

FreightNews

Nr. 2 | April/Mai 2006

Informationen rund um die Schienenlogistik

Foto: VW



Das Original Teile Center (OTC) von VW in Baunatal bei Kassel ist mit einer Gebäudefläche von 340.000 Quadratmetern das größte seiner Art in ganz Europa

Intelligente Originalteile-Logistik für VW

Inhalt

- Titelthema**
- 01 **Intelligente Originalteile-Logistik für VW**
- Kurzmeldungen**
- 04 **DB und Henkel: Neuer Grundstein für erfolgreiche Partnerschaft**
- 05 **DB Logistics strafft Führungsstruktur**
- Aus dem Unternehmen**
- 07 **SystemCargo: Erfolgreich im Nachsprung**
- 12 **WM-Logistik aus einer Hand**
- Internationale Verkehre**
- 14 **Europas Schienennetze, Teil II: Unendliche Weiten im Osten**
- 18 **Schlagkräftige Logistik für die Papierindustrie**

Seit 2002 organisiert die Bahn-Tochter Schenker Automotive RailNet GmbH für die Volkswagen AG den Schienentransport von Originalteilen zu deren Distributionszentrum im englischen Birch Coppice nahe Birmingham. Mit einer vom KundenServiceZentrum entwickelten Informationsplattform erhalten jetzt alle am Transport Beteiligten zeitnah Informationen über den Transportstatus der eingesetzten Güterwagen.

Etwa 45 Millionen Pkw vertreibt VW pro Jahr europaweit. Für die reibungslose Versorgung seiner internationalen Distributionszentren mit Originalteilen verwendet der Automobilhersteller dabei zu rund 70 Prozent die Schiene. Um den Nachschub zu den internationalen Regionallagern von VW kümmert sich das Original Teile Center (OTC) in Baunatal bei Kassel. Mit einer Gebäudefläche von 340.000 Quadratmetern ist es das größte seiner Art in ganz Europa und optimal für Schienenverkehre ausgelegt. So lassen sich beispielsweise

alle Lagerhallen leicht über den dortigen Gleisanschluss per Schiene erreichen.

Ein Großteil der Güterwagen, die für das englische Distributionszentrum bestimmt sind, starten im OTC in Baunatal. Die übrigen Wagen kommen von anderen Volkswagen-Standorten oder direkt von den Lieferanten. „Wir transportieren sämtliche Originalteile – von der Windschutzscheibe bis zur Lichtmaschine – mit täglich acht bis zehn Güterwagen von insgesamt 15

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...



Damit der Golf ein Golf bleibt, benötigt er 8.162 Volkswagen Originalteile®

ins englische Wembley. Dort werden die Züge wieder aufgelöst und die Originalteile im Einzelwagenverkehr zum Distributionszentrum nach Birch Coppice gefahren.

Gleich fünf Bahnen sind an den internationalen Schienentransporten beteiligt: die VW-Werkeisenbahn in Baunatal, die Railion Deutschland AG, die belgische SNCB, die französische SNCF und die englische EWS (English, Welsh & Scottish Railway). „Die Zusammenarbeit zwischen den Bahnen verläuft absolut reibungslos, allein deshalb beträgt die Gesamtlaufzeit insgesamt nur vier Tage“, sagt Martin Blitz vom Produktmanagement bei Schenker Automotive RailNet. Er betreut die VW-Verkehre von Anfang an. „Die schnelle Transportzeit war für VW ein wichtiges Kriterium, sich für die Schiene zu entscheiden“, ergänzt Blitz.

... weiter von Seite 1:
Intelligente Originalteile-Logistik für VW

deutschen VW-Versandstationen nach Birch Coppice, das sind 1.600 Wagen im Jahr“, nennt Michael Gaschütz, zuständiger Key Account Manager bei Schenker Automotive RailNet, die gefahrenen Mengen.

Die Wagen werden zunächst im Rangierbahnhof Gremberg gebündelt. Von dort fahren dann täglich zwei Ganzzüge gemäß dem internationalen Fahrplan durch Belgien und Frankreich. Bei Calais geht es durch den 50 Kilometer langen Kanaltunnel bis



VW-OTLG:

Neues Vertriebszentrum für die neuen Bundesländer

Dass Volkswagen auch in Ostdeutschland bei der Originalteilerversorgung seiner Werke auf die Schiene setzt, zeigt das neue Distributionszentrum, das derzeit unter der Regie der Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG (OTLG) im Gewerbegebiet Preußenpark in Ludwigsfelde entsteht. Von dort erfolgt künftig die Belieferung sämtlicher Volkswagen-, Audi-, Seat- und Skoda-Partner in den neuen Bundesländern. Die Bedienung des Zentrums wird zu etwa 80 Prozent per Bahnverkehr vom Original Teile Center (OTC) in Baunatal aus abgewickelt.

Für den Schienenverkehr wurde bereits ein 800 Meter langes Anschlussgleis vom Bahnhof Ludwigsfelde aus verlegt. Außerdem hat die OTLG direkt auf dem Gelände zwei jeweils 150 Meter lange Gleise bauen lassen, von denen eines direkt in die Halle verläuft. Bis zu zehn zweiachsige

Schiebewandwagen können dort gleichzeitig be- und entladen werden. Der Logistiker rechnet mit einem regen Wagenaufkommen von zirka 80 Güterwagen pro Woche, das sind aufs Jahr gerechnet gut 4.000 Wagen. Um diese Mengen abwickeln zu können, sind zwei Bedienungen pro Tag nötig.

Um die Koordination bei der Vorbereitung der Verkehre kümmerte sich seitens Stinnes der Regionale Vertriebskoordinator im CargoZentrum (CZ). Durch die gute Zusammenarbeit mit der OTLG und dem Railion CargoZentrum Berlin konnten die Verkehre termingerecht zum 21. Februar durch Railion aufgenommen werden. So mussten zum Beispiel Bedienkonzepte erstellt, Genehmigungen eingeholt und Verträge abgeschlossen werden. Die offizielle Einweihung des neuen Distributionszentrums erfolgt am 22. Juni. ■

Bei den Güterwagen handelt es sich um spezielle Schiebewandwagen der Bauart Hfirrs. Sie besitzen das in England gebräuchliche kleinere Lichtraumprofil, das sich an dem der Londoner U-Bahn orientiert. Insgesamt kommen bei den Originalteileverkehren 50 zweiachsige Wagen mit je knapp 68,7 Kubikmeter Ladevolumen und 40 vierachsige mit jeweils 161,6 Kubikmeter Ladevolumen zum Einsatz.

Zentrale Plattform für die Wagenüberwachung

Das KundenServiceZentrum in Duisburg kümmert sich um die internationale Steuerung der Spezialgüterwagen sowie um das durchgehende Monitoring auf deren Weg nach England. „Das war eine weitere Anforderung von VW“, ergänzt Blitz. Täglich fließen im KundenServiceZentrum sämtliche notwendigen Informationen der am Transport beteiligten Bahnen ein. Die Daten werden dann in Form einer Infoplattform per E-Mail wieder allen zur Verfügung gestellt. Dadurch kann sich auch VW jederzeit über den aktuellen Transportstatus seiner Wagen unterrichten.

