: 0911 626639-10
Fax: 0911 626639-39

Digitale Schrottlogistik

Seit mehreren Jahren steuert ein effizientes Softwaresystem über „EDI“ (Electronic Data Interchange) die Schrottlogistik und das Warenmanagement der Scholz AG. Dadurch konnten allein im vergangenen Jahr rund 18.500 Sendungen auf der Schiene zuverlässig abgefertigt werden.

Die Scholz AG zählt zu den führenden europäischen Stahl- und Metallschrottrecyclern. Zu ihren über 300 Zulieferern gehören neben Schrotthändlern auch namhafte Automobilwerke und die Deutsche Bahn AG. Empfänger des zum Teil industriell weiterverarbeiteten Schrotts sind Stahlwerke und Gießereien in ganz Europa.

Als Schrottkäufer und -verkäufer ist Scholz auf eine reibungslose Logistik angewiesen. Seit der Gründung setzt das Essinger Unternehmen dabei auf die Schiene. Die Transporte werden im Lager- und Streckengeschäft abgewickelt, das heißt, direkt vom Gleisanschluss des Verladers zum Gleisanschluss des Empfängers. „Hier sind wir sowohl auf eine saubere Datenerfassung als auch auf eine zeit- und mengengerechte Auslieferung der vertraglich festgelegten Materialmengen angewiesen“, so Thomas Grötzinger, Logistikleiter bei der Scholz AG. „Wichtig ist dabei, dass die Transporte zentral überwacht werden. Deshalb arbeiten wir sehr eng mit unserem Logistikpartner Stinnes zusammen.“

Um die logistischen Arbeitsabläufe zu optimieren, richtete Scholz Anfang der 90er Jahre in der Essinger Firmenzentrale das EDV-gestützte Warenwirtschaftssystem „Recy“ ein. Gleichzeitig wurde mit der Bahn über eine optimierte Abwicklung der Schienen-

transporte beraten. Gemeinsam mit dem Software-Lieferanten RecySystems AG entstand dabei ein Konzept für eine digitalisierte Auftragsabwicklung der Lager- und Streckengeschäfte via EDI mit Schnittstelle zum Warenwirtschaftssystem „Recy“ der Scholz AG.

Das neue Softwaresystem ging im Herbst 2000 an den Start. In der Firmen-EDV von Scholz sind sämtliche Daten zu Ein- und Verkauf wie Liefermenge, Schrottsorte, Relationen, aber auch Abrechnungsinformationen hinterlegt. Die Auftragserteilung kann vom Verlager online vorgenommen werden. Dafür wurde eigens auf der Website der Scholz AG ein Portal der Bahn angelegt, das direkt mit dem Zentralrechner von Scholz verbunden ist und dem Verlager ermöglicht, direkt seine Daten zur Vervollständigung des Frachtbriefs einzugeben. Der Zentralrechner erzeugt dann automatisch einen Auftrag und gibt diesen per EDI an das KundenServiceZentrum von Railion in Duisburg weiter. Dank der Zentralen Auftragsabwicklung (ZAB) werden hier die Daten ebenfalls automatisch verarbeitet und die benötigten Wagen zeitnah bereitgestellt.

Effiziente Arbeitsabläufe

Die zentrale digitale Abwicklung der Transporte konnte die Arbeitsabläufe bei Scholz



Die Firmenzentrale der Scholz AG in Essingen

wesentlich optimieren. „Früher wurden die Frachtbriefe noch mit der Post verschickt und vom Verlager per Hand ergänzt. Das war nicht nur zeitaufwändig, sondern auch eine tückische Fehlerquelle“, gibt Grötzinger ein Beispiel. „Es kam zu Fehlabbfertigungen, die umfangreiche Frachterstattungen nach sich zogen.“ Seit der Digitalisierung profitiert Scholz neben erheblichen Einsparungen auch von zeitnahen Informationen zum Lieferstatus. So kann etwa bei einer zu hohen oder zu niedrigen Liefermenge sofort reagiert werden.

