

FreightNews

Nr. 1 | März 2006

Informationen rund um die Schienenlogistik



Ausgezeichneter Autoteiletransport für Volvo

Foto: Volvo

Inhalt

- 01 **Titelthema**
Ausgezeichneter Autoteiletransport für Volvo
- 03 **Kurzmeldungen**
Gleisanschlussförderung geht weiter
- 05 **Railion erneut als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert**
- 10 **Aus dem Unternehmen**
BTT mit neuem Angebot
- 11 **Railion optimiert den Einzelwagenverkehr**
- 17 **Internationale Verkehre**
Europas Schienennetze, Teil I: Bahn ohne Grenzen
- 20 **Neuer Direktzug verbindet Ungarn mit der Nordsee**

Frohe Gesichter bei der Award-Verleihung auf der Konferenz „Intermodal Transport In South East Europe“ (v.l.): Klaus Ebeling (EIA), Gina Hernefjord (Volvo Logistics), Jean Trestour (EU-Kommission), Benny Guttman (Volvo Logistics), Lars-Erik Renström und Hans-Erik Nord (Outokumpu) sowie im Hintergrund Peter Wolters (EIA)

Seit mehr als drei Jahren setzt die schwedische Volvo Car Corporation beim Transport von Autoteilen zur Endfertigung nach Gent fast vollständig auf die Schiene. An den Verkehren, die durch fünf Länder gehen, hat der Railionverbund wesentlichen Anteil. Erst im Dezember vergangenen Jahres war das durchdachte Ringzugkonzept von Volvo mit dem „Intermodal Award“ ausgezeichnet worden.

Volvo hatte die Schienentransporte nach einem ausgeklügelten Produktionskonzept entwickelt, das einer zuverlässigen und schnellen Just-in-time-Versorgung der Fertigungsstätte von Volvo in Gent mit Press- und Blechteilen aus den schwedischen Werken dient. Von Montag bis Freitag starten täglich zwei Ganzzüge im südschwedischen Älmhult. Zuvor werden mit einem innerschwedischen Ringzugverkehr Wagengruppen aus den Produktionsstätten in Göteborg, Umeå und Olofström eingesammelt und nach Älmhult

gebracht. Bei dem internationalen Staffellauf per Schiene transportiert zunächst die schwedische Güterbahn Green Cargo den Ganzzug bis nach Malmö. Hier übernimmt ihn die DB-Tochter Railion Danmark bis zur Grenze in Padborg, von wo aus Railion Deutschland den Zug bis zur niederländischen Grenze bei Bad Bentheim befördert. Railion Nederland übernimmt dann die restliche Strecke bis nach Gent (siehe Grafik Seite 2).

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: **Ausgezeichneter Autoteiletransport für Volvo**

In Gent werden die leeren Wagen und Container gesammelt und auf direktem Weg wieder ins 1.350 Kilometer entfernte Älmhult zurückgefahren. Dort gehen die Wagengruppen erneut per Ringzugverkehr zu den schwedischen Volvo-Produktionsstätten. „Mit unserem Schienentransportkonzept haben wir nicht nur ein System geschaffen, das uns einen schnelleren Güterstrom als per Lkw ermöglicht, wir entlasten auch die Straße, in dem wir pro Jahr rund 50.660 Container und 4.800 konventionelle Wagen auf die Schiene setzen“, verdeutlicht Pia Ljunggren, Contracting Manager bei Volvo, die Vorteile des Transportkonzepts.

Pünktlichkeit von über 95 Prozent

Der Zug fährt nahezu ohne Aufenthalt über die Landesgrenzen, denn er benötigt von der deutsch-niederländischen Grenze bis nach Gent weder Lok- noch Lokführerwechsel. „Das spart Zeit und hilft, Fehlerquellen zu vermeiden“, unterstreicht Wilfried Kramer, Geschäftsführer der Schenker Automotive RailNet GmbH, welche die Rolle des Transporteurs im Produktionsablauf von Volvo übernimmt. So dauert die Fahrt von Älmhult nach Gent und zurück jeweils nur gut zweieinhalb Tage. „Um die notwendige Qualität und Pünktlichkeit der Verkehre sicherzustellen, haben wir sowohl Equipment als auch Personal eigens für die Volvo-Transporte ausgewählt“, ergänzt Dirk Baerbock, der für Volvo zuständige Key Account Manager bei



Schenker Automotive RailNet. „Das hat sich ausgezahlt, denn unsere Pünktlichkeit liegt durchweg bei über 95 Prozent.“

Zu den Verkehren gehören auch Just-in-sequence-Transporte von kompletten Lkw-Fahrerhäusern ab der Volvo-Produktionsstätte in Umeå. „Hier ist ein noch genaueres Timing gefragt, denn die Fahrerhäuser müssen exakt in der richtigen Reihenfolge passend zum Produktionsablauf in Gent transportiert, angeliefert und entladen werden“, beschreibt Baerbock die zeitsensiblen Anforderungen.

Prämierte Logistikkonzepte

Zusammen mit der parallel von Volvo etablierten Short Sea-Verbindung „EuroBridge“ zwischen den Volvo-Werken in Göteborg und Gent (siehe Grafik) war das Schienenkonzept aufgrund seiner hohen Qualität und Umweltverträglichkeit auf der Konferenz „Intermodal Transport In South East Europe“

im kroatischen Opatija im Dezember ausgezeichnet worden. Den von der Europäischen Intermodal Association (EIA) jährlich vergebenen Intermodal-Award erhielt Volvo in der Kategorie „Beste Integration von Intermodalösungen in eine Logistikkette“.

„Wir fühlen uns natürlich durch die Auszeichnung bestätigt“, freut sich Ljunggren. „Der nächste Schritt wird sein, dass wir für die gesamte Strecke nur eine Lokomotive pro Zug ohne Lokwechsel an den Grenzen einsetzen. Damit können wir die Fahrzeit weiter deutlich verkürzen. Außerdem wollen wir einen dritten Zug bei den werktäglichen Verkehren einführen.“ ■

Schenker Automotive RailNet GmbH
Dirk Baerbock
Tel.: +49 (0)511 286-4012
Fax: +49 (0)511 286-3276
E-Mail: dirk.baerbock@stinnes.de



Die Lkw-Fahrerhäuser werden per Schiene Just-in-sequence vom Volvo-Werk in Umeå nach Gent gebracht

Stinnes und Schenker Automotive RailNet zu Besuch im Opel-Werk Rüsselsheim

Mitte Januar besuchten hochrangige Vertreter der Stinnes AG und der Schenker Automotive RailNet GmbH auf Einladung von General Motors Europe (GME) Supply Chain Logistics das Opel-Werk in Rüsselsheim, um sich über dortige Fertigungs- und Logistikprozesse zu informieren. Wolfgang Pfaff, bei GME verantwortlich für den europäischen Bahnverkehr, sowie Rainer Hofmann, Direktor Material- und Produktionskontrolle bei GME, führten durch das Tagesprogramm. Zu den besprochenen Themen gehörten unter anderem der Weg des



Hochrangige Vertreter von Stinnes und Schenker Automotive RailNet besichtigen das Opel-Werk in Rüsselsheim

Produktionsmaterials innerhalb der Supply Chain vom Fernverkehr bis an die Fertigungslinie und die zukünftige Ausrichtung von Opel mit Auswirkungen auf die Transport- und Logistikdienstleister. Gerade der letzte

Punkt war für die Besucher interessant, denn rund 95 Prozent des Materials zwischen den europäischen Opel-Standorten sowie ein Großteil der Fahrzeuge werden mit der Bahn zu den Händlern und Kunden gebracht. ■

Gleisanschlussförderung geht weiter

Seit Ende 2004 bietet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) ein Gleisanschlussförderprogramm, um die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene zu unterstützen. Im Januar dieses Jahres haben Freight Logistics, BTT BahnTank Transport GmbH und Schenker Automotive RailNet mit einem Mailing ihre Kunden erneut auf die Fördermöglichkeiten hingewiesen. FreightNews sprach mit Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail bei Freight Logistics, über das Engagement von Stinnes für mehr Verkehr auf der Schiene.

Herr Dr. Hilker, warum werben Sie für das Förderprogramm, das doch eigentlich eine Initiative des Bundes ist?

Natürlich haben wir großes Interesse daran, unsere Kunden stärker für das Thema Gleisanschluss zu sensibilisieren und Möglichkeiten der Förderung von Infrastruktur aufzuzeigen. Der Gleisanschluss ist schließlich die notwendige Bedingung für den Zugang zum Schienennetz.

Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail bei Stinnes Freight Logistics



Haben Ihre Kunden, die Sie mit dem Mailing ansprechen, nicht in der Regel schon einen Gleisanschluss?

Das ist richtig, aber das Förderprogramm unterstützt neben dem Neubau und der Reaktivierung auch den Ausbau bestehender Gleisanschlüsse, sofern dadurch neue Mengen auf der Schiene transportiert werden. Außerdem hoffen wir auf den Multiplikatoreneffekt: das heißt, dass die Informationen an die Dienstleister und Kunden unserer Kunden weitergeleitet werden. Vielleicht besteht auch dort Interesse an einer Förderung, denn viele Zulieferer würden ihre Verkehre möglicherweise gerne über die Schiene abwickeln, haben aber ebenfalls keinen eigenen Gleisanschluss.

Können Sie uns einige weitere Eckpunkte der Gleisanschlussförderung nennen?

Die Fördergelder stehen grundsätzlich allen Wirtschaftsunternehmen mit privater Rechtsform zur Verfügung, die durch die geplante Baumaßnahme nachweislich mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Der Bund zielt mit der Maßnahme also ganz klar auf eine

Entlastung des Straßenverkehrs ab. Er bezuschusst bis zu 50 Prozent des gesamten Investitionsvolumens. Die Höhe der Förderung ist dabei von den tatsächlichen Mehrmengen abhängig, die neu auf die Schiene gebracht werden. Diese Mengen sollten konstant mindestens über einen Zeitraum von fünf Jahren gefahren werden.

Auf der einen Seite kommt es vor, dass Sie vereinzelt die Bedienung von Güterverkehrsstellen einstellen, auf der anderen Seite unterstützen Sie die Gleisanschlussförderung des Bundes. Wie passt das zusammen?

Auch Schienentransporte müssen sich wirtschaftlich rechnen, daher kann es im Einzelfall erforderlich sein, die Bedienung unrentabler Güterverkehrsstellen einzustellen. Natürlich müssen wir sicherstellen, dass auch neue Gleisanschlüsse profitabel sind. Voraussetzung für die Gleisanschlussförderung des Bundes ist aber der Nachweis einer tatsächlichen, messbaren und dauerhaften Abwicklung von Gütertransporten auf der Schiene. Wir sind daher sicher, dass alle geförderten Gleisanschlüsse, die unsere Kunden mit uns zusammen planen, auch wirtschaftlich sind. ■

Neu im Internet:

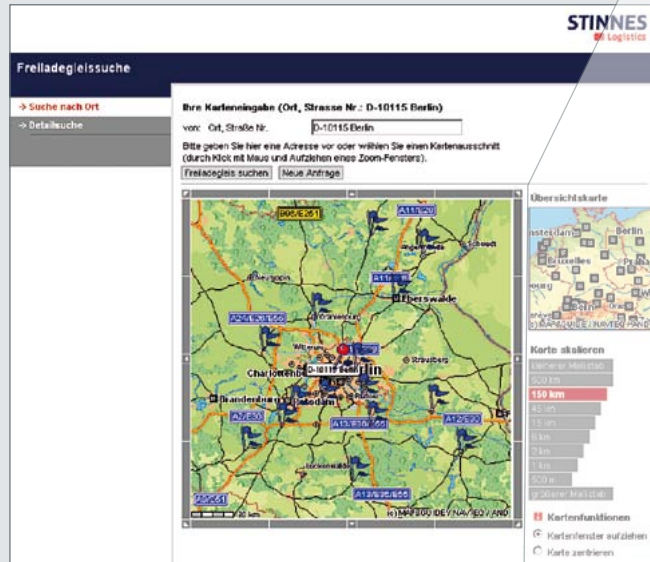
Freiladegleissuche

Um die Zugangsmöglichkeiten zum Schienengüterverkehr zu erleichtern, hat Stinnes Freight Logistics eine neue internetgestützte Freiladegleissuche eingerichtet. Damit können auch Kunden ohne eigenen Gleisanschluss schnell die passende Freiladestelle für die Verladung ihrer Güter auf die Schiene finden – sofern es sich nicht um Containertransporte handelt, die im Kombinierten Verkehr abgewickelt werden. Auf der neuen Website sind über 400 Freiladegleise inklusive aller wichtigen Ausstattungsmerkmale hinterlegt.

Dem Nutzer stehen insgesamt drei verschiedene Suchvarianten zur Verfügung:

1. grafische Suche
2. Suche nach Ort
3. Detailsuche

Über die grafische Suche können sich Kunden auf einer Landkarte mithilfe der Maus auf Freiladegleise in einem bestimmten Gebiet heranzoomen. Dazu braucht man nur innerhalb der Landkarte die rechte Maustaste



gedrückt zu halten und dann den gewünschten Ausschnitt markieren.