„Hier hat das KundenServiceZentrum wichtige Maßstäbe gesetzt“, lobt Holger Bätz, Versandleiter bei der Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG in Baunatal den guten Informationsfluss. Gemeinsames Ziel beider Logistikpartner ist eine weitere Standardisierung der Prozesse hin zu einem proaktiven Monitoringtool, das allen am Transport Beteiligten die notwendigen Informationen in Echtzeit über das Internet zur Verfügung stellt. „Die Umsetzung des neuen Webtools befindet sich derzeit in Planung“, so Gaschütz zum aktuellen Stand der Dinge. ■

Schenker Automotive RailNet GmbH
Michael Gaschütz
Tel.: +49 (0)511 286-3271
Fax: +49 (0)511 286-3276
E-Mail: michael.gaschuetz@stinnes.de

Seit Anfang März herrscht wieder freie Fahrt auf der ehemals stillgelegten Strecke Raubach-Selters

Railion und Westerwaldbahn starten Stahlverkehre

Mit einem Festakt eröffnete die Westerwaldbahn am 3. März den stillgelegten Streckenabschnitt zwischen dem rheinland-pfälzischen Raubach und Selters wieder für den Schienenverkehr. Damit fiel auch der Startschuss für gemeinsame Stahltransporte mit der Railion Deutschland AG für die in Selters ansässige SCHÜTZ GmbH & Co. KGaA.

Rund fünf Monate hatten die Gleisbauarbeiten zur Reaktivierung des stillgelegten Streckenabschnitts Raubach-Dierdorf-Selters gedauert, der 1999 wegen zu geringen Verkehrsaufkommens stillgelegt worden war. Auf dem 12,6 Kilometer langen Abschnitt wurden unter anderem zirka 80.000 Schraubenverbindungen bearbeitet und zum Teil erneuert sowie 1.500 Schwellen gewechselt und 4.300 Tonnen Bahnschotter eingebaut. Die Gesamtkosten zur Übernahme und Reaktivierung der Bahntrasse von 1,4 Millionen Euro waren zur Hälfte vom Land Rheinland-Pfalz gefördert worden.

Mit der Reaktivierung übernimmt die Westerwaldbahn im Auftrag von Railion den Güterverkehr auf der gesamten Strecke von Betzdorf über Altenkirchen, Raubach und Selters bis nach Siershahn. Die Ganzzüge werden von Railion von verschiedenen Stahlwerken nach Betzdorf gefahren und dort von der Westerwaldbahn weiter zum jeweiligen Empfänger gebracht. Die Vorteile der Kooperation liegen in kürzeren Transportzeiten, da der reaktivierte Abschnitt den Laufweg erheblich verkürzt. Die

Züge fahren statt des bisherigen Umwegs von 310 Kilometern über Köln, Koblenz, Limburg und Siershahn jetzt direkt den nur noch 130 Kilometer langen Weg über Altenkirchen, Raubach und Dierdorf.

Ein wichtiger Railion-Kunde, der von der neuen Streckenführung profitiert, ist die im Bereich Metall- und Kunststoffverarbeitung tätige Firma SCHÜTZ. Bereits seit Herbst 2003 hatte das Unternehmen die Stahlverkehre sukzessive auf die Schiene umgestellt und deshalb den firmeneigenen Bahnhof in Selters komplett erneuert. Künftig will SCHÜTZ aufgrund der neuen Streckenführung sämtliche Stahlblechtransporte – rund 150.000 Tonnen pro Jahr – ausschließlich über die Schiene abwickeln.

„Die Kooperation mit der Westerwaldbahn ist ein Beispiel dafür, wie wir Schienenverkehre wirtschaftlich darstellen können, um unseren Kunden marktgerechte Angebote zu unterbreiten“, äußert sich Brecht Günther, Leiter des Cargo Zentrums Hagen von Railion, zur Wiederaufnahme der Verkehre über Raubach nach Selters. ■

DB und Henkel:

Neuer Grundstein für erfolgreiche Partnerschaft

Die Deutsche Bahn AG und der Waschmittelhersteller Henkel feierten am 29. März im sächsischen Genthin ihre 12-jährige Partnerschaft auf der Schiene. Anlass der Feierlichkeiten war die Grundsteinlegung des dortigen neuen Regionallagers von Henkel.

Seit 1994 hat die Bahn zwischen den verschiedenen Lagern und Produktionsstätten des Markenherstellers Henkel insgesamt rund 2,5 Millionen Tonnen Wasch- und Reinigungsmittel aus einer Hand transportiert. Dafür wurden insgesamt 115.000 Güterwagen eingesetzt. Die Transportabwicklung auf der Schiene kommt auch der Umwelt zugute: So konnten in den vergan-

genen Jahren nicht nur rund 11.000 Lkw-Ferntransporte pro Jahr vermieden, sondern auch die Schadstoffemissionen jährlich um 7.600 Tonnen verringert werden.

Für den Transport zeichnen die hundertprozentige Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH und Railion verantwortlich. BTT befördert die Fertigprodukte von



den Werken Düsseldorf und Genthin zu den Henkel-Regionallagern und übernimmt die Rohstoffversorgung des Werks Genthin, in dem 50 Prozent der deutschen Wasch- und Reinigungsmittel produziert werden.

BTT und PCC:

Zusammenarbeit mit Zukunft

Am 8. Februar vereinbarten die Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH und der Duisburger Konzern PCC AG in Mainz eine Verlängerung ihrer partnerschaftlichen Zusammenarbeit bis 2010. Der neue Rahmenvertrag sieht insbesondere eine Regelung der Chemietransporte zwischen Osteuropa und den deutschen Standorten vor.

Bereits seit 1999 arbeiten beide Unternehmen eng zusammen. „Wir sind inzwischen bei allen logistischen Prozessen rund um unsere Chemieprodukte bestens

aufeinander eingespielt“, sagt Waldemar Preussner, Vorstandsvorsitzender bei PCC. „Deshalb gehen wir davon aus, dass wir auch bei künftigen Aufgaben so gut wie bisher mit BTT kooperieren werden.“ Zur PCC AG gehören eine Reihe von Beteiligungsgesellschaften, die in den Geschäftsfeldern Energieversorgung, Rohstoffhandel, Chemieproduktion und Logistik tätig sind. Das Portfolio im Segment Chemieproduktion umfasst unter anderem organische und anorganische Produkte sowie Zwischenprodukte für die Papier-, Waschmittel-, Textil-, Kosmetik- und Pharmaindustrie.