Auch die Verlager haben dank der internetbasierten Lösung stets Zugriff auf ihre aktuellen Lieferverträge. Die Empfänger profitieren vor allem von der digitalisierten Auftragsvormeldung. Während früher die auszuliefernde Schrottsorte ausschließlich auf der Wagenbettzettelung angegeben war und deshalb das Stahlwerk erst bei Wageneingang feststellen konnte, um welche Sorte es sich handelt, erhalten die Werke dank EDI heute bereits bei Wagenausgang die entsprechende Information, was die Disposition deutlich erleichtert.

„Die Lösung EDI ist aufgrund der Praktikabilität und Transparenz für alle Beteiligten beispielhaft für die Abwicklung von Lager- und Streckengeschäften“, so Karlheinz Kelkel, verantwortlicher Kundenberater im Marktbereich Montan. „Wir wickeln heute über 95 Prozent aller Aufträge für Scholz digital ab.“ Das Transportvolumen mit der Stinnes AG belief sich 2004 auf rund 1,4 Millionen Tonnen Schrott oder 18.500 Sendungen, die von rund 150 Versandplätzen in ganz Deutschland abgefertigt wurden. ■



STINNES*railport* Schweinfurt:

Breites Spektrum logistischer Lösungen

Stinnes bietet Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss ein alternatives Logistiksystem: STINNES*railport*. In Schweinfurt nutzt schon seit Jahren vor allem die Stahlindustrie ein breites Spektrum an Systemlösungen des ersten aller Railports.

Railports sind bimodale und universell nutzbare Logistikzentren, die einen verkehrsträgerübergreifenden Umschlag von Gütern ermöglichen (siehe dazu FreightNews 3/2004). Zusätzlich werden logistische Leistungen angeboten, die zusammen mit Transport und Umschlag intelligente, kundenspezifische Gesamtlösungen ermöglichen. Mit

derzeit zwölf Standorten in Deutschland, aber auch im Ausland, bildet STINNES*railport* ein logistisches Gesamtsystem.

Der direkt am Schweinfurter Hauptbahnhof gelegene Railport wird seit über zehn Jahren von der Translog Transport und Logistik GmbH betrieben. Die gute Zusammenarbeit



Stabstahl wird mit Spezialwagen aus ganz Europa zum Railport Schweinfurt transportiert

mit dem mittelständischen Kooperationspartner und dessen räumliche Nähe zu den Kunden vor Ort gehören mit zum erfolgreichen Railport-Konzept. Rund drei Millionen Tonnen Güter wurden in Schweinfurt seit Bestehen des Standorts umgeschlagen.

Schrotttransporte nach Plan

Seit über 10 Jahren setzt die Riva Stahl GmbH bei ihren Schrotttransporten auf die Schiene. Ein neuer Vertrag mit Stinnes sichert Riva für 2005 eine hohe Versorgungsqualität der Stahlwerke.

Riva stellt in Brandenburg Walzdraht und in Hennigsdorf Betonstahl her. Der über den Seeweg im Wismarer Hafen ankommende Schrott stammt aus Skandinavien, Russland und dem Baltikum. Von hier aus

geht es über die Schiene zu den beiden rund 200 Kilometer entfernten Werken, die Riva 1992 von der Treuhand kaufte. Seither arbeitet Riva mit der Bahn zusammen. Mit wachsendem Erfolg: Das Transportvolumen auf der Schiene ab dem Hafen Wismar konnte kontinuierlich gesteigert und zwischen 2001 und 2004 sogar mehr als verdoppelt werden. Mit dem Mitte Dezember vergangenen Jahres unterschriebenen Vertrag bauen die Partner ihre Zusammenarbeit weiter aus.

Täglich von montags bis samstags startet im Hafen Wismar ein mit bis zu 1.470 Tonnen Schrott beladener Zug. Zum Einsatz kommen Güterwagen der Bauart Ea und Eanos, die sich aufgrund ihres hohen Fassungsvermögens und ihrer äußerst stabilen Wagenkonstruktion besonders für Schrotttransporte eignen. Etwa acht Stunden dauert die Fahrt nach Brandenburg oder Hennigsdorf, wo die Wagen von der Riva-eigenen Werkbahn übernommen werden.