Die „Suche nach Ort“ ermöglicht dem Nutzer, durch Eingabe eines Ortes sämtliche Freiladegleise zu finden, die in einem Radius

von 75 Kilometern um den gesuchten Ort liegen. Über die „Detailsuche“ können Kunden mittels Name, Postleitzahl, Ort oder Güterverkehrsstellenummer Freiladegleise suchen. Die praktische Internetanwendung ist unter www.stinnes.de/freiladegleise zu finden. ■

Übersichtskarte

Karte skalieren

kleinerer Maßstab

500 km

150 km

45 km

15 km

8 km

2 km

1 km

500 m

größerer Maßstab

Kartenfunktionen

- Kartenfenster aufziehen
- Karte zentrieren

Auf der Landkarte kann mithilfe der Maus das gewünschte Freiladegleis herangezogen werden

Dr. Kuhn neuer Marktbereichsleiter Montan – Otto Niederhofer leitet neuen Bereich Asset Management



Dr. Christian Kuhn, neuer Leiter Marktbereich Montan, gilt als ausgesprochener Kenner des Schienengüterverkehrs

Am 1. Januar 2006 hat Dr. Christian Kuhn die Leitung des Freight Logistics Marktbereichs Montan übernommen. Gleichzeitig trägt er in der Geschäftsleitung von Railion die Managementverantwortung für die RBH-Bahn, die Railion Anfang letzten Jahres von der RAG AG erworben hat.

Kuhn studierte Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule in Darmstadt und promovierte 1996 an der Universität Hannover mit einem Bahnthema. Danach war er bis 2000 bei der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG) in Frankfurt am Main tätig, zuletzt als Bereichsleiter Güterverkehr. Von 2000 bis zu seinem Wechsel zu Stinnes hatte der heute 40-jährige die Geschäftsführung der Privatbahnen Connex Cargo Logistics GmbH und der Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH (IGB) inne. Kuhn gilt als ausgesprochener Kenner des Schienengüterverkehrs.



Otto Niederhofer (52), der den Marktbereich Montan bisher führte, ist seit Anfang des Jahres bei der Railion Deutschland AG für den neu geschaffenen Bereich Asset Management verantwortlich, das heißt für das Management der gesamten Wagenvorhaltung – von der Beschaffung bis hin zur Entsorgung. Im Zuge der Umstrukturierung wurden Kuhn und Niederhofer zu Mitgliedern der Geschäftsleitung der Railion Deutschland AG ernannt. ■

Otto Niederhofer ist für das Management des gesamten Wagenpools von Railion zuständig

Bahn TV für alle

Bereits seit 2001 bietet Bahn TV allen Interessierten über Digitalfernsehen und auf einer eigenen Website zahlreiche Informationen zum Thema Schiene. Seit dem 1. März wird auch im Internet unter www.bahntv-online.de rund um die Uhr live gesendet.

Die Bahn hat einen eigenen Sender: Bahn TV. Was vor sechs Jahren als Mitarbeiterfernsehen begann, ist heute ein serviceorientierter Spartenkanal, der unverschlüsselt über Astra sowie über die Kabelnetze von Primacon, Ish und Kabel BW digital empfangen werden kann. Er ist auch für Kunden interessant, die sich für technische Entwicklungen und verkehrspolitische Themen rund um die Schiene begeistern. Mit einer Reichweite von elf Millionen Haushalten und etwa 60.000 Zuschauern täglich ist

der Sender einer der erfolgreichsten Spartenkanäle im deutschen Fernsehen. Die DB AG ist zudem das erste Deutsche Unternehmen, das einen öffentlichen Spartenkanal betreibt. Das Programm setzt sich aus Magazinen, Dokumentationen, Reisereportagen und zahlreichen Servicethemen zusammen, die auch über die Logistikaktivitäten der Deutschen Bahn berichten.

Im Internet lässt sich das gesamte Programm per Videostream bequem am PC anschauen.

Alle Sendungen zum Thema Logistik kann der Besucher im Archiv finden: einfach auf den Button Suche/Archiv in der oberen Menüleiste klicken, dann unter der Sparte Konzern „Transport & Logistik“ eingeben und den gewünschten Zeitraum wählen, z.B. „1 Jahr“. Unter den Ergebnissen finden sich zahlreiche interessante und spannende Sendungen, wie beispielsweise die Reportagen „Entsorgungslogistik“ oder „Vom Stahlcoil zum Heizkörper“. Letztere beschreibt anschaulich die vielen Stationen der Logistikkette, die der Stahl durchläuft, bevor aus dem Rohstoff Eisen ein Heizkörper wird. Wer will da nicht gerne einmal Mäuschen spielen? ■

Railion erneut als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert

Die Beförderung von Abfällen erfordert vom Entsorger ein hohes Maß an Qualifizierung. Die Railion Deutschland AG verfügt seit Jahren über das entsprechende Fach-Know-how und hat sich Ende letzten Jahres erneut als Entsorgungsfachbetrieb qualifizieren lassen – bereits zum fünften Mal seit 2000.

Abfalltransporte bergen ganz besondere Gefahren. Aus diesem Grund stellt der Gesetzgeber bei Materialien wie kontaminiertes Erdöl, Altholz, Schotter oder Schwellen hohe Anforderungen an den Transporteur. Mit der Zertifizierung zum Entsorgungsfachbetrieb und der regelmäßigen Auditierung durch einen unabhängigen Sachverständigen stellt Railion sicher, dass es die Anforderungen des Gesetzgebers lückenlos erfüllt. „Die Zertifizierung bestätigt nicht nur unsere guten Leistungen im Abfallsektor, sie bietet uns auch einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil“, nennt Dr. Hans-Joachim Braune, der Entsorgungsverantwortliche bei Railion, einen weiteren Vorteil des Verfahrens. Gemeinsam mit den Beauftragten in den bundesweit verteilten Safety- und Qualitycentern (SQC) von Railion überprüft er regelmäßig im Rahmen der Eigenüberwachung stichprobenartig die Abfalltransporte und die dafür notwendige Nachweisführung.

Doch nicht nur die laufenden Kontrollen sichern das hohe Niveau. Auch die durchgehende Transportüberwachung der Bahnverkehre durch das KundenServiceZentrum und die einzelnen CargoZentren tragen zum Erfolg bei. Ein Beispiel macht deutlich, wie genau die einzelnen Prozesse jeder Entsorgungsfahrt dokumentiert werden: Bestellt der Kunde einen Güterwagen für den Abfalltransport, wird im Transportauftrag die Abfallverzeichnisnummer (AVV) erfasst. Zusammen mit weiteren transportbegleitenden Papieren wie dem Abfallbegleit- oder Übernahmeschein wird dieser dann an die versendende Güterverkehrsstelle geschickt. Bei der Abholung der beladenen Wagen überprüft ein Railion-Mitarbeiter, ob alle erforderlichen Papiere vorhanden sind, und bestätigt die Übernahme im Begleitschein. Sämtliche Nachweise gelangen dann mit dem Transport zum Empfänger. Durch spiegelbildlichen Gegencheck auf der empfangenden



Mülltransport in Berlin

Güterverkehrsstelle wird Railion entlastet. Dadurch kann der Transport jederzeit lückenlos zurückverfolgt werden.

Die Zertifizierung zum Entsorgungsfachbetrieb ist integraler Bestandteil eines umfassenden Managementsystems nach DIN ISO EN 9001 und 14001, über das Railion bereits seit 2002 verfügt. „Dadurch garantieren wir unseren Kunden nicht zuletzt eine im Vergleich zur Straße umweltverträglichere und vor allem durchgehend sichere Transportdienstleistung“, ergänzt Dr. Braune. ■



Schiene und Straße enger verzahnen

Mit neuen Intermodal-Terminals in Dresden-Friedrichstadt, Ulm-Dornstadt und Leipzig-Wahren wollen die Betreiber Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße (DUSS) und die Stinnes-Tochter BTS Kombiwaggon Service GmbH ihr Angebot im Kombinierten Verkehr erweitern und der allgemein gestiegenen Nachfrage nach höheren Umschlagkapazitäten entgegenkommen.

Intermodal-Terminals bilden als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße ein wichtiges Glied in der Transportkette des Kombinierten Verkehrs. Dabei entscheidet im Wesentlichen ein leistungsstarkes Betriebsleitsystem über deren Qualität und Wirtschaftlichkeit bei der operativen Abwicklung des Umschlaggeschäfts. Vor allem aufgrund des wachsenden Frachtaufkommens waren die Terminals in Leipzig, Dresden und Ulm an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen und

mussten neu gebaut beziehungsweise erweitert werden, wie zum Beispiel in Leipzig-Wahren. Nur fünf Monate hatte der Ausbau des DUSS-Terminals gedauert. In diesem Zuge waren die Ladegleise bei laufendem Umschlagbetrieb von 350 auf 700 Meter erweitert und zwei weitere Portalkräne angeschafft worden. Dadurch können jetzt vier Züge gleichzeitig be- und entladen werden, was einer Verdoppelung der Umschlagkapazität entspricht – rund 100.000 Ladeein-

heiten pro Jahr. Drei Millionen Euro hatte die Deutsche Bahn in die Erweiterung des Umschlagterminals investiert.

„Mit dem neuen Terminal leistet die Bahn im Wirtschaftsraum Halle/Leipzig einen wichtigen Beitrag für die Verzahnung der Verkehrsträger Schiene und Straße und entspricht der gestiegenen Nachfrage nach Umschlagkapazitäten“, betonte Hans-Jürgen Lücking, Konzernbevollmächtigter der DB



Intermodal-Terminals sind eine wichtige Schnittstelle zwischen Schiene und Straße im Kombinierten Verkehr

AG für den Freistaat Sachsen, bei der Einweihung der Anlage Ende Oktober letzten Jahres.

Auch das DUSS-Terminal in Neu-Ulm war an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen. Aus diesem Grund, aber auch wegen der besseren Schienenanbindung an die Hauptstrecke Stuttgart-Ulm, errichtete der Betreiber ein neues Terminal in Ulm-Dornstadt. Nach nur elf Monaten Bauzeit konnte mit der Inbetriebnahme von zwei Portalkränen und einem vierten Umschlaggleis im November letzten Jahres die erste Ausbaustufe abgeschlossen werden. Rund 23 Millionen Euro hatte die DB Netz AG in das neue Projekt investiert. Jetzt stehen vier 700 Meter lange Umschlaggleise, drei Abstellspuren sowie eine Fahr- und Ladespur zur Verfügung.

„Bei steigender Nachfrage können wir durch die Montage eines dritten Krans die Kapazität der Anlage sogar auf 600 Ladeeinheiten pro Tag erhöhen“, betont Wolfgang Müller, Geschäftsführung der DUSS, die 1982 von der Deutschen Bundesbahn, der Transfracht GmbH und Co. KG (TFG) und der Deutschen Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH gegründet worden war. Die Erweiterung

wird vielleicht bald nötig sein, denn bereits jetzt ist der Umschlag in Ulm-Ubf um satte 15 Prozent gestiegen.

Ebenfalls im November vergangenen Jahres und nur ein Jahr nach dem symbolischen ersten Spatenstich wurde im Güterverkehrszentrum (GVZ) Dresden-Friedrichstadt ein neues Intermodal-Terminal eingeweiht. Der Bund und die GVZ-Entwicklungsgesellschaft hatten rund 18,5 Millionen Euro in die neue Anlage investiert. Bis zu 60.000 Einheiten sollen dort mittelfristig umgeschlagen und damit dem überproportionalen Zuwachs von 60 Prozent im Kombinierten Verkehr Rechnung getragen werden. Betreiber ist die BTS Kombiwaggon Service GmbH, die – wie in Ulm und Leipzig-Wahren – ein Servicezentrum in direkter Nachbarschaft betreibt, das Dienstleistungen rund um den Container anbietet.

Das Herzstück des Terminals bilden zwei Portalkräne, die auf eine Stundenleistung von bis zu 40 Ladeeinheiten ausgelegt sind. Der Umschlagbahnhof besitzt sechs Gleise, vier davon liegen unter den Kränen. „Der moderne Umschlagbahnhof ist ein Meilenstein für den grenzüberschreitenden

Güterverkehr“, unterstrich der sächsische Wirtschaftsminister Thomas Jurk bei der Eröffnung. Er zeigte sich überzeugt, dass das Terminal im Ost-West-Güterverkehr künftig einen Spitzenplatz einnehmen wird. Parallel zur Eröffnung des neuen Intermodal-Terminals wurde die vor rund 30 Jahren gebaute, völlig veraltete KV-Anlage in Dresden-Neustadt geschlossen.

Die neuen Terminals in Dresden, Leipzig und Ulm sind an die Netze der KV-Operateure Kombiverkehr GmbH & Co KG und TFG angeschlossen. Mit dem maritimen Albatros-Express-Netz hat sich die TFG – ein Beteiligungsunternehmen von Stinnes und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) – auf Seehinterlandverkehre mit Schwerpunkt Bremerhaven und Hamburg spezialisiert. Das Kombi-Netz 2000+ bildet das Rückgrat des größten europäischen Operateurs Kombiverkehr, an dem Stinnes zu 50 Prozent beteiligt ist. Es ist über Gateway-Stationen mit dem internationalen Ganzzugnetz verbunden. Dadurch lassen sich auch über die neuen Intermodal-Terminals alle wichtigen europäischen Wirtschaftszentren im Handumdrehen auf der Schiene erreichen. ■

Schwere Jungs

Der Geschäftsbereich Heavy Cargo + Service (HCS) der DB-Tochter Nuclear Cargo + Service GmbH ist Spezialist für europaweite Schwerlast- und Großvolumentransporte. Dazu gehört auch das Befördern tonnenschwerer Transformatoren, die im Auftrag des Energieunternehmens Vattenfall Europe von Berlin nach Halle gebracht werden mussten.