BTT übernimmt für PCC vor allem den grenzüberschreitenden Wagenladungsverkehr zwischen Polen, den GUS-Ländern, Tschechien und Deutschland sowie den Niederlanden. Allein zirka 250.000 Tonnen Teeröl – ein wesentliches Vorprodukt

für die Aluminiumindustrie – sowie chemische Rohstoffe werden jährlich durch die polnische Staatsbahn PKP und Railion per Ganzzug und im Einzelwagenverkehr abgewickelt. Die Verladung von Granulaten für die Kunststoffherstellung und weiteren Chemieprodukten im Kombinierten Verkehr ergänzen die umfangreichen Logistikleistungen von BTT. Der Spezialist für Tanktransporte ist beim Transport und Umschlag chemischer Rohstoffe mit dem internationalen Gefahrgutrecht bestens vertraut und kümmert sich um eine durchgehend lückenlose Überwachung der Wagen und Züge.

„Wir sehen auch nach 2010 einen Kooperationsbedarf mit PCC, denn die zunehmenden Auslandsinvestitionen deutscher Chemieunternehmen – insbesondere in Russland – erfordern ein höheres Schienenverkehrsaufkommen auf der Achse Russland–Deutschland“, wirft Hans-Georg Werner, Geschäftsführer von BTT, einen Blick in die Zukunft. „Damit wächst natürlich auch die Notwendigkeit bei Transporten von Vor- und Fertigprodukten von und nach Deutschland.“ ■



Bei der Vertragsunterzeichnung (v. l.): Hans-Georg Werner, Geschäftsführer von BTT, und Waldemar Preussner, Vorstandsvorsitzender bei PCC



Foto: Henkel

Railion bedient die Regionallager und die beiden Werke, die alle über einen eigenen Gleisanschluss verfügen, über ihr Einzelwagensystem. Von den Regionallagern aus gelangen Markenprodukte wie Persil, Spee,

Waschechte Partnerschaft (v. l.): Dr. Friedrich Stara (Mitglied der Geschäftsführung Henkel KGaA, zuständig für den Unternehmensbereich Wasch-/Reinigungsmittel), Dr. Thomas Müller-Kirschbaum (Corporate Vice President Unternehmensbereich Wasch-/Reinigungsmittel Henkel KGaA), Dr. Horst Rehberger (Minister für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt), Dr. Volker Bauer (Geschäftsführer Henkel Genthin GmbH), Eckart Fricke (Vorstand Railion Deutschland AG), Wim Vos (VOS Logistics Organizing bv)

Weißer Riese und Perwoll im Nachlauf per Lkw direkt zu den Handelskunden.

Für das im Bau befindliche Regionallager in Genthin kommt auch ein neues Transport- und Logistikkonzept zum Tragen. Durch die Fokussierung von Henkel auf drei Regionallager – zwei weitere sind im süddeutschen und Düsseldorfer Raum geplant – werden sich auch die Schienenverkehre zwischen den Produktions- und Lagerstandorten auf drei Hauptachsen konzentrieren. Der Vorteil für beide Seiten liegt in der Nutzung starker Achsen mit hoher Zugfrequenz. „Im Sinne eines nachhaltigen Wirtschaftens

werden wir künftig verstärkt auf die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn setzen“, betont Dr. Friedrich Stara, Mitglied der Geschäftsführung von Henkel und zuständig für den Unternehmensbereich Wasch-/Reinigungsmittel. Auch seitens BTT und Railion verspricht man sich eine positive Fortsetzung der Partnerschaft. „Wir wollen unseren Kunden zeigen, dass wir als Bahn mit unserem Einzelwagensystem flexibel und zeitgerecht allen Wünschen und Anforderungen entsprechen können“, ergänzt Eckart Fricke, Vorstand Produktion Einzelwagenverkehr/Kombinierter Verkehr bei Railion. ■

DB Logistics strafft Führungsstruktur

Die Deutsche Bahn AG ordnet die Führungsstruktur bei DB Logistics neu, um den Ausbau zu einem weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister und die Integration von BAX Global zu forcieren. Künftig werden die operativen Geschäftsfelder der Schenker AG und BAX Global direkt in der Ressortleitung Transport und Logistik vertreten sein.

Wir müssen in dem rasch wachsenden Markt der Logistik noch näher an unsere Kunden ran und Entscheidungswege verkürzen“, begründet Dr. Norbert Bensel, als Konzernvorstand zuständig für das Ressort Transport und Logistik, die Maßnahme. „Dazu müssen die Aktivitäten über alle Verkehrsträger hinweg gestärkt und mehr operative Verantwortung auf

die Geschäftsfelder verlagert werden, um unseren Kunden die jeweils bestmögliche Leistung aus einer Hand anzubieten.“

Im Zuge der neuen Struktur werden deshalb neben dem Schienengüterverkehr nicht nur die drei operativen Geschäftsfelder der Schenker AG, sondern auch das im vergangenen Jahr akquirierte, amerikanische Logistikunternehmen BAX Global direkt in das Ressort Transport und Logistik eingebunden.

Unter dem Vorsitz von Dr. Norbert Bensel tagen künftig die Leiter der Geschäftsfelder Landverkehr, Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik/SCM, Stinnes Intermodal, Schienengüterverkehr, BAX Global, Finanzen und Personal. In diesem Gremium werden sämtliche Entscheidungen getroffen, die das Ressort als Ganzes oder einzelne Geschäftsfelder betreffen. Da-

durch lassen sich nicht nur die Entscheidungswege verkürzen, auch der Einfluss der Geschäftsfelder wird aufgewertet.

„Wir müssen, um Mobilität und Logistik in einem Markt mit rasch wachsenden Anforderungen sicherzustellen, die einzelnen Verkehrsträger mehr als bisher vernetzen“, so Bahnchef Hartmut Mehdorn. „Kein anderer Konzern ist dafür unter einem Dach besser aufgestellt als die DB AG. Und das sollten wir auch nutzen in einem Bereich, in dem Deutschland weltweit führend ist.“ ■



Foto: Bax Global

Weltweit für DB Logistics unterwegs: das amerikanische Logistikunternehmen Bax Global

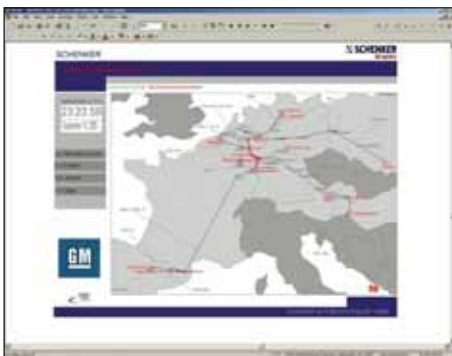
COTIF kommt

Am 1. Juli tritt das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr COTIF in Kraft. Als 27. Staat hatte die Türkei Anfang April die Ratifizierungsurkunde beim OTIF in Bern hinterlegt. Weitere Informationen zum neuen Frachtrecht gibt es im Internet unter www.stinnes.de/cim99. ■

RailNet Designer:

Optimierte Verkehrsströme

Für die branchenspezifischen Anforderungen der Automobilindustrie bietet die Schenker Automotive RailNet GmbH exklusive Transportleistungen in einem europäisch ausgerichteten Netzwerk: dem Automotive RailNet. Mit dem neuen „RailNet



Für General Motors entwarf Schenker Automotive RailNet mithilfe des RailNet Designers ein neues Drehscheibenkonzept für dessen europaweite Verkehre

Designer“ gibt es jetzt ein Simulationstool, das die hochkomplexen und vielschichtigen Abläufe innerhalb des internationalen Logistiknetzwerks noch besser planbar macht.