Foto: Wismarer Hafen

Der über den Seeweg angelieferte Schrott wird im Wismarer Hafen auf die Schiene umgeschlagen

„Die Schiene ist der ideale Verkehrsträger für Riva“, sagt Burghard Gaedecke, der zuständige Key Account Manager im Marktbereich Montan. „Dank der Ganzzug-Produkte Variotrain und Flextrain können wir den Zulauf an Schrottmengen für Riva wesentlich flexibler und damit besser planen.“ Der Variotrain richtet sich an Kunden, die große Mengen befördern und ihre Transporte variabel planen müssen. Der Flextrain bietet die größte Flexibilität hinsichtlich der Bestellung, denn die Kunden sind hier zeitlich nahezu ungebunden. Binnen 24 Stunden kann Railion die Verfügbarkeit prüfen und den gewünschten Zug bereitstellen.

320.000 Tonnen Gesamttransportvolumen auf der Schiene

Für 2005 ist ein Gesamttransportvolumen auf der Schiene von 320.000 Tonnen geplant. Neben der Erhöhung der Basismenge um 32 Prozent vereinbarten Riva und Stinnes zusätzlich eine Fahrplanänderung. Die Partner, zu denen neben Railion Deutschland auch die Seehafenspedition Wismarer Schifffahrtskontor GmbH und der Seehafen Wismar gehören, profitieren seither von einer späteren Abfahrt ab Wismar und damit von günstigeren Zeitfenstern für den Schrottumschlag im Hafen. ■

Der Railport Schweinfurt bietet unter anderem freie und überdachte Lagerflächen sowie beheizte Hallen von insgesamt 20.000 Quadratmetern, Ladestraßen mit Gleisanschluss sowie geeignetes Umschlagequipment. Dazu gehören ein Portalkran, ein spezieller Umschlagbagger, Stapler bis 25 Tonnen Nutzlast und ein Reachstacker für das Containerhandling. Zum Leistungsspektrum gehören Umschlag, Lagerung und Kommissionierung zahlreicher Gutarten wie Stahl, Kohle, Schnittholz, Sand, Zement, Beton-Fertigteile, Altglas und Papier.

Stahlindustrie im Fokus

Im Fokus der logistischen Dienstleistungen steht die Stahl verarbeitende Industrie. Beispiel Stabstahl: Dieser wird in Spezialwag-

gons aus ganz Europa nach Schweinfurt transportiert und im Konsignationslager des Railports zwischengelagert. Lieferant und Empfänger haben online Zugriff auf die dortigen Bestände. Auf stündlichen Abruf hin werden Schmiede oder Lager des Kunden per Lkw beliefert.

Beispiel Stahlcoils: Railion transportiert Stahlcoils aus dem STINNESrailport Hagen über die Schiene in die jeweiligen stahlverarbeitenden Industriebetriebe. Bei Bedarf werden die Coils im Schweinfurter Railport zwischengelagert.

Beispiel Drahtumschlag: Für die Schweinfurter Kugellagerindustrie wird Kugeldraht aus Schweden und Frankreich mit Spezialwagen im Railport angeliefert, auf Flat Container

umgeladen und per Lkw in die jeweiligen Werke gefahren.

Die vielfältigen Transport-, Lagerungs- und Umschlagmöglichkeiten eines Railports sind damit aber noch nicht erschöpft: Auch für andere Branchen bietet STINNESrailport maßgeschneiderte Systemlösungen. ■

Stinnes AG
Railport Schweinfurt
Heike Silberhorn
Bahnhofstraße 20
93047 Regensburg
Tel.: 0941 500-6507
Fax: 0941 500-426
E-Mail: heike.silberhorn@stinnes.de

Frischer Wind für die Entsorgungsbranche

Am 1. Juni 2005 tritt eine neue Verwaltungsvorschrift (TA Siedlungsabfall) in Kraft, die eine Vorbehandlung der Siedlungsabfälle vor der Ablagerung vorsieht. Für erfahrene Entsorgungslogistiker wie den Marktbereich Baustoffe/Entsorgung von Stinnes Freight Logistics bedeutet dies zusätzliches Transportpotenzial, denn es entstehen neue Verkehrsströme.