Wie zahlreiche andere Energieunternehmen in Deutschland stellt auch Vattenfall sein Stromnetz sukzessive auf eine stärkere Leistung von 380 Kilovolt um, denn eine höhere Spannung in den Hochspannungsnetzen bedeutet für die Übertragung des Stroms deutlich geringere Energieverluste. Aus diesem Grund mussten alte Transformatoren aus dem Umspannungswerk in Berlin-Malchow ins Werk der ABB Transformatoren GmbH nach Halle transportiert werden, wo sie entsprechend umgerüstet und danach wieder zurück nach Berlin gefahren wurden. Keine leichte Aufgabe, denn die Transformatoren besaßen je ein Gewicht von rund 240 Tonnen und eine Länge von 11 Metern. Doch HCS war gerüstet: Für den Transport, der sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße stattfand, wurden mit dem 20-achsigen und 145 Tonnen schweren Tragschnabelwagen der Bauart Uaai 831 und einem 62 Meter langen und 135 Tonnen wiegenden Straßentieflader weitere Schwergewichte eingesetzt.

„Die Vorbereitungen zur Durchführung des Transports waren ziemlich umfangreich, denn das Umspannungswerk in Berlin verfügt über keinen eigenen Gleisanschluss und die ehemalige Umsetzstelle im Bahnhof Ber-

nau konnte wegen des Neubaus der A 10 nicht genutzt werden“, beschreibt Jürgen Kempe, Transportingenieur Schiene bei HCS, die Herausforderung. „Deshalb hatte Vattenfall eigens ein neues Umsatzfundament nach unseren Vorgaben gegenüber dem S-Bahnhof Neuenhagen bauen lassen.“ Dadurch wurde es möglich, dass nur die Drehgestelle des Tragschnabelwagens mit den Rädern des Straßenfahrzeugs ausgetauscht werden mussten, während der Trafo auf dem Fundament ruhte. Er hätte aufgrund seines Gewichts auch kaum bewegt werden können.

Doch das hohe Gewicht war nicht das einzige Problem: Die Trafos mussten beim Schieneneinlauf wegen ihrer Übermaße an zahlreichen Hindernissen wie Bahnsteigkanten, Signalen und anderen Engstellen vorbeigeleitet und dabei oftmals sogar seitlich verschoben oder angehoben werden. „Rund drei Wochen dauerten beide Transporte insgesamt, denn auf der Straße konnte nur nachts und auf der Schiene nur am Wochenende gefahren werden“, erklärt Kempe die lange Transportzeit, die aber für solche Spezialverkehre im üblichen Zeitrahmen verlief. „Dennoch waren alle Verwaltungen und Behörden, die den Transport genehmigen mussten, über den reibungslosen Ablauf sehr erfreut“, zeigt sich Kempe zufrieden.

Spezialist für Schwergewichte

HCS ist innerhalb des Konzerns gemeinsam mit der Konzernschwester Schenker für sämtliche Schwertransporte bis 450 Tonnen zuständig und befördert diese sowohl per Schiene als auch auf der Straße und mit dem Binnenschiff. Dazu gehören Schwerlastgüter und großvolumige Sendungen wie zum Beispiel Transformatoren, Turbinen, Generatoren und Straßenbahnwaggons. Auf Wunsch übernimmt der Systemlogistiker die Organisation und Durchführung der gesamten Transportkette aus einer Hand inklusive der Einholung von Beförderungsgenehmigungen. Da es sich bei den Gütern oftmals nicht um standardisierte Produkte handelt, werden die Leistungen von den fachkundigen Transportingenieuren der HCS für jeden einzelnen Auftrag individuell konzipiert.

Der Spezialist für Schwergewichtiges verfügt über eigenes Spezialequipment, das auf Wunsch auch vermietet werden kann. Der Fuhrpark umfasst rund 110 Schienentiefladerwagen. Diese reichen von 2-achsigen bis zu 32-achsigen Wagen, die zum Teil mit einer Sondereinrichtung ausgerüstet sind, um Ladegut mit Übermaß beim Auftauchen von Hindernissen verschieben zu können. Für den Straßenvor- und -nachlauf stehen verschiedene Schwerlastzugmaschinen sowie 110 Schwerlastachsen zur Verfügung. Dazu gehören auch zwei so genannte Selbstfahrer, die von sehr starken Panzermotoren angetrieben werden und sich aufgrund ihrer relativ geringen Gesamtlänge leicht manövrieren lassen.

Neben der Zentrale in Hanau verfügt HCS über Niederlassungen in Düren, Hagen und Berlin sowie internationale Zweigstellen in Frankreich, Polen, Russland, Ungarn, Serbien-Montenegro und in den Niederlanden. Weitere Informationen zur Tätigkeit von HCS gibt es im Internet unter www.hcs-log.com. ■

Heavy Cargo + Service
Werner Sigmund und Gert Schäfer
Rodenbacher Chaussee 6
63457 Hanau
Tel.: +49 (0)6081 501-406
Fax: +49 (0)6081 501-321
E-Mail: dispo.HCS@ncsg.de



Saubere Feinstaubverkehre

Foto: A.S.A.

Die A.S.A. Abfall Service AG übernimmt im Auftrag der Stadt Wien die in den drei Wiener Müllverbrennungsanlagen anfallenden Filterstäube aus der Rauchgasreinigung zur Entsorgung. Stinnes ist dabei für den kompletten Schienentransport zuständig. Das Besondere bei den Verkehren: Durch spezielles Transport- und Umschlagequipment, das durch den Frachtführer Kielholz & Rybicki gestellt wird, gelangt kein einziges Staubkorn in die Umwelt.

Die drei Wiener Müllverbrennungsanlagen sind technisch auf dem neuesten Stand und sehr hoch entwickelt. Bereits bei der thermischen Verwertung der Abfälle werden der Umwelt keine Schadstoffe zugefügt. Dafür sorgen hoch entwickelte Aufbereitungs- und Reinigungsanlagen, die das bei der Verbrennung entstehende Rauchgas in mehreren Stufen aufwändig reinigen und die Schadstoffe im Filterstaub binden. Damit dieser umweltgerecht abtransportiert werden kann, wurde ein spezielles Logistikkonzept entwickelt: Dieses sieht vor, dass der in Vorhaltesilos aufgefangene Feinstaub zunächst in Silo-Lkw verladen und dann direkt zu einem nahe gelegenen Bahnhof befördert wird. Dort kann der Feinstaub dann mittels Kompressoren in speziell dafür geeignete Silowaggons umgeblasen werden. Die überschüssige Luft entweicht dank einer speziellen Filteranlage wieder gereinigt in die Umwelt. Endstation der Schienentransporte ist das Salzbergwerk der Südwestdeutschen Salzwerke AG in Bad Friedrichshall-Kochendorf. Hier wird der Feinstaub direkt von der Schiene in Vorratssilos umgeblasen und schließlich in die dortigen Salzkammern zur

Endlagerung gebracht. Dadurch ist ein Nachlauf per Lkw nicht mehr notwendig.

„Bis zu 20.000 Tonnen Feinstaub transportieren wir im Einzelwagenverkehr pro Jahr auf der Schiene für die A.S.A.“, nennt Karsten Sachsenröder, Marktbereichsleiter Baustoffe/Entsorgung, die gefahrenen Mengen. „Das sind wöchentlich rund 1.000 Kubikmeter.“

Sichere Lagerung

Damit der feinkörnige Abfall sicher gelagert werden kann, wird er von einer eigens dafür konstruierten Konfektionsanlage unter Zugabe von Wasser gebunden und in so genannte „Big-Bags“ gefüllt – doppelwandige Behälter, die aus extrem strapazierfähiger Kunstfaser bestehen. Dort härtet der Feinstaub aus und kann somit der Umwelt keinen Schaden mehr zufügen. „Die Big-Bags werden schließlich mit einer Förderanlage über die Schächte des Salzbergwerks in rund 200 Meter Tiefe gefahren und dort gelagert“, beschreibt Alfred Loßbrand, zuständiger Kundenberater im Marktbereich Baustoffe/Entsorgung, die

Ohne dass ein Staubkorn in die Umwelt gelangt, wird der Feinstaub vom Lkw in den Kesselwagen umgeblasen

letzten Schritte der Transportkette. Dafür wurden eigens Lagerräume in das Salzgestein gesprengt, die ein trockenes und damit für die Lagerung des Feinstaubes ideales Klima besitzen.

In jeder Salzkammer ist bei einer Größe von je 60.000 Kubikmetern Platz für 40.000 Big-Bags. Das Salzbergwerk selbst erstreckt sich auf einer gigantischen Fläche von 20 Quadratkilometern und bietet mit rund 30 Millionen Kubikmetern nutzbarem Hohlraum eine nahezu unbegrenzte Lagerkapazität. Eine effiziente und nahtlose Dokumentation – von der gesamten Frachtabwicklung bis hin zur genauen Örtlichkeit der Lagerung – gewährleistet, dass jede neu eintreffende Tonne Feinstaub präzise zugeordnet werden kann. Ist eine der riesigen Salzkammern voll, wird sie zugemauert, wobei auch danach gewährleistet bleibt, dass sich die Big-Bags einzeln wieder zurückholen lassen. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Baustoffe/Entsorgung
Alfred Loßbrand
Tel.: +49 (0)731 102-2521
Fax: +49 (0)731 102-2528
E-Mail: alfred.lossbrand@stinnes.de



BTT mit neuem Angebot

Die BTT BahnTank Transport GmbH bietet intelligente Transportlösungen für sämtliche flüssigen, gasförmigen und rieselfähigen Güter – und das europaweit. Um ihr Angebot im Kombinierten Verkehr (KV) zu erweitern und transparenter zu gestalten, hat die Stinnes-Tochter Anfang Januar zahlreiche neue Produkte eingeführt.

Der Spezialist für Tanktransporte organisiert im Kombinierten Verkehr und konventionellen Wagenladungsverkehr den Vor- und Nachlauf auf der Straße, den Umschlag im Terminal und den Schienenlauf auf allen europäischen Relationen. Ein weiteres Standbein von BTT ist das Management von rund 650 Kesselwagen, die für nationale und internationale Großkunden zentral disponiert werden, inklusive Sendungsüberwachung.

Bereits im Oktober vergangenen Jahres hatte BTT seinen Vertrieb neu aufgestellt, um den immer schnelleren Veränderungen im Markt und Wettbewerbsumfeld Rechnung zu tragen. In diesem Zuge wurden die Vertriebszweige des Kombinierten und Wagenladungsverkehrs in zwei separate und spezialisierte Vertriebseinheiten getrennt und gleichzeitig innerhalb des KV-Vertriebs die neuen Bereiche „Business Development“ und „Customer Development“ geschaffen (siehe dazu FreightNews 4/2005, Seite 2). „Die neue Vertriebsstruktur ließ es sinnvoll erscheinen, auch unsere Angebotsstruktur spezifischer zu gestalten, denn wir wollen unsere Leistungen noch enger an den Bedürfnissen unserer Kunden ausrichten“, nennt André Hempel, Leiter Vertrieb KV bei BTT, den zentralen Grund für die Einführung der neuen Produkte.

Der Bereich Kombiniertes Verkehr gliedert sich jetzt in die neuen Geschäftsfelder **BTT RailConcept** und **BTT SupplyChainConcept**, die beide sowohl auf nationale wie internationale Warenströme ausgerichtet sind und den Kunden ein umfassendes Leistungsspektrum bieten. Die neuen Angebote im Einzelnen:

BTT RailConcept (RC)

Das Geschäftsfeld **BTT RailConcept** wurde eigens für den Containertransport mit Anbindung an einen Gleisanschluss geschaffen und bietet sowohl individuelle als auch komplexe Logistiklösungen für Einzelwagen- und Ganzzugverkehre. Diese werden sinnvoll mit nationalen und internationalen Netzwerksystemen verknüpft mit dem Ziel, die europaweiten Schienentransporte in puncto Laufzeit und Preis mit anderen Verkehrsträgern wie dem Lkw vergleichbar zu machen. **BTT RailConcept** beinhaltet derzeit drei Logistiklösungen:

RC Wagons ist das Angebot für den Container-Einzelwagenverkehr. Die Experten von BTT erarbeiten die jeweils passende Lösung für das zu befördernde Transportgut. Dabei sollen die Einzelwagenverkehre nach und nach in vernetzte europäische Verkehrsachsen integriert werden.

RC Trains wurde für den Transport mit Container-Ganzzügen ins Leben gerufen. Das Angebot bietet komplexe Logistiklösungen und dient vor allem der Verbindung zwischen den Produktionsstandorten der chemischen Industrie und den Wirtschaftsmetropolen in Europa – sowohl für den Rohstoffeingang als auch für den Versand der fertigen Waren. Eine sinnvolle Anbindung der kundeneigenen Gleisanschlüsse an logistische Drehscheiben wie Rail- und Seaports soll dabei durchweg gewährleistet sein.