Das neue Simulationssystem wirft dazu einen Blick in die Zukunft: So können Auswirkungen von veränderten oder schwankenden Verkehrsströmen auf die gegebenen Produktionskapazitäten bereits im Vorfeld berechnet, mögliche Risiken frühzeitig identifiziert und entsprechende Anpassungen vorgenommen werden. Auf diese Weise lässt sich sowohl einer Überlastung als auch Unterauslastung des Automotive RailNet gezielt entgegenwirken. Gleichzeitig hilft die dynamische Vorschau, die Verkehre im Sinne der Kundenanforderungen zu optimieren.

Das Simulationstool basiert auf einer in der Produktionsplanung und -steuerung

eingesetzten Anwendung, die sich durch ihre modulare und skalierbare Architektur hervorragend zur Simulation beliebiger großer Netzwerke eignet. Der RailNet Designer verfolgt im Wesentlichen folgende Ziele: das Heben von Synergiepotenzialen zwischen ähnlichen Verkehrsströmen und eine stetige Auslastungsoptimierung bei gleich bleibender Leistungsqualität, die Umsetzung wirtschaftlicher Strukturen für Neuverkehre sowie eine visuelle Unterstützung für die Entwicklung von kundenübergreifenden Logistikkonzepten.

Schenker Automotive RailNet konnte mithilfe des RailNet Designers bereits einen ersten Erfolg erzielen: So wurde im Rahmen einer Ausschreibung ein neues Drehscheibenkonzept für die europaweiten Verkehre eines namhaften Automobilherstellers entwickelt (siehe Grafik). ■

Neu im Internet:

Branchenfahrplan Automotive

Die Schenker Automotive RailNet GmbH hat für die spezifischen Anforderungen der Automobilindustrie eine neue Internetapplikation entwickelt: den Branchenfahrplan Automotive. Erster Nutzer des neuen Angebots ist die Volkswagen AG.

Zentrale Bestandteile der Anwendung sind die Anzeige der jeweiligen Zeitfenster für die Ankunfts- und Abfahrtszeit sowie die genaue Transportdauer, in der die Sendungen des Kunden im europaweiten Systemzugnetzwerk für die Automobilindustrie transportiert werden. Die Vorteile der neuen Internetplattform liegen auf der Hand: Neben dem schnellen Abruf individueller Informationen für die VW-Mitarbeiter in den Logistikbereichen besitzt der Automobilkonzern bei seinen Zwischenwerksver-

Die Volkswagen AG nutzt als erster Automobilhersteller die Vorteile des neuen Branchenfahrplans



kehren jetzt mehr Transparenz hinsichtlich Transportplanung und Disposition.

In Kürze soll der Branchenfahrplan auf ausgewählte europäische Relationen von Volkswagen ausgedehnt werden. Geplant ist zudem eine Erweiterung des Angebots

für andere Automobilkunden. Den Zugang über ein kundenspezifisches Login erreicht man unter www.schenker.de über die Rubriken Dienstleistungen/Logistik/Automotive Logistics/Schenker Automotive RailNet/Branchenfahrplan Automotive RailNet. ■

Foto: DB AG/lazbec

Partner für zeitkritische Fracht im Nachtsprung: Hellmann Worldwide Logistics und Stinnes Intermodal

SystemCargo:

Erfolgreich im Nachtsprung

Vor rund zwei Jahren riefen Stinnes Intermodal und Hellmann Worldwide Logistics gemeinsam eine neue schienengebundene Transportalternative für zeitkritische Fracht ins Leben: SystemCargo. Das Angebot im Nachtsprung lief bislang so erfolgreich, dass es auch nach Beendigung der offiziellen Projektphase und Unterstützung durch den Bund weitergeführt wird.

Früher wurden Systemverkehre wie Paketdienst, Sammel- und Stückgut aufgrund der eng getakteten Zeitfenster fast ausschließlich über die Straße abgewickelt. Mit SystemCargo gelang es beiden Logistikpartnern, eine echte Alternative zum reinen Lkw-Transport anzubieten: Im Nachtsprung verknüpfen sechs Züge, die Hellmann bei Stinnes fest einkauft, die Hellmann-Niederlassungen in Osnabrück, Bremen, Hannover und Hamburg mit den Standorten Frankfurt am Main, Nürnberg, Regensburg und Karlsruhe. Und das mit Erfolg, denn seit Beginn der Verkehre konnte das Transportvolumen von 160 auf jetzt 250 Wechselbehälter erhöht werden. Inzwischen vermarktet Hellmann unter www.hellmann.net einen Teil seiner freien Kapazitäten auch über das Internet.

Damit die engen Zeitfenster eingehalten werden können und die Fracht pünktlich am nächsten Morgen ihr Ziel erreicht, setzt Railion Loks der Baureihe 152 ein. Diese gewährleisten hohe Reisegeschwindigkeiten von bis zu 140 km/h. Dadurch benötigen die Züge nur gute sieben Stunden für eine Strecke. Das wichtigste Merkmal von System-

Cargo aber ist seine Pünktlichkeit: Sie beträgt seit Aufnahme der Verkehre im Januar 2004 durchschnittlich stolze 95 Prozent. Mit zum Angebot gehört auch eine lückenlose Transportüberwachung, mit der eventuell auftretende zeitliche Abweichungen sofort festgestellt werden können. Damit beweist Stinnes Intermodal, dass die Schiene auch bei zeitkritischen Speditionsverkehren eine echte Alternative zum Lkw sein kann.