Die neue Regelung schreibt vor, dass ab 1. Juni 2005 keine biologisch abbaubaren Abfälle mehr unbehandelt auf den Deponien abgelagert werden dürfen. Dadurch werden weitere Zersetzungsprozesse vermieden, die zu einer Belastung der Umwelt durch giftiges Sickerwasser oder Deponiegase führen können. Die notwendigen Grenzwerte lassen sich jedoch nur erreichen, wenn die Abfallstoffe zuvor in Müllverbrennungsanlagen (MVA) oder mechanisch-biologischen Aufbereitungsanlagen (MBA) entsprechend behandelt werden. Ein weiteres Ziel der Neuregelung ist eine Verringerung des Müllvolumens.

„Die jetzt gesetzlich vorgeschriebene energetische und stoffliche Aufbereitung des Abfalls vor dem Endtransport zur Deponie bedeutet für uns neues Auftragspotenzial, denn der Siedlungsabfall muss zuerst zu den Abfallbehandlungs- oder -verwertungsanlagen gebracht werden, dadurch nimmt auch die gesamte Transportentfernung zu“, erläutert Angela Westfahl, zuständige Key Account Managerin im Marktbereich Baustoffe/Entsorgung. „Darüber hinaus wollen vor allem



die Länder und Kommunen aus verständlichen Gründen Mülltransporte dauerhaft von der Straße holen.“ Die Verlagerung der Transporte auf die Schiene schont Mensch und Umwelt, denn beim Bahntransport betragen die Kohlendioxid-Emissionen nur rund 20 Prozent der vom Lkw ausgestoßenen Abgase.

Zwölf Jahre dauerte es, bis die neue Müllregelung in Kraft treten konnte. Grund für die

lange Übergangszeit war unter anderem, dass eine ausreichende Anzahl an Müllverbrennungs- und -behandlungsanlagen gebaut beziehungsweise erweitert sowie die Finanzierung der Anlagen geregelt werden musste. Für die Kommunen bedeutete dies langwierige Verfahren, zu denen zeitraubende öffentliche Anhörungen und Planfeststellungsverfahren gehörten.

Über 1,8 Millionen Tonnen Hausmüll auf der Schiene

Freight Logistics besitzt eine langjährige Erfahrung bei Entsorgungstransporten. Über 1,8 Millionen Tonnen Hausmüll gelangen pro Jahr deutschlandweit über die Schiene zu Müllumladestationen, Verbrennungsanlagen und Deponien. Ab Juni wird es im Zuge der neuen Müllregelung folglich auch Mehrverkehre für bereits bestehende Kunden geben.

Beispiel Zweckverband Müllverwertung Schwandorf (ZMS): In das bayerische Müll-

[Bitte lesen Sie auf Seite 12 weiter ...](#)

... weiter von Seite 11:

Frischer Wind für die Entsorgungsbranche

kraftwerk rollten bereits 1982 die ersten Züge der Bahn. Hier transportiert Railion aus den dem Zweckverband beigetretenen Städten und Kommunen Hausmüll zum Kraftwerk, durchschnittlich 300.000 Tonnen im Jahr. „Die damalige Herausforderung bestand darin, mit unserem Kunden ein langfristiges Gesamtkonzept zu entwickeln, das verkehrstechnisch und umweltpolitisch richtungweisend ist,“ verdeutlicht Westfahl. Das Entsorgungskonzept, das zusammen mit der ZMS und dem Container- und Umladetechniklieferanten Firma Max Aicher entstand, wurde ein voller Erfolg: Die Müllsammelfahrzeuge liefern den Abfall per Lkw zu den regionalen Müllumladestationen. Dort wird der Müll hydraulisch gepresst und in Spezialcontainer gefüllt, die mittels eines Portalkrans auf die bereitstehenden Waggons verladen werden. Der Müll wird dann direkt ins Müllkraftwerk nach Schwandorf gefahren, wo er thermisch verwertet wird. Ein weiteres Plus: Rund 15.000 Lkw-Transporte lassen sich im Jahr durch den Schienentransport vermeiden.