RC SeaChemNet ermöglicht der Chemieindustrie den nahtlosen Schienenanschluss an nationale und internationale Häfen, aber auch an die wichtigsten europäischen Verkehrsachsen. So können beispielsweise klassische Chemiestandorte wie Leuna regelmäßige Bahnverkehre mit direktem Anschluss an große Seehäfen wie Hamburg und Wilhelmshafen erhalten. BTT übernimmt unter anderem auch die Zollabfertigung, das Hafenmanagement und die Koordinierung und Abstimmung mit dem Seehafenspediteur.

BTT SupplyChainConcept (SCC)

Das neue Leistungsangebot im Haus-zu-Haus-Verkehr bietet intelligente Logistiklösungen für Containertransporte unter Einbindung aller Verkehrsträger. Es wurde sowohl für individuelle Kundenwünsche und komplexe intermodale Verkehre als auch für genau definierte Produkt- und Branchenlösungen geschaffen. Dabei fokussiert sich BTT auf die Verlagerung des Modal-Split zugunsten der Schiene.

Mit dem Allround-Angebot **SCCTransport** können auf Wunsch sämtliche Verkehrsträger kombiniert werden, vom klassischen Kombinierten Verkehr bis hin zum reinen Straßentransport, ganz gleich, ob es sich um eigene Container oder angemietete von BTT handelt. Dabei brauchen die Kunden nur das Ziel anzugeben, die Experten von BTT wählen dann den günstigsten Verkehrsträger aus. Die beteiligten Leistungspartner werden sorgfältig ausgesucht und jährlich bewertet, um eine hohe Transportqualität zu gewährleisten. Mit zum Angebot gehören die proaktive Dispositionsüberwachung und der Einsatz speziell geschulter Disponenten.

Das Premiumprodukt **SCCTransportPlus** ist für Kunden gedacht, die eine zuverlässige Just-in-time-Belieferung benötigen. BTT bietet hierfür komplexe Produkt- und Branchenkonzepte an und stellt das erforderliche Spezialequipment zur Verfügung. Das Angebot ist zum Beispiel für Chemiekunden interessant, die ihre Basischemikalien ohne Zeitverzögerung direkt in die Produktion geliefert bekommen möchten.

Zwei weitere Angebote runden das neue Portfolio ab: **SCCLogistics** bietet maßgeschneiderte Logistiklösungen speziell für den Transport chemischer Produkte. Diese werden gemeinsam mit den Kunden entwickelt und umgesetzt. Ziel ist außerdem, langfristige Partnerschaften im Bereich 3PL und 4PL (Third and Fourth Party Logistics Provider-Leistungen) zu schaffen. Mit der Beratungsleistung **Consulting**, die bereichsübergreifend zum Einsatz kommt, stellen die Experten von BTT den Kunden zudem ihr Know-how im Bereich Schiene, Intermodalleistungen und im Aufbau von Logistikkonzepten zur Verfügung und ermöglichen ihnen dadurch beispielsweise, den eigenen Modalsplit zu optimieren. Die Beratungsleistungen sind neutral und reichen von der Konzepterstellung bis hin zur professionellen Umsetzung. ■

BTT BahnTank Transport GmbH
André Hempel
Leiter Vertrieb KV
Tel.: +49 (0)345 21529-50
Fax: +49 (0)345 21529-56
E-Mail: andre.hempel@btt-gmbh.de

Produktionssystem 200X:

Railion optimiert den Einzelwagenverkehr

Mit dem neuen „Produktionssystem 200X“ wird die Railion Deutschland AG die Produktion ihres Einzelwagenverkehrs primär zuverlässiger, leistungsfähiger und wirtschaftlicher gestalten. Künftig sollen statt vieler Direktzüge gebündelte Transporte zwischen den großen Zugbildungsanlagen (ZBA) rollen. Die Umsetzung des neuen Systems erfolgt schrittweise ab Dezember 2006.



Der europaweit größte Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg ist ein wichtiger Knotenpunkt im Einzelwagennetz von Railion

Mit einem Anteil von bis zu 70 Prozent nimmt der Einzelwagenverkehr an der Wertschöpfung des gesamten Schienengüterverkehrs teil und bildet somit nach wie vor das Rückgrat der Railion Deutschland AG. Ohne ihn ist eine umfassende Kundenbedienung auch im Ganzzugverkehr und Kombinierten Verkehr nicht möglich. Um auf dem nach wie vor durch schwierige Rahmenbedingungen geprägten Transportmarkt

wettbewerbsfähig und profitabel zu bleiben, optimiert Railion nun seinen Einzelwagenverkehr – nicht zuletzt auch für ein nachhaltiges Wachstum. Das Produktionssystem 200X bedeutet im Wesentlichen eine Veränderung der Produktionsabläufe zugunsten einer größeren operativen Leistungsfähigkeit. Dazu gehört auch eine Steigerung der

Bitte lesen Sie auf Seite 12 weiter ...

... weiter von Seite 11: **Railion optimiert den Einzelwagenverkehr**

Zuverlässigkeit und der Qualität. Dies soll über standardisierte Produktionsprozesse und eine steigende Auslastung in den wichtigsten Korridoren und Zugbildungsanlagen in Deutschland erreicht werden.

„Das neue System lässt sich am besten mit der Ablösung des D-Zugs durch den InterCity erklären“, erläutert Hendrik Penner, Leiter des Projekts Produktionssystem 200X. „Statt vieler Direktverbindungen mit geringer Frequenz, wie früher beim D-Zug, werden die Einzelwagenverkehre zukünftig dort, wo es Sinn macht, gebündelt und über zentrale Zugbildungsanlagen in die Ballungsräume geführt. Wie beim InterCity-System im Personenverkehr verbindet ein Kernnetz dann sämtliche Ballungsräume direkt und bietet regelmäßige Fahrten mit einer engen verestigten Zugfolge.“ Die Ressourcen wie Trasse und Anlagen können dadurch – ähnlich wie ein Fließband – besser für den Gütertransport genutzt und ausgelastet werden. Künftig sollen zwischen den großen und leistungsstarken Zugbildungsanlagen in Deutschland zeitlich verestigt Güterzüge kontinuierlich über 24 Stunden fahren.

Gewinnung neuer Einzelwagenverkehre

Durch die standardisierten Abläufe verbessern sich zum Teil auch die Beförderungs-

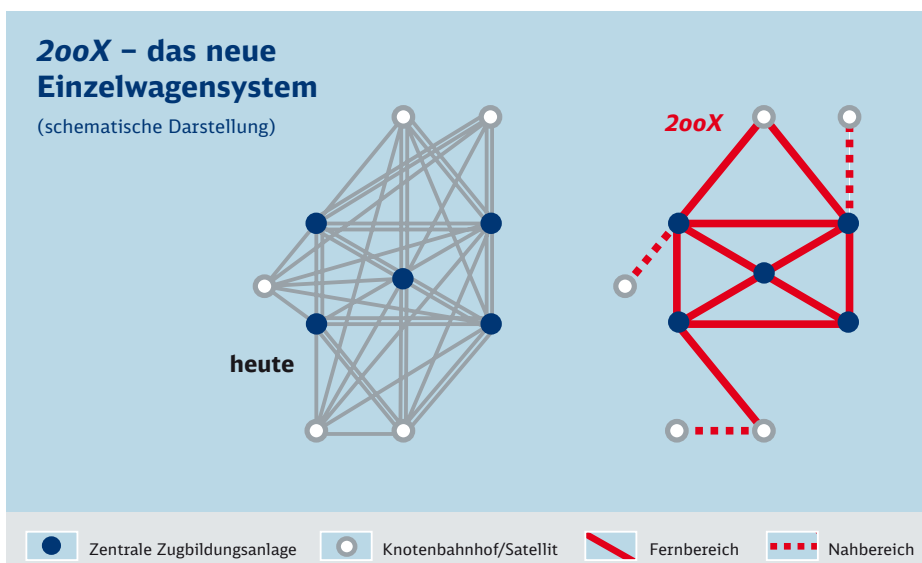
zeiten, denn die Auslastung der Anlagen und Züge verteilt sich gleichmäßiger über den ganzen Tag. „Die Qualität der Kundenbedienung wird dabei größtenteils auf dem jetzigen Niveau bleiben und sich in einzelnen Relationen verbessern“, unterstreicht Penner. „Wir fahren im System des Einzelwagenverkehrs mit weniger Zügen und Zugkilometern die gleiche Transportmenge.“ Kein Kunde werde dabei abgehängt und auch keine Güterverkehrsstelle geschlossen. Im Gegenteil: Mit dem neuen Produktionssystem 200X sollen auch neue Geschäfte gewonnen und damit die Zukunft des Einzelwagenverkehrs gesichert werden. Denn die in festen Zeitfenstern verestigten Verkehre schaffen vor allem mehr Transparenz und Berechenbarkeit für die Kunden. Produktionelle Optimierungen dieser Größenordnung schließen einzelnte Anpassungen heutiger Verkehre nicht aus. Diese gilt es mit den Kunden einvernehmlich zu diskutieren und zu lösen.

Die veränderten Abläufe bieten Raum, um auf neue Marktentwicklungen und individuelle Kundenwünsche – wie zum Beispiel im Automotive- oder Chemiebereich – reagieren zu können. Auch die im Rahmen der Einzelwagen-Produkte vereinbarten Transportdauerzusagen werden nach wie vor zuverlässig erfüllt, denn die Wahrung der Kundeninteressen besitzt auch weiterhin für Railion Deutschland höchste Priorität.

Einbeziehung konzernübergreifender Schnittstellen und Geschäftsbereiche

Für die Bahnexperten bedeutet die Umstellung auf das Produktionssystem 200X indes eine große Herausforderung. So gab es in den vergangenen Monaten viel zu planen und zahlreiche Gespräche zu führen. „Damit uns die Umsetzung gelingt, haben wir wichtige konzernübergreifende Schnittstellen und Geschäftsbereiche frühzeitig in das Projekt einbezogen und ein Projektteam gebildet, das sich unter anderem aus Fachleuten von DB Netz, Railion und dem Vertrieb von Stinnes zusammensetzt“, beschreibt Penner die Vorgehensweise. Nach einer ersten Trassenberatung bei DB Netz im November 2005 sieht es für den Einzelwagenverkehr und die gewünschten Trassen gut aus. „Die notwendigen Analysen und konzeptionellen Planungen zum Produktionssystem 200X sind jetzt abgeschlossen. Derzeit sind wir bei der komplexen Detailplanung. Nach der Simulation des Fernbereichs erarbeiten wir jetzt genaue Konzeptionen zur künftigen Gestaltung des Nahbereichs, einschließlich der jeweils günstigsten Kundenanbindung“, so Penner.

„Um unsere Kunden über die für sie interessanten Einzelheiten und möglichen Auswirkungen auf ihre Verkehre zu informieren, werden unsere Vertriebsmitarbeiter noch innerhalb des ersten Quartals 2006 Gespräche mit Kunden führen, bei denen es zu Änderungen kommen kann“, informiert Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail bei Stinnes. Weiterführende Gespräche werden im Herbst 2006 folgen, wenn der Fahrplanerstellungsprozess für den Jahresfahrplan 2007 beendet ist und neben möglichen Anpassungsbedarfen auch positive Veränderungen von Lauf- und Bedienzeiten einzelner Verkehre mit den Kunden besprochen werden können. ■



Das Produktionssystem 200X konzentriert sich auf wichtige Korridore und große Zugbildungsanlagen (ZBA)

Railion Deutschland AG
 Claudia Ungeheuer
 Tel.: +49 (0)6131 15-61050
 Fax: +49 (0)6131 15-62997
 E-Mail: claudia.ungeheuer@railion.com



Zurück auf die Schiene

Foto: DB AG

Nach dreijähriger Unterbrechung bedient Railion seit Ende letzten Jahres wieder das Werk der HUBER VERPACKUNGEN GmbH + Co. KG in Öhringen. Die neuen Schienenverkehre sind wirtschaftlich und entlasten zusätzlich Verkehr und Umwelt.

Mit über 170 Millionen Euro Umsatz ist die HUBER-Gruppe der größte deutsche Hersteller von Weißblechverpackungen für die unterschiedlichsten Produkte – von Druckfarbendosen bis hin zu Nahrungs- und Genussmitteln. Dazu gehört unter anderem das 5-Liter-Partybierfass mit eingebautem Zapfhahn, das derzeit ein Verkaufsschlager ist. Nach jahrzehntelanger Nutzung war der Bahnbetrieb zum Öhringer Werk von HUBER VERPACKUNGEN im Dezember 2002 eingestellt worden. In diesem Zuge wurde auch der dortige Gleisanschluss stillgelegt. Grund dafür war zum einen, dass die Bahnstrecke zwischen Heilbronn und Öhringen wegen des Ausbaus für den Stadtbahnbetrieb geschlossen werden musste. Zum anderen ermöglichten die damals neuen Konditionen von Stinnes dem Unternehmen keinen wirtschaftlichen Betrieb mehr.