Erfolgreich gefördert

Rund drei Jahre nachdem SystemCargo erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, steht es jetzt voll und ganz auf ei-

genen Füßen: Am 21. Februar übergaben Vertreter von Stinnes und Hellmann den Abschlussbericht der Projektphase an das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und an den TÜV Rheinland. Damit endete auch die Förderung durch den Bund offiziell. „SystemCargo ist ein gutes Beispiel für erfolgreiche Förderung“, lobt Bundesforschungsministerin Annette Schavan das Ausnahmeprojekt im Kombinierten Verkehr. „Die Ergebnisse wurden schnell in die Praxis umgesetzt und stärken so den Standort Deutschland. Unser Land braucht einen solchen Geist für neue Ideen.“

Klaus Hellmann, geschäftsführender Gesellschafter bei Hellmann Worldwide Logistics, sieht SystemCargo nach wie vor auf Erfolgskurs: „Mit dieser innovativen Lösung entlasten wir nicht nur unsere Straßen um werktäglich 125 Lkw-Ferntransporte und damit unsere Umwelt von Schadstoffen. Wir haben auch bewiesen, welche zuverlässige Transportalternative der Kombinierte Verkehr bei Systemverkehren sein kann.“ Auch Dr. Sebastian Jürgens, Leiter Stinnes Intermodal, ist von der Tragfähigkeit des gemeinsam entwickelten Produktionskonzepts überzeugt: „Mittlerweile nutzen auch andere namhafte Spediteure SystemCargo. Das zeigt, dass dieses Angebot absolut marktgerecht ist.“ ■

SystemCargo-Fahrplan

Hellmann-Niederlassung	Täglicher Annahmeschluss	Tägliche Bereitstellung
Hamburg	20:05 Uhr	4:30 Uhr
Bremen	20:05 Uhr	4:15 Uhr
Osnabrück	20:10 Uhr	4:30 Uhr
Hannover	21:30 Uhr	3:00 Uhr
Frankfurt	21:00 Uhr	3:10 Uhr
Nürnberg	20:00 Uhr	4:25 Uhr

Neue Papier-Route für Jass

Im vergangenen Jahr eröffnete die Papierfabrik Adolf Jass GmbH & Co. KG im thüringischen Rudolstadt-Schwarza ein neues Werk für die Herstellung von Wellpappenrohpapier. Seit der Einweihung eines modernen Gleisanschlusses am 5. April rollen unter der Regie von Stinnes Freight Logistics die ersten mit Tracking & Tracing überwachten Schienentransporte auf der neuen Papier-Route „Mistral Med“ von dort nach Frankreich und Spanien.



Das Familienunternehmen Adolf Jass GmbH & Co. KG, dessen Stammwerk im hessischen Fulda liegt, hatte sich für die Eröffnung einer weiteren Papierfabrik entschlossen, da das alte Werk sprichwörtlich aus allen Nähten geplatzt war. Die Entscheidung für den neuen Standort in Thüringen fiel aufgrund der idealen Voraussetzungen vor Ort: Neben der zentralen Lage und der guten Verkehrsanbindung konnte der neue Standort in Rudolstadt-Schwarza mit einem Kraftwerk, einer Abwasserreinigungsanlage und einer in Planung befindlichen thermischen Verwertungsanlage punkten.

In dem neuen Jass-Werk wird vorrangig leichtgewichtiges Wellpappenrohpapier mit einem Gewicht von 80 bis 115 Gramm pro Quadratmeter zu 100 Prozent aus Altpapier produziert. Mit der neuen Papiermaschine „Schwarza PM 1“ können täglich 2.200 Kilometer Papier in einem Produktionsgang hergestellt werden. Die Abnehmer sind Wellpappenproduzenten in

ganz Europa. „Die beiden Werke in Fulda und Rudolstadt-Schwarza produzieren in Zukunft zusammen rund 900.000 Tonnen Wellpappenrohpapier pro Jahr“, erläutert Martina Axt, Logistikleiterin bei Jass. „Damit sind wir in diesem Papiersegment der führende Hersteller in Deutschland.“

Ideale Voraussetzungen

„Bereits in der Planungsphase für den Bau des teilweise überdachten Gleisanschlusses konnten wir Jass in beratender Funktion zur Seite stehen“, sagt Manfred Pöllner, Kundenberater im Freight Logistics-Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter. Das Ergebnis der gemeinsamen Planungen sind ideale Verladebedingungen für den Umschlag auf der Schiene: Zwei Gleise sorgen im neuen Gleisanschluss dafür, dass Altpapier und Neuware von beiden Seiten problemlos aus- und in die Güterwagen verladen werden können. Ein mobiles Rangiergerät macht

es zudem möglich, die Wagen bei Bedarf auch ohne Lokomotive zu rangieren.

Rund 40.000 Tonnen Wellpappenrohpapier plant Stinnes, noch in diesem Jahr für Jass auf der Schiene zu fahren. Bereits im Februar waren die ersten Probestransporte erfolgreich abgeschlossen worden. Ziel der Papierverkehre sind unter anderem Verpackungshersteller in Spanien und Frankreich. „Dafür nutzen wir eine neue Verbindung: die Papier-Route „Mistral Med“, erläutert Martin Reiser, der für Papiertransporte zuständige Produktmanager im Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter.

Das Fertigprodukt – Rollen aus Wellpappenrohpapier – fährt zunächst im Einzelwagenverkehr zum Rangierbahnhof Mannheim, wo die Wagen in Direktzüge nach Frankreich eingestellt werden. Der Vorteil: Die Wagen von Jass erreichen so die Empfangskunden und Verteilzentren in Frankreich schnell und zuverlässig. „Die Weiterfahrt nach Spanien übernehmen dann Spediteure per Lkw bis zu den spanischen Endkunden“, ergänzt Reiser. „Denn die unterschiedliche Spurbreite auf der Iberischen Halbinsel erschwert noch immer den durchgehenden Schienentransport.“

Die Bedienung des Gleisanschlusses im Jass-Werk in Rudolstadt-Schwarza bis zur Güterverkehrsstelle in Könitz übernimmt im Auftrag von Stinnes das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Stahlwerk Thüringen. Die Disposition der Transporte erfolgt durch die TRANSA Spedition GmbH. Die Stinnes-Tochter ist auch im Werk Fulda aktiv und organisiert dort die gesamte Disposition der Schienen- und Lkw-Verkehre.

Einsatz großräumiger Schiebewandwagen

Bei den Papierverkehren kommen neue Großraum-Schiebewandwagen der Bauart Habbiiins 344 zum Einsatz. Sie besitzen ein integriertes Ladungssicherungssystem, mit dem die Papierrollen sicher und schnell transportiert werden können. Die bis zu drei Meter hohen Rollen werden stehend transportiert. So passen jeweils

bis zu 20 Rollen in einen der geräumigen Schiebewandwagen. „Die Wagen wurden speziell für die Anforderungen der Papierindustrie entwickelt. So können wir unseren Kunden das ideale Transportequipment für einen fachgerechten Transport der empfindlichen Papierrollen zur Verfügung stellen“, ergänzt Karsten Sachsenröder, Marktbereichsleiter Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter.

Für die Transportüberwachung auf der Strecke bis Südfrankreich wurden die Güterwagen erstmals mit GPS (Global Positioning System) ausgestattet. Das Satellitennavigationsystem ermöglicht jederzeit die Bestimmung des genauen Standorts der Wagen. Die lückenlose Überwachung teilen sich das KundenServiceZentrum von Railion in Duisburg und das französische Pendant, das Centre de Service Clientèle der SNCF Fret.