Ankunft der mit gepresstem Abfall gefüllten Spezialcontainer im Müllkraftwerk Schwandorf

Auch die Landkreise Hof und Landshut sind inzwischen dem Zweckverband beigetreten. Bereits seit Januar 2005 laufen rund 20.000 Tonnen Hausmüll aus Hof zusätzlich auf der Schiene nach Schwandorf, ab Juli 2006 werden voraussichtlich weitere 40.000 Tonnen aus Landshut hinzukommen.

Grenzüberschreitendes Entsorgungskonzept

Nicht nur in Deutschland, auch im europäischen Ausland ist Stinnes ein erfolgreicher Entsorgungslogistiker, wie zum Beispiel in Italien. Um den Müllnotstand in der Region Neapel zu beseitigen, hat der Marktbereich Baustoffe/Entsorgung gemeinsam mit dem aus Rom stammenden Entsorgungsdienstleister Ecolog S.p.A. ein grenzüberschreitendes Entsorgungskonzept entworfen, das den Transport und die Verteilung von rund 200.000 Tonnen italienischen Hausmülls an mehrere deutsche Müllverbrennungsanlagen vorsieht. Für Ecolog wurde eigens ein größeres Dienstleistungspaket geschnürt, zu dem eine kurzfristige und variable Transportabwicklung, die Sicherstellung des Wagenrundlaufs und Zeitplans, eine 24-stündige Laufüberwachung der Verkehre sowie die Organisation von Umschlag- und Nachlaufleistungen gehören. Letztere wurden zum Teil auch bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Werksbahnen eingekauft. Mit zum Paket gehört auch die Kooperation mit den jeweiligen ausländischen Partnerbahnen.

Für die Transporte der Firma Ecolog kommen bahneigene Schiebewandwagen der Bauart

Habis und Hbbi für Ballenware sowie spezielle ACTS-Container für die Verladung der losen Siedlungsabfälle zum Einsatz. Die mit speziellen Haken versehenen Container erlauben einen schnellen Umschlag zwischen Lkw und Bahn. „Normalerweise wird Hausmüll allerdings in Presscontainern transportiert, um so eine höhere Wagenauslastung zu erreichen,“ so Westfahl. „Jeder Presscontainer kann mit 20 bis 22 Tonnen Hausmüll beladen werden.“

„Um den sich wandelnden Kundenanforderungen im Entsorgungsbereich gerecht zu werden, ist für die nahe Zukunft eine Erweiterung der Angebots- und Auftragspalette geplant,“ ergänzt Karsten Sachsenröder, Marktbereichsleiter Baustoffe/Entsorgung. Der Blick richtet sich dabei auch ins benachbarte Ausland. Zu den bereits vereinbarten oder in Vorbereitung befindlichen Verkehren gehören der Transport von Filterstäuben aus Luxemburg, Glasbruch nach Italien und Polen oder Hausmülltransporte in die Schweiz. „Gerade bei ausländischen Kunden rechnen wir im Abfallsektor mit weiter steigenden Transportmengen“, ist Westfahl überzeugt. ■

Impressum

Herausgegeben von:

Stinnes AG
Freight Logistics

Verantwortlich für den Inhalt:

Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail
Annette Struth

Redaktion:

Stinnes AG
Freight Logistics
Marketing Rail
Katja Haaken
Rheinstraße 2
55116 Mainz
Telefon: 06131 15-60137
Fax: 06131 15-60852
E-Mail: katja.haaken@stinnes.de
Internet: www.stinnes.de

Redaktionelle und technische Umsetzung:

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

Stinnes AG

Freight Logistics

Marktbereich Baustoffe/Entsorgung

Angela Westfahl
Tel.: 05371 940367
Fax: 05371 940395
E-Mail: angela.westfahl@stinnes.de