Wirtschaftliches Transportkonzept

Doch Ende 2004 nahm die HUBER-Gruppe wieder Gespräche mit Stinnes auf. Ziel war es, den Gleisanschluss in Öhringen zu reakt-

ivieren. Unterstützung kam zunächst von der DB-Netz AG, die den Gleisanschluss in ihre umfangreichen Umbauten im Bahnhof Öhringen einplante und mit HUBER VERPACKUNGEN einen Infrastrukturanchlussvertrag abschloss. Durch ein neues, vom Marktbereich Montan entwickeltes Transportkonzept konnten die Verkehre schließlich wieder zurückgewonnen werden. „Die Reaktivierung des Gleisanschlusses ist für uns eine Investition in die Zukunft“, nennt Klaus Rothkopf, Logistikleiter der HUBER-Gruppe, den Grund für die Rückkehr auf die Schiene. Bereits kurze Zeit später wurden auch die Transporte zum HUBER-Werk in Bottrop in das Transportkonzept von Stinnes einbezogen. Hier war der Gleisanschluss bereits seit einigen Jahren nahezu inaktiv und das, obwohl es intakte Gleisanlagen gab.

Seit dem 12. Dezember 2005 – fast auf den Tag genau drei Jahre nach dem letzten Zugverkehr – treffen nun täglich wieder zwei Waggons mit jeweils 60 Tonnen Weißblech aus Andernach kommend bei HUBER in Öhringen ein. Geliefert werden die Produkte

von der Rasselstein GmbH aus Andernach, dem einzigen deutschen Hersteller von Weißblech. Im Gegenzug verschickt das Werk in Öhringen pro Tag ein bis zwei Waggons mit Fertigwaren und Halbtteilen an das HUBER-Werk in Bottrop. Dort gehen zudem pro Woche zwei bis drei Waggons mit Rohblech aus Andernach ein.

28.000 Tonnen Rohblech auf der Schiene

„Aufgrund der Wiederbelastungen können wir Leerläufe vermeiden“, betont Peter Lohr vom Marktbereich Montan. „Dadurch sind wir in der Lage, die Schientransporte für HUBER wirtschaftlich, aber auch umweltschonend abzuwickeln.“ Zirka 28.000 Tonnen Rohblech sollen künftig wieder jährlich zwischen Andernach und den Werken in Bottrop und Öhringen per Bahn gefahren werden. Das entlastet die Straßen um mindestens 1.500 Lkw-Ladungen. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Montan
Peter Lohr
Tel.: +49 (0)6131 15-61157
Fax: +49 (0)6131 15-65981
E-Mail: peter.lohr@stinnes.de

Stinnes-Kunden sind wieder zufriedener

Bereits zum 10. Mal wurden im Oktober 2005 die Kunden von Stinnes Freight Logistics im Rahmen der Kundenzufriedenheitsanalyse zu Leistung und Service befragt. Das jetzt vorliegende Ergebnis ist für Stinnes erfreulich, denn nach dem negativen Trend im vergangenen Jahr stieg die Gesamtzufriedenheit bei den Befragten wieder deutlich an.

Die Kundenzufriedenheitsanalyse war erneut unter Beteiligung der Forschungsstelle für Güterverkehrsmarketing (FGVM) der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und der TNS Infratest durchgeführt worden. Eine eigenständige Befragung gab es außerdem für Kunden von BTT BahnTank Transport GmbH, Nieten Fracht-Logistik, RAILOG und Schenker Automotive RailNet.

Zu den Leistungen von Stinnes beziehungsweise Railion äußerten sich in diesem Jahr insgesamt 382 Personen, darunter 240 Logistikentscheider und 142 Disponenten. Die Einbindung der Logistikdisponenten ermöglicht es, ein noch differenzierteres Bild der Kundenzufriedenheit zu erhalten, insbesondere in Bezug auf die Anforderungsprofile und die Qualität der täglichen Leistungen. „Wir sind froh, dass wir den negativen Trend vor allem bei der Zufriedenheit der Entscheider aus dem letzten Jahr wieder deutlich nach oben korrigieren konnten“, äußert sich Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail bei Stinnes Freight Logistics zu dem positiven Ergebnis. So stieg die Gesamtzufriedenheit in der befragten Gruppe auf der Skala von 1 (völlig unzufrieden) bis 7 (völlig zufrieden) von 3,96 im vergangenen Jahr auf 4,34 – den höchsten Wert seit der Befragung im Jahr 1999.

Auch die einzelnen Leistungskriterien wurden von den Entscheidern deutlich besser bewertet als noch im vergangenen Jahr. So lag die Zufriedenheit mit der „Betreuung durch den Verkauf“ mit einem Wert von knapp über 5 sogar über dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 1999. Die deutlichste Steigerung von 0,68 auf insgesamt 4,5 erhielt indes die Kategorie „Auftragsbearbeitung und Abrechnung“. Damit konnte eine Trendwende erreicht werden, denn in den vergangenen Jahren war in diesem Bereich die Zufriedenheit rückläufig gewesen.

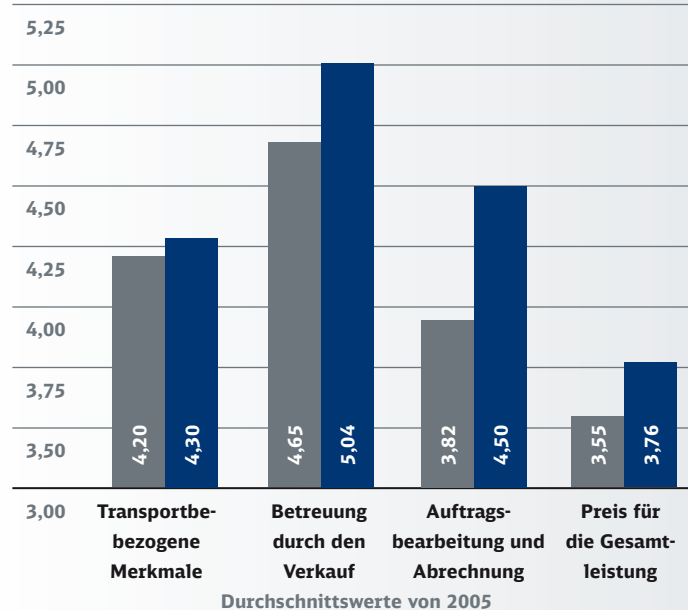
„Das lässt für uns den Schluss zu, dass die Projekte, die wir im vergangenen Jahr zur Qualitätsverbesserung bei der Abrechnung und der Beschleunigung der Angebotsbearbeitung implementiert haben, erfolgreich waren“, nennt Hilker die Gründe für das zufriedenstellende Ergebnis.

Auch die Kundenzufriedenheit mit den Leistungskriterien „transportbezogene Merkmale“ sowie mit dem „Preis für die Gesamtleistung“ konnte einen leichten Anstieg verbuchen. Es wurden zwar Produktionsmängel beanstandet, die vor allem auf Kapazitätsengpässe auf der Schiene zurückzuführen

waren, dennoch beurteilten die Entscheider die transportbezogenen Merkmale insgesamt differenzierter als noch im vergangenen Jahr. „Hier sank nicht einfach pauschal die Zufriedenheit mit unseren Leistungen, sondern es wurden konkrete Fälle benannt. Dies macht es uns künftig leichter, individuelle Lösungen zu finden“, macht Hilker deutlich.

Bei den Einzelkriterien bewerteten die Logistikentscheider im Vorjahresvergleich von insgesamt 30 Kriterien nur das „Angebot an passenden Wagentypen“ leicht schlechter. Alle anderen Einzelkriterien wurden dagegen besser beurteilt. Die Einzelbewertungen der

Zufriedenheit der Logistikentscheider mit den Leitungskategorien bei Stinnes/Railion



Die Zufriedenheit ist im Vergleich zum Vorjahr bei sämtlichen Kategorien gestiegen. Am deutlichsten ist der Anstieg in der Kategorie „Auftragsbearbeitung und Abrechnung“, am geringsten bei den „Transportbezogenen Merkmalen“. Die höchste Zufriedenheit verzeichnet – wie bereits im Vorjahr – die „Betreuung durch den Verkauf“.

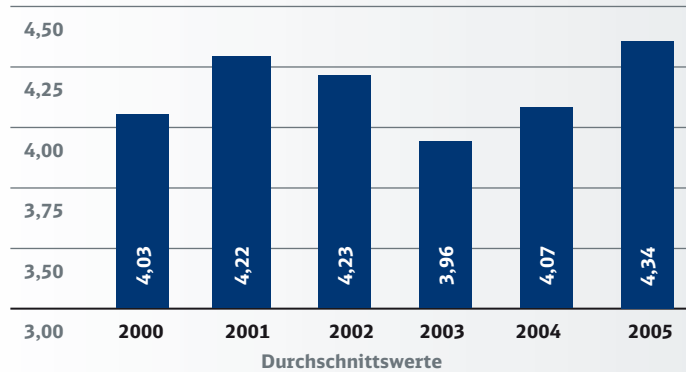
Kriterien zur Abrechnung und zur Behandlung von Beschwerden und Reklamationen konnten sich sogar deutlich verbessern. Auf der Ebene der Marktbereiche war ein Anstieg der Gesamtzufriedenheit der Entscheider in allen Marktbereichen festzustellen. Die höchste Zufriedenheit konnten die größten Marktbereiche von Stinnes Freight Logistics, Chemie/Mineralöl/Düngemittel und Montan, verzeichnen.

Positive Bewertung der Betreuung durch den Verkauf

Auch die Gesamtzufriedenheit der Logistikdisponenten verbesserte sich mit dem Wert 4,47 leicht gegenüber dem Vorjahr, hielt sich aber insgesamt auf dem Niveau der vergangenen Jahre. Einen deutlichen Anstieg mit der Zufriedenheit einzelner Kategorien war auch hier bei der „Betreuung durch den Verkauf“ mit einem Wert von über 5 zu verzeichnen sowie der „Auftragsbearbeitung und Abrechnung“ und dem „Preis für die Gesamtleistung“. „Die positiven Ergebnisse lassen sich ebenfalls auf unsere Projekte zur Verbesserung der Auftragsbearbeitung und Abrechnung zurückführen“, kommentiert Hilker das gute Ergebnis.

Auch die einzelnen Leistungen von Stinnes beziehungsweise Railion wurden explizit bewertet. Zu den „positiven Ereignissen“ zählten dabei die Bereitstellung von Transportmaterial, die Zusammenarbeit vor Ort und die Abwicklung von Reklamationen. Bei den „negativen Ereignissen“ standen vor allem Unpünktlichkeit und Ausfälle, die Wagentstellung, fehlender Informationsfluss

Gesamtzufriedenheit der Logistikerscheider mit Stinnes/Railion



Auf der Skala von 1 (völlig unzufrieden) bis 7 (völlig zufrieden) ist die Gesamtzufriedenheit der Logistikerscheider mit den Leistungen von Stinnes/Railion im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen und erreicht den seit 2000 höchsten Zufriedenheitswert

und die Qualität des Transportmaterials in der Kritik.

Die Qualität weiter steigern

Teil der Befragung ist regelmäßig der Vergleich zum besten alternativen Verkehrsträger. Hier konnte eine Zufriedenheitslücke in den Kriterien „Bearbeitungszeit bei Anfragen/Angebotserstellung“, „Pünktlichkeit“ und „Transportlaufzeit“ festgestellt werden. Den geringsten Abstand empfanden die Befragten hingegen bei der „Betreuung durch den Verkauf“.

„Trotz des insgesamt positiven Ergebnisses bei der diesjährigen Befragung wissen wir, dass nach wie vor noch vieles getan wer-

den muss, damit die Kunden durchweg mit unseren Leistungen zufrieden sind“, weiß Hilker. „Deshalb werden wir auch in Zukunft bemüht sein, unseren Service weiter zu steigern.“ Viele der Logistikerscheider befürworteten bei der Befragung indes den Einsatz weiterer Qualitätsworkshops. Zu den Themengebieten gehören unter anderem Zuverlässigkeit und Informationsfluss. „Bereits im März wollen wir entsprechende Workshops in Zusammenarbeit mit den Stinnes-Kunden durchführen. Dabei wird jeweils ein Team aus den Bereichen Vertrieb, Produktion und dem KundenServiceZentrum beteiligt sein“, informiert Hilker. Über die Ergebnisse der Workshops wird FreightNews in einer der kommenden Ausgaben berichten. ■

Messetermine 2006

Auch in diesem Frühjahr sind Stinnes und Schenker wieder mit ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen auf zahlreichen internationalen Fachmessen vertreten.

Die **SITL** (Salon International de Transport et Logistique) findet vom 7. bis 10. März in Paris statt und gehört zu den größten europäischen Logistikmessen. Auf rund 150 Quadratmetern zeigen dort Schenker France und Stinnes Freight Logistics ihre Leistungspalette.

Das **7. Logistics Forum Duisburg** (8. bis 9. März) stellt praktische Lösungen im Management internationaler Warenströme für die operative Logistik und die Schnittstellen zwischen Industrie, Handel und Dienstleistung vor. Zu den Referenten gehört auch Hans-Jörg Hager, Vorstandsvorsitzender der Schenker Deutschland AG.

Die **TransRussia** (20. bis 23. März) in Moskau hat sich als Messe für anspruchsvolle Transport- und Logistikleistungen etabliert. Stinnes Freight Logistics, TRANSA, Schenker und RAILOG sind auf einem deutschen Gemeinschaftsstand vor Ort.