„Wir glauben, dass die Papierverkehre für Jass noch ausbaufähig sind“, ist Pöllner überzeugt. Im Moment arbeitet Stinnes daran, Eingangstransporte mit Altpapier für das Werk in Rudolstadt-Schwarza zu organisieren. Die Wiederbeladung der Wagen würde die dortigen Schienenverkehre noch wirtschaftlicher machen. Martina Axt von Jass freut sich jedoch nicht nur über die steigende Wirtschaftlichkeit: „Mit der verstärkten Nutzung des umweltverträglichen Verkehrsträgers Schiene entlasten wir außerdem Straßen und Umwelt.“ Doch auch andere europäische Kunden von Jass will Stinnes künftig auf der Schiene versorgen. Schon jetzt gibt es eine weitere internationale Verbindung: Per Einzelwagen werden Wellpappenroh-papier-Rollen von Jass bis zum Duisburger Hafen gefahren. Von dort geht es dann per Schiff weiter nach England. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter
Manfred Pöllner
Tel.: +49 (0)6131 15-61645
Fax: +49 (0)6131 15-61589
E-Mail: manfred.poellner@stinnes.de

Deutsch-französischer Mitarbeiteraustausch erfolgreich



Im Februar fand ein einmonatiger Mitarbeiteraustausch zwischen dem KundenServiceZentrum der Railion Deutschland AG in Duisburg und dem Centre de Service Clientèle der SNCF Fret in Levallois statt. Ziel war, die Kommunikation zwischen den beiden Servicezentren zu fördern, um somit Transporte beider Länder intensiver überwachen zu können.

Deutsch-französische Zusammenarbeit im KundenServiceZentrum (v. l.):
Stefan Linde, Olivier Jain, Helene Brahm und Jens-Michael Strey

Dirk Schmidt vom KundenServiceZentrum in Duisburg und Olivier Jain vom französischen Pendant in Levallois waren die ersten Teilnehmer des Austauschs, der vom 30. Januar bis zum 24. Februar 2006 stattfand. Während dieser Zeit lernten beide Mitarbeiter die unterschiedlichen Arbeitsabläufe im Land des jeweiligen Kooperationspartners kennen und beteiligten sich entscheidend an der Entwicklung effizienterer Vorgehensweisen für die gemeinsame Überwachung der grenzüberschreitenden Verkehre.

Im Fokus der seit April 2005 bestehenden Zusammenarbeit steht der Austausch von Statusmeldungen mit dem Ziel einer optimalen länderübergreifenden Kundeninformation. Dazu gehört die gemeinsame Überwachung von 38 Relationen. Bei Fahrplanabweichungen und Störungen informieren beide Bahnen ihre Kunden individuell per Telefon und E-Mail über die Weiterfahrt und Ankunftszeit der Sendung am Bestimmungsbahnhof. Die Firma ThyssenKrupp Steel

erhält beispielsweise auf diesem Wege tägliche Informationen über den Empfangszeitpunkt ihrer Sendungen nach Poissy, Rennes, Montbeliard und Île Napoléon. Bei Fahrplanabweichungen wird die Weiterfahrt und Ankunftszeit gemeldet, um somit den nachfolgenden Ablauf in der Kunden-Logistikette möglichst reibungslos zu gewährleisten.

Mit dem deutsch-französischen Austausch sollte jedoch neben der Verbesserung der Überwachungsabläufe vor allem ein gegenseitiges Verständnis für die jeweiligen Arbeitsprozesse geweckt werden. „Für meinen deutschen Kollegen und mich war der Austausch fachlich wie kulturell eine Bereicherung, da wir nun sensibler und sachgerechter auf die gegenseitigen Anforderungen reagieren können“, äußert sich Jain zufrieden. Ein weiterer Mitarbeiteraustausch ist angedacht. Um die Zusammenarbeit zwischen Railion und der SNCF weiter auszubauen, finden außerdem alle zwei Monate Videokonferenzen zwischen den beiden Zentren statt. ■

Perfekter Rundlauf

Foto: Dyckerhoff

Das Dyckerhoff-Werk in Lengerich

Am 15. Februar unterzeichneten Vertreter von Stinnes und der Dyckerhoff AG einen Vertrag, durch den die Versorgung zweier Werke des Baustoffproduzenten mit jährlich 300.000 Tonnen Rohstoffen und Vorprodukten der Zementherstellung gesichert wird. Zu den umfangreichen Logistikleistungen von Stinnes gehört auch ein ausgeklügeltes, verkehrsträgerübergreifendes Rundlaufkonzept.

Dyckerhoff ist einer der führenden Baustoffproduzenten in Europa und stellt vor allem hochwertige Zement- und Betonprodukte her. In Zusammenhang mit der 2004 in Kraft getretenen Emissionshandelsrichtlinie, die eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes von Kraftwerken und energieintensiven Produktionsanlagen der Industrie zum Ziel hat, erfolgte eine Umstellung der Versorgung zweier Werke mit Zementklinker – einem Vorprodukt der Zementherstellung. Es galt, die Bedienung des Mahlwerks von Dyckerhoff in Neuss mit Zementklinker sicherzustellen und parallel dazu Hütten sand nach Lengerich zu transportieren.

Das umfangreiche Logistikkonzept von Stinnes Freight Logistics beinhaltet neben der Entwicklung, Durchführung und Überwachung von Schienen- und Straßenleistungen auch die Be- und Entladung sowie Verwiegung der Waggons und Lkws in den einzelnen Werken zwecks genauer Abrechnung. Das Besondere an dem Konzept: Die Lieferung des gesamten Jahresbedarfs an Zementklinker für das Neusser Werk teilen sich beide Verkehrsträger. „Als logistischer Komplettdienstleister setzen wir auch Lkws ein, denn wir wollen unserem Kunden in ers-

ter Linie einen optimalen Service bieten“, begründet Jürgen Eisner, zuständiger Key Account Manager im Marktbereich Baustoffe/Entsorgung bei Stinnes, die Maßnahme.

Die Splittung der zu transportierenden Gesamttonnage an Zementklinker wurde notwendig, da der Gleisanschluss im Werk Lengerich bereits ausgelastet war. Für die Verladung auf die Schiene kam deshalb nur das Dyckerhoff-Werk in Neubeckum in Frage. Jeweils zwei mit Zementklinker beladene Plantrains pro Woche pendeln seit Februar zwischen Neubeckum und Neuss.

Ausgeklügeltes Rundlaufkonzept

Die restlichen Mengen an Zementklinker fahren seit Anfang April von Lengerich aus mit dem Lkw nach Neuss. Die Transporte sind Bestandteil eines ausgeklügelten Rundlaufkonzepts, das Stinnes für den Baustoffproduzenten entwickelt hat: Nach der Entladung in Neuss rollen die Lkws unter der Regie von Stinnes im Leerlauf ins Thyssen-Werk Duisburg. Dort werden sie mit Hütten sand beladen. Nach der Entleerung werden die Fahrzeuge sofort wieder mit Zementklinker für das Neusser Werk beladen. Die

komplexen Lkw-Verkehre wickelt ein Spediteur unter der Federführung von Stinnes ab.