Die **Semicon Europe 2006** findet vom 4. bis 6. April in München statt. Auf einer Standfläche von 60 Quadratmetern präsentiert Schenker seine Kompetenz und stellt spezielle Logistiklösungen für die globale Semiconductorindustrie vor. ■

Bahn bleibt umweltfreundlichster Verkehrsträger

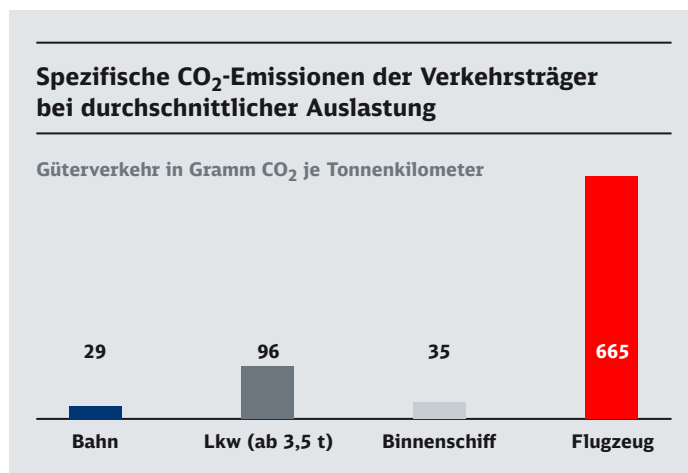
Verantwortung für Umweltschutz und Nachhaltigkeit wird bei der Deutschen Bahn größer geschrieben denn je. Das zeigen die Ergebnisse ihres letzten Umweltberichtes sowie die ambitionierten Programme zum Umwelt- und Klimaschutz. Im Verkehrsträgervergleich zu Lkw, Flugzeug und Binnenschiff liegt der Schienengüterverkehr nach wie vor ganz vorn.

Im Dezember letzten Jahres veröffentlichte die Bahn ihren 6. Umweltbericht, der die ökologischen wie ökonomischen Erfolge der Jahre 2003 und 2004 bilanziert. „Wir tun viel für die Umwelt und das belegen auch die Ergebnisse unseres Umweltberichtes“, beschreibt Roland Heinisch, Vorstand „Systemverbund Bahn“ im DB-Konzern und verantwortlich für die Bereiche Technik und Beschaffung, Qualität, Betriebssicherheit sowie Umwelt, das große Engagement der DB AG.

In puncto Energieverbrauch, Klimaschutz und Lärminderung hat die Bahn schon vieles geleistet, aber nach wie vor ehrgeizige Ziele. Dabei ist Railion Deutschland bahnterner Spitzenreiter. So konnte der Schienencarrier seinen CO₂-Ausstoß pro Tonnenkilometer bis zum Jahr 2004 gegenüber 2002 um 7,1 Prozent senken, Bahndurchschnitt waren 4,4 Prozent. Auch im Energieverbrauch spart die Bahn drastisch: Bis zum Jahr 2005 konnte der spezifische – also auf die Verkehrsleistung bezogene – Verbrauch von Strom und Diesel um rund 25 Prozent gegenüber 1990 verringert werden. Auch hier lag Railion intern mit einer Energieeinsparung von einem Drittel vorn. Mit dem Klimaschutzprogramm

2020 soll innerhalb der nächsten 14 Jahre der spezifische CO₂-Ausstoß beim Schienenverkehr um mindestens weitere 15 Prozent gesenkt werden.

Auch die Lärminderung wird von der Bahn weiter vorangetrieben: Bis 2020 soll der Schienenverkehrslärm für Anwohner halbiert werden. Neben der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms, unter dem in den Jahren 2003 und 2004 insgesamt 61 Kilometer Lärmschutzwände errichtet und in 14.800 Wohnungen Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, investierte die Bahn deshalb verstärkt in Güterwagen mit K-Sohlen-Bremse, der so genannten „Flüsterbremse“. Durch sie werden die Rollgeräusche um die Hälfte verringert, da sie das Aufrauen der Räder verhindert. Im Jahr 2004 schaffte Railion 900 neue Wagen mit der „Flüsterbremse“ an. Damit rollen allein von Railion mittlerweile weit über 2.500 der deutlich leiseren Waggon über die Schiene. Mit den Maßnahmen konnte der obersten Devisen von Bahnchef Hartmut Mehdorn Rechnung getragen werden, nämlich bei jedem gefahrenen



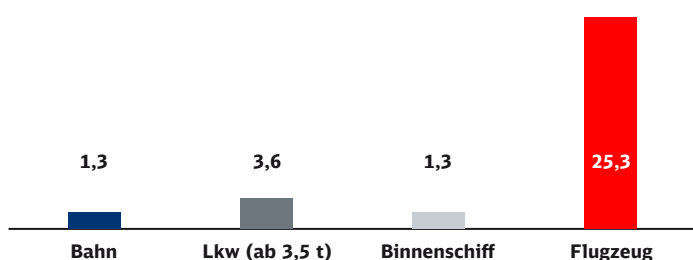
Kilometer weniger Energie zu verbrauchen sowie weniger Schadstoffe und weniger Lärm zu verursachen.

EcoTransIT – Umweltvergleich im Internet

EcoTransIT ist ein frei zugängliches Internet-Tool, das die Umweltdaten von Bahn, Lkw, Schiff, Flugzeug und kombinierten Transporten innerhalb Europas vergleicht. Seit 2003 können Güterverkehrskunden unter www.ecotransit.org ihre Umweltbilanz selbst erstellen. Der Vergleich zeigt, dass die Bahn der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Nach der Faustregel „wer weniger Energie verbraucht, verursacht weniger Emissionen“ ist sie nicht nur energieeffizienter als der Lkw. Bezogen auf die Verkehrsleistung werden im Schienengüterverkehr im Vergleich zum Lkw nur 30 Prozent des klimaschädlichen CO₂ ausgestoßen. Im Vergleich zum Binnenschiff liegt die Bahn immer noch 16 Prozent niedriger. An die positiven Ergebnisse wird die Bahn anknüpfen und ihren Umweltvorsprung auch weiterhin ausbauen. ■

Primärenergieverbrauch der Verkehrsträger bei durchschnittlicher Auslastung

Güterverkehr in Liter Dieseläquivalent je 100 Tonnenkilometer





Europas Schienennetze, Teil I:

Bahn ohne Grenzen

Foto: DB AG/Lautenschläger

Europa öffnet seine Grenzen – auch für den Schienenverkehr. Doch nach wie vor gibt es zahlreiche technische, betriebliche und administrative Hindernisse zu überwinden, bevor die durchgehend freie Fahrt zwischen den Ländern möglich ist. Mit einer Serie stellt FreightNews die unterschiedlichen Schienensysteme in Europa vor. Teil I befasst sich mit den Hindernissen, aber auch Chancen im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Während der Lkw nahezu ohne Halt an den Grenzen durch ganz Europa fährt, sind auf der Schiene noch zahlreiche Schwierigkeiten zu meistern. Das liegt zum einen an der nach wie vor unzureichenden Öffnung der europäischen Schienenverkehrsmärkte, zum anderen bremsen vor allem die unterschiedlichen Technologien in den einzelnen Ländern den grenzenlosen Bahnverkehr in Europa. Dazu gehören unter anderem Unterschiede in den Spurweiten, Signalsystemen, Stromspannungen, Stromabnehmer-Abmaßen, zulässigen Achslasten und bei den Zugsicherungssystemen. Doch auch auf administrativer Ebene gibt es nach wie vor Hemmnisse, etwa durch unterschiedliche nationale Vorschriften hinsichtlich der technischen Ausstattung der Lokomotiven.

Häufig muss die Lokomotive eines Güterzuges noch immer an den Grenzen ausgetauscht werden, was viel Zeit in Anspruch nimmt und zu Verspätungen führt. Aber solange allein im Osten Europas an der Grenze zu den GUS-Staaten auf russische Breitspur und im Westen auf spanische Breitspur gewechselt werden muss, sind solche Verzögerungen fast unvermeidbar. Dennoch: Mit einem Pilotzug, der nur drei Tage für die 1.800 Kilometer lange Strecke zwischen Berlin und Moskau benötigte, bewiesen die vier beteiligten Bahnen, dass die Bahn sogar schneller als der Lkw sein kann. Bislang umfangreiche Zollformalitäten und lange Betriebsaufenthalte an den Grenzen müssen hierfür aber noch beseitigt werden (siehe hierzu FreightNews 5/2005, Seite 5).

Ein Hindernis für grenzenlosen Güterverkehr sind auch die verschiedenen Stromspannungen und Frequenzen in Europa. Das ist historisch begründet, denn wirtschaftliche Ressourcen bestimmten Start und Ausdehnung der Elektrifizierung. Die Wahl der Spannung und Frequenz hing dabei jeweils stark vom Stand der Technik ab. So einigten sich bereits 1912 Deutschland, Österreich, die Schweiz, Schweden und Norwegen auf den gemeinsamen Einsatz von Bahnstrom mit einer Frequenz von 16,7 Hz und 15 kV Spannung. In Südfrankreich und den Niederlanden erfolgte die Elektrifizierung zunächst mit 1,5 kV, in Belgien und Italien mit 3 kV Gleichstrom. Als weiterer Standard – insbesondere im Hochgeschwindigkeitsbe-

[Bitte lesen Sie auf Seite 18 weiter ...](#)

... weiter von Seite 17: **Bahn ohne Grenzen**

reich – hat sich die Spannung 25 kV (50 Hz) etabliert. Bis heute sind diese Stromspannungen und Frequenzen nahezu unverändert geblieben (s. Grafik) – zum Leidwesen der nationalen Bahnen.

Doch es gibt eine Lösung: grenzüberschreitende Loks, wie die Baureihen 185 und 189, die für Fahrten im europäischen „Spannungspuzzle“ hervorragend geeignet sind. Die Railion Deutschland AG ließ die Mehrsystemloks von den Fahrzeugherstellern Bombardier und Siemens herstellen. Die Baureihe 185 kann grundsätzlich in allen Systemen mit Wechselspannung fahren, die BR 189 ist zusätzlich für Gleichstromsysteme ausgerüstet.

So gibt es derzeit mehr als zwanzig verschiedene Verfahren in der EU, wobei aus technischen Gründen die Systemübergänge – „Transitionen“ – teilweise im Stand ablaufen müssen. Ein großer Kostenfaktor ist zudem das Zulassungsverfahren. Dieses muss für jedes Land, in dem die Lok fahren soll, eigens beantragt werden und kann unter Umständen Jahre dauern.

Eine Lösung für die Vielzahl der Zugsicherungen heißt ETCS (European Train Control System). Es ist Bestandteil des neuen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS, das die unterschiedlichen europäischen Zugsicherungssysteme durch eine

2001 forderte die EU-Kommission in ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, dass der Schienenverkehr gefördert werden muss, um den drohenden Kollaps auf den Straßen zu verhindern. Zu den Zielen gehört die Schaffung eines modernen, trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN), in dem die Bahn eine bedeutende Rolle spielt. Auch die Entwicklung des Leitsystems ERTMS war durch die EU-Kommission mit auf den Weg gebracht worden. Es ermöglicht unter anderem mit GSM-R ein europaweit einheitliches Mobilfunksystem für den Informationsaustausch zwischen Funkstelle auf der Strecke und den Zügen. Man verspricht sich von der technischen Harmonisierung beziehungsweise „Interoperabilität“ erhebliche Einsparungen, denn dadurch kann der Lokwechsel an den Grenzen entfallen und die Fahrzeiten im Personen- wie im Güterverkehr verkürzt werden. Durch ERTMS wird auch eine dichtere Zugfolge möglich, zudem steigt die Streckenkapazität.

Die European Railway Agency (ERA)

In dem so genannten „Eisenbahnpaket“, das mittlerweile in der dritten Fassung vorliegt, nennt die EU-Kommission weitere wichtige Maßnahmen zur Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums, die bereits durchgesetzt wurden: Dazu gehören die Entwicklung eines länderübergreifenden Eisenbahnsicherheitskonzeptes, die Öffnung des europäischen Eisenbahngüterverkehrsmarktes ab 2007 und die Gründung eines zentralen Lenkungsinstrumentes: der European Railway Agency (ERA). Die Mitte letzten Jahres gegründete Agentur, der 100 Fachleute angehören, entwickelt Lösungen für Interoperabilität und Sicherheit, aber auch für eine verbesserte Kommunikation zwischen den nationalen Behörden. So gibt es zum Beispiel immer noch Unterschiede in der beruflichen Qualifikation der Zugführer in den EU-Staaten, weshalb neben den Loks meist auch die Lokführer an den Grenzen wechseln müssen. Die ERA setzte sich hier für eine weitgehend einheitliche Ausbildung ein. Ergebnis: Seit 1. Januar wird ein EU-weit gültiger Lokführerschein sukzessive eingeführt. Ferner soll es ab 2007 eine Zertifizierung für Lokführer geben, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind.

Eine deutliche Verbesserung im internationalen Eisenbahnverkehr bieten auch Beteiligungen und Kooperationen mit den



Nur etwa drei Tage Fahrzeit benötigte ein im November 2005 gestarteter Pilotzug für die rund 1.800 Kilometer lange Strecke zwischen Berlin und Moskau

Foto: DB AG

Die so genannten Europalokomotiven können – vorausgesetzt, sie haben die jeweilige länderspezifische Zulassung – in bis zu 24 europäischen Ländern eingesetzt werden. Dafür werden sie je nach nationalen Forderungen mit einem Länderpaket bestückt, das neben passenden Stromabnehmern Zugsicherungssysteme und gegebenenfalls weitere Ausrüstungen umfasst. So wurden beispielsweise für den Einsatz in der Schweiz 65 Loks der Baureihe 185 unter anderem mit Stromabnehmern, schmaler Wippe und Kameras ausgerüstet. Allein 400 Loks der Baureihe 185 sollen bis 2008 an die Deutsche Bahn ausgeliefert werden. Die hundertste Lok der Baureihe 189 wurde im Dezember von Siemens an Railion übergeben (siehe dazu Artikel Seite 21).

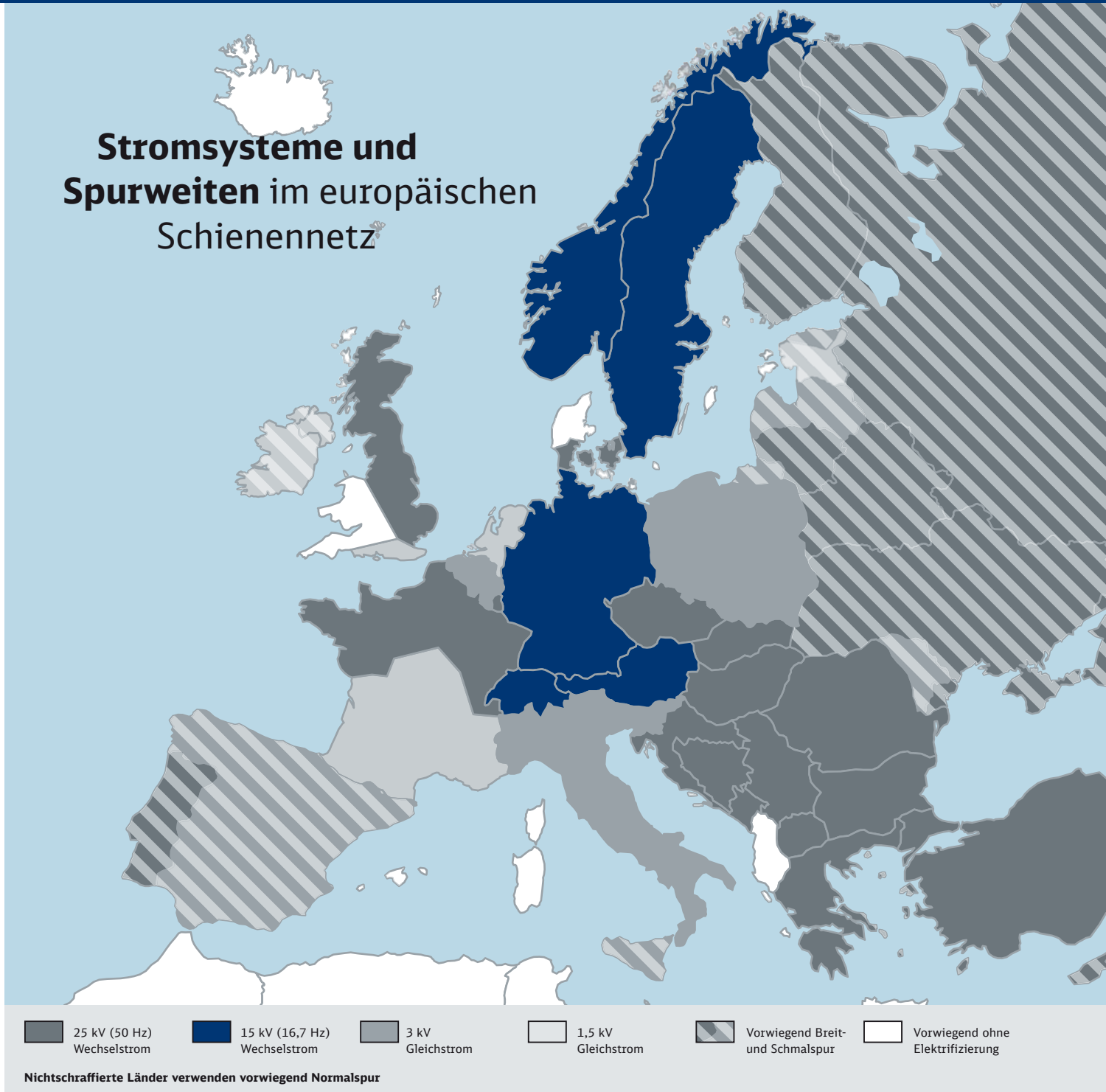
Mit dem heutigen Stand der Technik ist die Adaption der Europaloks an die verschiedenen Bahnstromsysteme in Europa ein durchaus lösbares Problem. Die wichtigsten Zugangsbarrieren im europäischen Schienennetz bilden indes die Signal- und Zugsiche-

einheitliche Technologie ersetzen soll. Bei ETCS wird – zunächst auf internationalen Strecken, langfristig europaweit – durch Balisen auf dem Boden und GSM-R, die neue digitale Zugfunktechnologie, einem Bordcomputer die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit übermittelt und der Zug bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit automatisch abgebremst. Seit Dezember letzten Jahres kommt das von der Deutschen Bahn mitentwickelte System zwischen Jüterbog und Leipzig erfolgreich zum Einsatz. Bis 2013 sollen nach Vorgabe der EU-Kommission alle wichtigen europäischen Haupttrassen mit ETCS ausgestattet sein. Neben Deutschland erproben auch Italien, Belgien, die Schweiz, die Niederlande, Österreich, Ungarn, Luxemburg und Spanien derzeit auf rund 6.000 Kilometer Strecke das neue System.

EU wirbt für mehr Schienenverkehr

Auch auf politischer Ebene will man Europas Grenzen für den Bahnverkehr überwinden.

Stromsysteme und Spurweiten im europäischen Schienennetz



Nachbarbahnen oder gleich die Gründung von gemeinsamen Tochtergesellschaften. So hat Railion erst im Dezember 2005 mit der Green Cargo AB, der größten schwedischen Güterbahn, einen Kooperationsvertrag geschlossen, um die Transportqualität auf der für den Schienengüterverkehr so bedeutenden Nord-Süd-Achse von Schweden bis Italien zu verbessern. In der Schweiz ist der Schienencarrier bereits seit 2001 an der Privatbahn BLS Cargo AG beteiligt. Durch die Zusammenarbeit im Verbund – bestehend

aus Railion Deutschland, Railion Nederland, Railion Danmark und Railion Italia – kann der größte Schienengütertransporteur Europas durchgehend internationale Transporte aus einer Hand anbieten.

Nicht zuletzt Allianzen mit den Nachbarbahnen schaffen leistungsfähigere internationale Verbindungen. Beispiel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist RailEuroConcept S.A.S., ein Joint Venture von Railion und der französischen SNCF. Die Tochtergesell-

schaft entwickelt erfolgreiche Konzepte zur Optimierung und zum Ausbau der deutsch-französischen Verkehre im Viereck Mannheim-Köln-Metz-Lyon. Hier kommen Mehrsystemloks und zweisprachige Lokführer zum Einsatz. Dadurch lassen sich nicht nur die Transportzeiten von und nach Frankreich um gut zwei Stunden verkürzen. Das Joint Venture könnte auch eine Signalwirkung für die Öffentlichkeit und andere europäische Bahngesellschaften haben: Grenzenloser Bahnverkehr in Europa ist machbar. ■



Tunnelbau am Gotthard geht voran

Foto: DB AG/Klee

Halbzeit am Gotthardtunnel: Bis zur Hälfte sind die Röhren des mit 57 Kilometern längsten Tunnels der Welt bereits gebohrt. Nach seiner Fertigstellung 2015 sollen vermehrt Züge durch den für den europäischen Schienengüterverkehr wichtigsten Alpentunnel rollen.

Der Gotthardtunnel ist Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), über die ab 2015 doppelt so viele Güter wie über die heute 130 Jahre alte Passstrecke abgewickelt werden sollen. Al-

lein auf dem Gotthard hat Railion zusätzlich bis zu acht Schiebeloks der Baureihe 185 stationiert, die den 140 Zügen pro Woche an den Steigungen helfen. Das wird nicht mehr nötig sein, wenn der Tunnel fertig ist, denn

Nach Fertigstellung des Gotthardtunnels sind Güterzüge in der Lage, mit bis zu 160 Stundenkilometern die Alpen zu durchqueren

der Scheitelpunkt der Strecke Basel-Mailand liegt dann bei 500 Metern Meereshöhe statt bisher bei 1.100 Metern. Die Güterbahnen sind so in der Lage, ohne Traktionshilfe bis zu 160 Stundenkilometer schnell die Alpen zu durchqueren. Das verkürzt die Transportzeiten um rund zwei Stunden und spart darüber hinaus Produktionskosten.

Insgesamt investiert die Schweiz über zehn Milliarden Euro in den Ausbau ihrer Schieneninfrastruktur, zu der die neuen Tunnel an der Lötschberg- und Gotthardachse gehören. Damit will das Alpenland die Lkw-Fahrten im Transit auf 650.000 im Jahr senken, um die Umwelt nachhaltig zu schonen. Für Railion sind die Italienerverkehre nach wie vor am bedeutendsten. So fahren Railion-Züge derzeit pro Jahr mehr als 13 Millionen Tonnen Güter über die Alpen. ■

Neuer Direktzug verbindet Ungarn mit der Nordsee

Seit dem 6. Februar bietet Stinnes in den Niederlanden gemeinsam mit der RAILOG GmbH eine neue Direktzugverbindung nach Ungarn. Mit dem innovativen Transportkonzept soll der zunehmenden ökonomischen Bedeutung des osteuropäischen Landes Rechnung getragen werden.

An der Entstehung der neuen Zugverbindung hatte die Hafenbehörde von Rotterdam maßgeblichen Anteil, denn ein Schwerpunkt der Hinterland-Strategie von Europas größtem Seehafen ist der Ausbau der Zugverbindungen nach Ost- und Mitteleuropa. Aus diesem Grund forderte die Hafenbehörde im vergangenen Jahr ausgewählte Bahnlogistiker auf, an einer Ausschreibung teilzunehmen. Den Zuschlag erhielt schließlich Stinnes, da der Logistikdienstleister als einziges Unternehmen von Anfang an

wöchentlich vier feste Hin- und Rückfahrten garantieren konnte. Bereits im Vorfeld konnten renommierte Transportunternehmen wie Versteijnen Logistics, Nijhof Wassink und Rijnart Group für diesen Service gewonnen und damit genügend Ladekapazität gesichert werden.

Stinnes hatte die innovative Zugverbindung in enger Zusammenarbeit mit dem Schwesterunternehmen RAILOG GmbH entwickelt. In der Vergangenheit mussten Container



Umschlag der Container auf den Direktzug im ungarischen Győr

Railion und Siemens feiern Europalok

Im Rahmen eines Festaktes lieferte Siemens Mitte Dezember die 100. Mehrsystemlokomotive der Baureihe 189 an Railion Deutschland aus. Bei den Feierlichkeiten in München wurde auch die Erfolgsgeschichte der „Europalokomotive“ präsentiert.

Das Fest fand im Siemens-Lokomotivwerk in München statt. 1999 hatte die Deutsche Bahn AG einen 300-Millionen-Euro-Auftrag zur Produktion der Viersystem-Hochleistungslokomotive erteilt, ab April 2003 erfolgte die Auslieferung. Seit Juni 2003 wird die Baureihe 189 bei Railion Deutschland im Regelbetrieb eingesetzt. „Wir wollen mit attraktiven Transportleistungen auch im internationalen Bereich weiter wachsen“, nennt Lothar Beisler, Vorstand Produktion der Rai-

lion Deutschland AG, das zentrale Motiv für den Kauf der Hochleistungslokomotive.

Da die BR 189 unter verschiedenen Stromspannungen fahren kann, ist sie hervorragend für den grenzüberschreitenden Verkehr geeignet. Welche Vorteile Mehrsystemloks wie die BR 189 im internationalen Verkehr bieten, zeigte eine Demonstrationsfahrt von Istanbul nach Köln im Mai 2004. Der 900-Tonnen-Zug benötigte nur 79 Stunden,

um die Strecke bewältigen zu können, und unterbot damit die Fahrzeit des Lkw erheblich. „Dies verdeutlicht in hervorragender Weise das Potenzial für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, das in diesen grenzüberschreitend einsetzbaren Lokomotiven steckt“, betont Wolfram Seiler, Geschäftsgebietsleiter Locomotives bei Siemens Transportation Systems. ■



Foto: RAILOG

oder Waggonladungen zumeist in Österreich umständlich behandelt werden. Die neue Direktverbindung gestattet jetzt eine effizientere und schnellere Einbindung des Warenverkehrs in kontinentale und interkontinentale Logistikketten. Das Produkt ist als gemischter Zug konzipiert, um Kunden ein möglichst flexibles Transportangebot zur Verfügung zu stellen. Dabei wird ein Teil des Zuges exklusiv im kombinierten Verkehr vermarktet, während die zweite Wagengruppe als klassischer Wagenladungsverkehr läuft. Im intermodalen Teil hat RAILOG seinen Kunden eine Ladekapazität von insgesamt 33 Standardcontainern (TEU) fest reserviert.