„Unser Ziel ist es, Kunden komplette logistische Leistungen aus einer Hand anzubieten, die den heutigen Anforderungen im Transport- und Logistikbereich voll und ganz gerecht werden. Deshalb haben wir bereits in der Konzeptionsphase diesen effizienten Rundlauf entwickelt, um die Ressourcen für Dyckerhoff optimal einzusetzen“, sagt Karsten Sachsenröder, Marktbereichsleiter Baustoffe/Entsorgung bei Freight Logistics. „Wir möchten die Verkehre im nächsten Jahr gemeinsam mit dem Kunden weiter ausbauen.“ ■



Shakehands bei der Vertragsunterzeichnung (v. l.): Rüdiger Körner (Dyckerhoff), Jürgen Eisner (Stinnes), Manfred Himmelbach (Dyckerhoff), Karsten Sachsenröder (Stinnes)

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Baustoffe/Entsorgung
Jürgen Eisner
Tel.: +49 (0)681 308-2368
Fax: +49 (0)681 308-2369
E-Mail: juergen.eisner@stinnes.de

Logistische Höchstleistung für Südzucker

Dass Stinnes nicht nur bei langfristigen Kooperationen, sondern auch im Spotmengengeschäft zu logistischen Höchstleistungen fähig ist, zeigt die Zusammenarbeit mit der Südzucker AG: Zirka 150.000 Tonnen losen Zucker lässt der Logistiker innerhalb von nur fünf Monaten von verschiedenen Südzucker-Standorten per Schiene nach Antwerpen transportieren.

In sechs Ganzzügen pro Woche fährt Railion den Zucker von den Südzucker-Werken in Plattling, Ochsenfurt, Groß-Gerau und Offenau bei Bad Friedrichshall zur belgischen Grenze. Dort übernimmt die belgische Güterbahn B-Cargo die jeweils mit zirka 1.300 Tonnen Zucker beladenen Züge und bringt sie im Sechs-Stunden-Takt in einem Shuttlesystem zu den Terminals im Antwerpener Hafen. Dort wird der Zucker über einen Tiefbunker entladen und lose in Silos eingelagert, bevor er abesackt und in Container beladen nach Übersee geht. Für den Transport kommen moderne Lebensmittelwagen der Bauart Tagnoos 898 zum Einsatz. Sie entsprechen den

modernsten Transportanforderungen und zeichnen sich unter anderem durch eine rostfreie Innenauskleidung aus Stahl und die tief liegende Mittenentladevorrichtung aus, die eine bequeme und schnelle Entladung im Tiefbunker ermöglicht.

Die intensive Zusammenarbeit zwischen Stinnes und Südzucker konzentrierte sich bis zum Sommer 2004 für die Exportverkehre über die Seehäfen vorwiegend auf die Rüben-Kampagne in den Monaten Oktober bis Dezember. Seit dem EU-Beitritt der neuen Mitgliedsländer im Mai 2004 ist der Anteil der Zucker-Exporte aus den deutschen Südzucker-Standorten über die



Der Lebensmittelwagen der Bauart Tagnoos 898 eignet sich durch eine rostfreie Innenauskleidung aus Stahl und die tief liegende Mittenentladevorrichtung hervorragend für den Transport von Zucker

Seehäfen Koper, Rostock, Hamburg und Antwerpen stetig gewachsen. Diese Entwicklung wurde durch die sehr guten Ernten im Zeitraum 2004/2005 und 2005/2006 und das damit verbundene höhere Potenzial für Exporte in Länder außerhalb der europäischen Gemeinschaft noch verstärkt. ■

Containerterminal Nagold an das Automotive RailNet angeschlossen

Vor rund zwei Jahren wurde das Containerterminal in Nagold wieder für den Bahnbetrieb geöffnet. Seitdem wickelt die Schenker Automotive RailNet GmbH dort in Zusammenarbeit mit dem Betreiber, der Spedition Kußmaul, wieder Verkehre ab. Anfang des Jahres wurde das Terminal an das europaweite Automotive RailNet von Schenker angebunden.

2004 hatte Kurt Plathe die Spedition Kußmaul übernommen und das Containerterminal Nagold gemeinsam mit der Schenker Automotive RailNet GmbH aktiviert, nachdem es 1998 geschlossen worden war. Anlass für die Reaktivierung bildete eine Anfrage des Automobilzulieferers Oxford Automotive: Da dessen Standort in Nagold keinen eigenen Gleisanschluss besitzt, benötigte er eine entsprechende Anbindung an das Logistikzugsystem seines Kunden, eines namhaften Automobilherstellers.

Seit zwei Jahren verkehren auf der Relation Bremen-Nagold im Einzelwagenverkehr täglich mindestens zwei moderne Schie-

bewandwagen der Bauart Hbis-tt 293. Sie transportieren Fahrzeugteile, die in der Speditionshalle des Containerterminals entladen und dem Empfänger per Lkw zeitnah zugestellt werden. Anfang Januar konnten weitere Zuliefererverkehre ab Bremerhaven hinzugewonnen werden. Nagold ist seitdem über den Knotenpunkt Sindelfingen und die Drehscheibe Kornwestheim an das internationale Automotive RailNet angeschlossen, das speziell für die europäische Automobilindustrie entwickelt wurde.

„Der Start der Automotive-Verkehre war nicht ganz einfach“, beschreibt Christian Süß, der zuständige Key Account Mana-

ger bei Schenker Automotive RailNet die Anfänge der Zusammenarbeit mit Oxford Automotive. „Zum einen bedurfte es einer engen Abstimmung mit DB-Netz, um zwischen dem vertakteten Personenverkehr ein Zeitfenster für die Bedienung zu bekommen, zum anderen musste geprüft werden, ob die großen Automotive-Wagen mit ihrer Ladehöhe von knapp drei Metern die Strecke befahren dürfen. Knackpunkt war hier das Profil des Tunnels nahe Hochdorf bei Horb.“ Der Einsatz hat sich gelohnt, denn heute laufen bereits täglich bis zu fünf Wagen im Empfang und Versand über das Terminal in Nagold. „Weiteres Potenzial sehen wir künftig vor allem im Ganzzugbereich“, ergänzt Süß ■

Schenker Automotive RailNet GmbH
Christian Süß
Tel.: +49 (0)711 35880-292
Fax: +49 (0)711 35880-257
E-Mail: christian.suess@stinnes.de

WM-Logistik aus einer Hand

Die Bahn-Tochter Schenker ist der offizielle Logistikdienstleister für die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft Deutschland 2006™. Ein eigens aufgestelltes Team von SCHENKER*globalsportsevents* kümmert sich dabei um die gesamte Logistik für die Megaveranstaltung.