Effizientere Planung

„Der intermodale Teil unseres neuen Service richtet sich an Logistikdienstleister und Spediteure, die in den industriellen Zentren der Niederlande und Norddeutschlands angesiedelt sind“, nennt Günther J. Ferk, Geschäftsführer der RAILOG GmbH, die

vorrangige Zielgruppe für das neue Angebot. „Sie können ihre Transporte zwischen diesen Ländern und Ungarn zukünftig effizienter planen und steuern. Zudem können Schiffsloadungen von Verschiffern und Schiffsmaklern über die Zugverbindung nach Ungarn und in die Nachbarländer befördert werden – und umgekehrt.“

In Ungarn wird das strategisch günstig gelegene Logistics Center Hungaria KFT in Győr als Terminal genutzt. In Rotterdam dient das neue Rotterdam Pernis Combi Terminal als Abfahrts- und Ankunftsort für den intermodalen Zugverkehr. Start- und Zielort des konventionellen Wagenladungsverkehrs ist Kijfoek in Rotterdam. Dort werden die Züge auch zusammengestellt und aufgeteilt. In Ungarn erfüllt der Rangierbahnhof Sopron diese Aufgabe. Im Wagenladungsteil des neuen Direktzuges werden Produkte wie Stahl, Aluminium, Chemie-Waren, Papier, Weiße Ware und Möbel befördert. Der Zug startet jeden Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag in Rotterdam und erreicht Ungarn bereits am nächsten Tag. Die Züge von Ungarn nach Rotterdam sind auf Montag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag terminiert. ■



Foto: Railion Nederland

Teure niederländische Trassenpreise sorgen für Unruhe

Am 1. Januar 2006 wollte der staatseigene Netzbetreiber ProRail die Trassenpreise in den Niederlanden stark anheben. Nach massiven Protesten von Seiten der Güterbahnen und der Industrie befasst sich jetzt das niederländische Parlament mit dem Thema.

Bereits im November 2005 hatten die Beschäftigten von vier niederländischen Güterbahnen gegen das Vorhaben von ProRail protestiert. Sie sehen sich in ihrer Existenz bedroht, denn die Nutzungsgebühren sollen je nach Gewicht der Züge um bis zu 274 Prozent steigen. Betroffen sind vor allem die schweren Kohle- und Erzzüge von Railion Nederland, die den Häfen Rotterdam und Amsterdam nach Deutschland fahren.

Auch Containerzüge müssen trotz starker Konkurrenz auf der Straße künftig mit deutlich höheren Transportkosten rechnen.

Mit großer Sorge betrachtet auch die deutsche Wirtschaft die Auswirkungen des neuen Preissystems. Deutlich wurde dies in einem Brief, den Ludolf von Wartenburg, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), an das nie-

derländische Verkehrsministerium schrieb. Darin warnt er davor, dass sich durch die „unverhältnismäßigen Preissteigerungen“ viele deutsche Kunden vom Schienentransport in den Niederlanden künftig abwenden könnten.

„Wenn das niederländische Trassenpreissystem wie geplant in Kraft tritt, droht Railion Nederland ein Verlust von einem Drittel des heutigen Verkehrs“, befürchtet Dr. Klaus Kremper, Chef der Railion Deutschland AG. Die Proteste auch von Seiten der deutschen Industrie und Bahnen haben dazu geführt, dass die neuen Trassenpreise derzeit im niederländischen Parlament diskutiert werden. Ein Ergebnis steht noch aus. ■

Schnellere Verbindung in die Niederlande

Ein neues Zugangebot von Railion Nederland bietet verkürzte Transitzeiten für den Wagenladungsverkehr zwischen den Niederlanden und Norddeutschland über den neuen Grenzübergang Nieuweschans-Weener.

Der Norden der Niederlande besitzt eine historisch gewachsene wirtschaftliche Verbindung zu den deutschen Hansestädten, nach Skandinavien, Litauen und Polen. Früher wurden sämtliche Züge mit diesem Ziel auf der Rotterdamer Strecke gefahren. Durch das neue Angebot, das auch für Ganzzüge gilt, verkürzt sich die Fahrzeit von bisher

drei auf zwei Tage. Damit wird dem Wunsch vieler Unternehmen aus dem Norden der Niederlande nach einer direkten Verbindung mit Deutschland über den Grenzübergang Nieuweschans-Weener Rechnung getragen.

Bei einer Probefahrt in einem stilechten Speisewagen konnten sich Mitte Dezember



Auf einer Probefahrt im Speisewagen konnten Kunden von Stinnes in den Niederlanden die neue Verbindung testen

DB-Generalvertretung in Stockholm mit neuer Leitung

Am 1. April tritt Maarten M. de Ridder als Nachfolger von Gerd Seidel die Leitung der Generalvertretung für Schweden und Finnland an. Für DB Logistics gehören die Skandinavienverkehre zu den wichtigsten Standbeinen im internationalen Eisenbahngüterverkehr.



Generationswechsel:
Maarten M. de Ridder (l.)
und Gerd Seidel

De Ridder (37) begann nach dem Studium 1992 seine berufliche Laufbahn bei der Niederländischen Staatsbahn. Erste Erfahrungen für seine jetzige Tätigkeit sammelte er von 1998 bis 2000 in deren Generalvertretungen für die Schweiz und Italien. Mit dem Zusammenschluss der Güterverkehrssparten der Deutschen Bahn und der Niederländischen Bahn wechselte de Ridder zur damaligen DB Cargo AG. Dort war er bis zu seinem Wechsel nach Stockholm Leiter der

Generalvertretung für Großbritannien und Irland. Zu seinen beruflichen Erfolgen gehörte unter anderem die gelungene Platzierung sowie der Ausbau des Direktzugangebotes im Einzelwagenverkehr von Gremberg nach Wembley.

Gerd Seidel (65), der im März nach mehr als 40 Jahren erfolgreicher Tätigkeit bei der Deutschen Bahn im März in den Ruhestand geht, hatte ab 1994 die Leitung der Gene-

ralvertretung in Stockholm inne. Seidel gilt als profunder Kenner der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Verhältnisse in den skandinavischen Ländern. Die Übergabe der Amtsgeschäfte an de Ridder wird nahtlos erfolgen.

Die Bahnverkehre zwischen Deutschland und Schweden gehören zur so genannten Nord-Süd-Achse, die von Finnland bis nach Italien reicht und eine der wichtigsten Schienenverbindungen im europäischen Güterverkehr bildet. So werden allein im Wechselverkehr zwischen Deutschland und Schweden jährlich über drei Millionen Tonnen Güter auf der Schiene abgewickelt. ■

Generalvertretung der Railion
Deutschland AG für
Schweden und Finnland
Maarten M. de Ridder
Tel.: +46 (0)8101-216
Fax: +46 (0)8101-601
maarten.deridder@railion-stockholm.se

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
Tel.: +49 (0)6131 15-60137
Fax: +49 (0)6131 15-60852
E-Mail: katja.haaken@stinnes.de
Internet: www.stinnes-fl.de

Redaktionelle und technische Umsetzung:

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



Foto: Railion Neuland

rund 40 Kunden von Stinnes in den Niederlanden sowie Bahninteressierte ein Bild von der neuen Verbindung machen. Von Stinnes waren Harm Winkeler, Manager Marketing & Sales, sowie Leonard Boender und Erik Koning – beide Account Manager – mit an Bord. Sie informierten die Gäste über die Vorzüge des neuen Produkts.

Die Zugfahrt ging auf eine Initiative der Betreiber des Seaports Groningen zurück, zu dem die Häfen Delfzijl und Eemshaven gehören. Ziel war, die beiden Häfen und das nah gelegene Rail Service Center Groningen in Veendam noch attraktiver für bestehende und neue Partner zu machen. Im Zuge des multimodalen Ausbaus der Häfen soll auch das Schienenangebot optimiert werden. ■



Wir sind am Ball

Foto: DB AG

Wenn vom 9. Juni bis 11. Juli die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ in Deutschland über die Bühne geht, ist die Deutsche Bahn als Nationaler Förderer mit dabei. Unter dem Motto „Wir sind am Ball“ zeigt die Bahn als offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister ihr ganzes Können.

Die Vorbereitungen für die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ laufen bei der Deutschen Bahn auf Hochtouren, denn etwa die Hälfte der rund 3,2 Millionen erwarteten Fans soll per Schiene schnell und sicher in die Stadien hin- und zurückgebracht werden. Deshalb kommen allein während der Veranstaltung rund 250 zusätzliche Züge mit einem vergrößerten Platzangebot im Fernverkehr zum Einsatz. Bereits in den vergangenen Jahren hatte die DB zahlreiche Strecken modernisiert oder neu gebaut, damit alle Spielorte mit dem ICE von den Besuchern erreicht werden können.

Die Dienstleistungen für den Personenverkehr erstrecken sich während der FIFA WM 2006™ über die gesamte Reisekette. Dazu gehören unter anderem: attraktive Preisangebote, mehrsprachige Ansagen in den Zügen für die internationalen Fans, die Durchsage von Ergebnissen und eine Wegeleitung zu den Stadien. Mit besonderen Aktionen in den Bahnhöfen der zwölf Austragungsorte wird bereits im Frühjahr das Fußballfieber angefacht. Am 5. März fällt im Hamburger Hauptbahnhof der Startschuss für die Bahntage zur FIFA WM 2006™. Anschließend zieht das Bahnevent mit Musik,

Spielen und Talkshows rund um den Fußball durch die anderen Spielstädte. Weitere Informationen zu den einzelnen Terminen gibt es unter www.db.de.

Schenker übernimmt die gesamte WM-Logistik

Als „Offizieller Logistikdienstleister für die FIFA WM 2006™“ sorgt die DB-Tochter Schenker für den reibungslosen Ablauf sämtlicher Transport- und Logistikleistungen bei dem Megaevent. Der Logistiker kann dabei seine langjährige Erfahrung mit großen Sportereignissen auf der ganzen Welt einbringen: Dazu zählen unter anderem die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2002™ in Korea und Japan sowie die UEFA Euro 2004 in Portugal, bei denen Schenker die komplette Logistik für den Deutschen Fußballbund (DFB) übernommen hatte.

Das Team von Schenker Global Sports Events kümmert sich bei der Großveranstaltung um alle Logistikleistungen für die nationalen



Foto: DB AG

Begrüßen GOLEO VI, das Maskottchen der FIFA WM 2006™ (v.l.): DB Logistics Vorstand Dr. Norbert Bensele und Franz Beckenbauer

Die DB AG und FreightNews verlosen 3 x 2 FIFA WM™-Tickets!

Mit ein bisschen Glück können die Leser von FreightNews Freitickets für die FIFA WM 2006™ gewinnen, wenn sie folgende Frage richtig beantworten:

In wie vielen deutschen Städten finden die Spiele statt?

Einfach eine E-Mail mit der korrekten Zahl und dem Stichwort „WM“ in der Betreffzeile an folgende Adresse schicken: freight@stinnes.de. Bitte nicht vergessen, auch die Privatadresse, den Firmennamen sowie den gewünschten Spielort mit anzugeben. FreightNews bemüht sich dann, den Wunsch-Spielort bei der Verlosung zu berücksichtigen. Ein Spielplan mit sämtlichen Spieldaten liegt dieser Ausgabe der FreightNews bei. Nur Einsendungen mit genauen Angaben besitzen Gültigkeit. Einsendeschluss ist der 24. März 2006.

Wichtige Hinweise für die Ticketverlosung: Erstmals bei einer WM werden alle Tickets durch die FIFA personalisiert, um Missbrauch und Schwarzmarkthandel zu unterbinden. Auch die DB AG muss dem Organisationskomitee (OK) neben den Ticketdaten personenbezogene Angaben über jeden Ticketinhaber liefern: Name, Vorname, Geburtsdatum, Nationalität, Personalausweis oder Passnummer. Auf den Tickets der DB werden keine personenbezogenen Daten aufgedruckt, sie werden aber an das Organisationskomitee gesendet. So kann am Stadion kontrolliert werden, ob tatsächlich der gemeldete Ticketinhaber ins Stadion geht. Sollte der Gewinner verhindert sein, das Spiel zu besuchen, muss er die Tickets an Stinnes Freight Logistics zurückgeben. Die Karten erhält dann ein anderer Teilnehmer der Verlosung. Ein Rechtsanspruch auf ein Ersatz-WM-Ticket oder auf eine sonstige Erstattung besteht nicht. Mitarbeiter der DB AG dürfen an der Verlosung nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Teams, die Spielstädte und die begleitenden Events. Dazu gehören die Eröffnungs- und Schlusszeremonie sowie Veranstaltungen des kulturellen Rahmenprogramms. So verantwortet Schenker seit Anfang 2005 die Logistik für die Tour des von André Heller gestalteten Fussball-Globus FIFA WM 2006™, der in den zwölf deutschen Austragungsorten für das Großereignis wirbt. Allein der Auf- und Abbau an den Standorten dauert für das 20 Meter hohe und 60 Tonnen schwere Objekt jeweils rund einen Monat. ■