Nächtliches Farbenspiel: Schenker übernimmt auch die Logistik für den von André Heller gestalteten Fussball-Globus FIFA WM 2006™, der bis zum 31. Juli durch Deutschland tourt

Foto: DB AG/Louis

32 Fußball-Mannschaften mit Hundertschaften an Gefolge, 15.000 akkreditierte Journalisten und rund 3,5 Millionen Besucher erwartet Deutschland zur FIFA WM 2006™. Dem gegenüber steht das 16-köpfige Team von SCHENKER*globalsportsevents*, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Logistik des beeindruckenden Riesevents zu realisieren. Die besondere Herausforderung: Schenker trägt rund 80 bis 90 Prozent der Logistikverantwortung während der rund einen Monat dauernden Veranstaltung. Dazu gehören neben dem Handling für Spielstätten und Mannschaften auch die Betreuung des kulturellen Rahmenprogramms sowie die Eröffnungs- und Schlusszeremonien. So verantwortet Schenker beispielsweise seit Januar 2005 die Transportlogistik für die Tour des von André Heller gestalteten Fussball-Globus FIFA WM

2006™, der in den zwölf deutschen Austragungsorten für die Weltmeisterschaft wirbt.

Für die Spediteure und Projektmanager von SCHENKER*globalsportsevents* hat das Turnier schon vor geraumer Zeit begonnen. „Wie erarbeiten Ablaufpläne, wählen Lagerstandorte aus und stimmen Sicherheitskonzepte ab“, beschreibt Christian Schultze, 2006 FIFA World Cup™ Project Director, einen Teil der Aufgaben seines Teams. Bis zum Eröffnungsspiel wird das Team auf knapp 300 Mitarbeiter aufgestockt sein. Kern des umfangreichen Logistikkonzepts sind die so genannten „Log Points“ am Rande des Sicherheitsringes vor den zwölf Stadien. Hier kontrolliert das Schenker-Team Fracht und Papiere und gleicht die Daten der Lieferanten mit dem Master Delivery Schedule ab. Um den Sicherheitsring

passieren zu können, benötigen Personen und Fahrzeuge eine spezielle Genehmigung. Neben der Sicherheit, die bei der FIFA Fussball WM 2006™ einen besonders großen Stellenwert hat, dienen die Log Points vor allem dazu, dass es an den Nadelöhren der Lieferkette nicht zu Staus kommt.

Logistik für Medien und Sportler

Neben den zahlreichen Logistikaufgaben für die zwölf Stadien besteht eine weitere Herausforderung im Aufbau des Medienzentrums. Größter Anlaufpunkt wird das International Broadcast Center (IBC) auf dem Gelände der Messe München sein. Je nach Land reisen bis zu sechs Fernsehsender an. „Wir gehen davon aus, dass weit über 1.000 Tonnen Fracht zum IBC transportiert und eingebaut werden“, äußert sich Georg



DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensele bei der Ziehung der Gewinner der Messeverlosung

Gewinner der FIFA WM™-Ticketverlosungen stehen fest!

In der letzten Ausgabe der FreightNews waren drei Mal zwei Freitickets für die FIFA WM 2006™ verlost worden. Anfang April wurden die drei Gewinner unter Aufsicht des Rechtsdienstes in der Railion-Zentrale in Mainz gezogen. Die WM-Karten gelten für je ein Spiel in Hamburg, Hannover und München. Bereits im März hatte Dr. Norbert Bensele, Vorstand von DB Logistics, zehn Mal zwei Freikarten gezogen, die auf der transport logistic-Messe in München verlost worden waren. Die glücklichen Gewinner beider Verlosungen wurden bereits benachrichtigt. ■



Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail bei Stinnes Freight Logistics, zieht die FreightNews-Gewinner

Gartner, Leiter Messeservice bei Schenker in München, zuversichtlich. Ins IBC werden alle Sendungen vom Lager oder direkt über den Log Point durch Schenker beliefert. Peter Richter, für Schenker tätig in der Abteilung Logistik des Organisationskomitees, erklärt: „Gut organisierte Fernsehsender, wie die von den Japanern, schicken das technische Grundgerüst rund einen Monat vorher.“ Die eigentlichen Geräte kommen dann im Mai und erst kurz vor dem Anpfiff werden die Kameras geliefert. In jedem der zwölf Stadien soll es mindestens 20 Kameras geben, welche die Signale über die Regiewagen ins IBC München senden.

Sind die Kameras ausgerichtet, die Bierstände aufgebaut und der Rasen verlegt,

ist die wichtigste Fracht noch lange nicht transportiert: das Gepäck der Spieler – die Trikots, Stutzen und Fußballschuhe der Stars, die den Ball erst ins Rollen bringen. Schenker steuert die gesamte Logistik rund um alle Gepäcktransporte, hierzu gehören neben der An- und Abreise natürlich auch die Spielortwechsel während des Turniers. Bis kurz vor Turnierstart sammelt Verena Dörner, Projektmanagerin für den Bereich Teamservice, die Informationen der 32 Delegationen über deren Reisewege. Bei rund sieben Tonnen Fracht pro Delegation keine leichte Aufgabe für Verena Dörner: „Wenn ich in den Urlaub fliege, packe ich ja auch nicht Monate im Voraus.“ Denn oft wird erst sehr kurzfristig entschieden, wie die Mannschaften und auch ihre Fracht reisen.

Langjährige Erfahrung bei großen Sportveranstaltungen

Mit seiner langjährigen Erfahrung bei großen Sportereignissen auf der ganzen Welt verfügt Schenker über exzellente Referenzen: so zum Beispiel bei den Olympischen Spielen 1972 in München, 2000 in Sydney, 2002 in Salt Lake City, 2004 in Athen und 2006 in Turin, sowie bei der FIFA WM 2002™ in Japan/Korea oder auch der UEFA EURO 2004™ in Portugal. Die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ wird in der Firmengeschichte von Schenker mit Sicherheit zu einem weiteren beeindruckenden Meilenstein. ■

Vorsicht Flachglas!

Im Januar dieses Jahres konnte Stinnes gemeinsam mit dem CargoZentrum (CZ) Köln neue Ganzzugverkehre für den Flachglasproduzenten SAINT-GOBAIN GLASS Deutschland GmbH gewinnen. Dafür war eigens die Güterverkehrsstelle in Porz (Rhein) reaktiviert worden.

Mit über 180.000 Mitarbeitern in mehr als 50 Ländern gehört der Saint-Gobain-Konzern zu den hundert größten Industriegruppen der Welt. Allein in Deutschland besitzt das Unternehmen 70 Standorte. Produziert werden hier vor allem Flachglas, Verpackungen, Bauprodukte und Hochleistungswerkstoffe. Im August letzten Jahres hatten sich Vertreter des CZ Köln, des Freight Logistics-Marktbereichs Baustoffe/Entsorgung und von SAINT-GOBAIN GLASS getroffen, um über die Wiederinbetriebnahme der Güterverkehrsstelle Porz (Rhein) zu verhandeln. Deren Bedienung war vor einigen Jahren aufgrund zu geringen Verkehrsaufkommens eingestellt worden. Durch ein von Stinnes entwickeltes wirtschaftliches Logistikkonzept gelang es schließlich, die Güterverkehrsstelle wieder für den Schienenverkehr zu aktivieren.

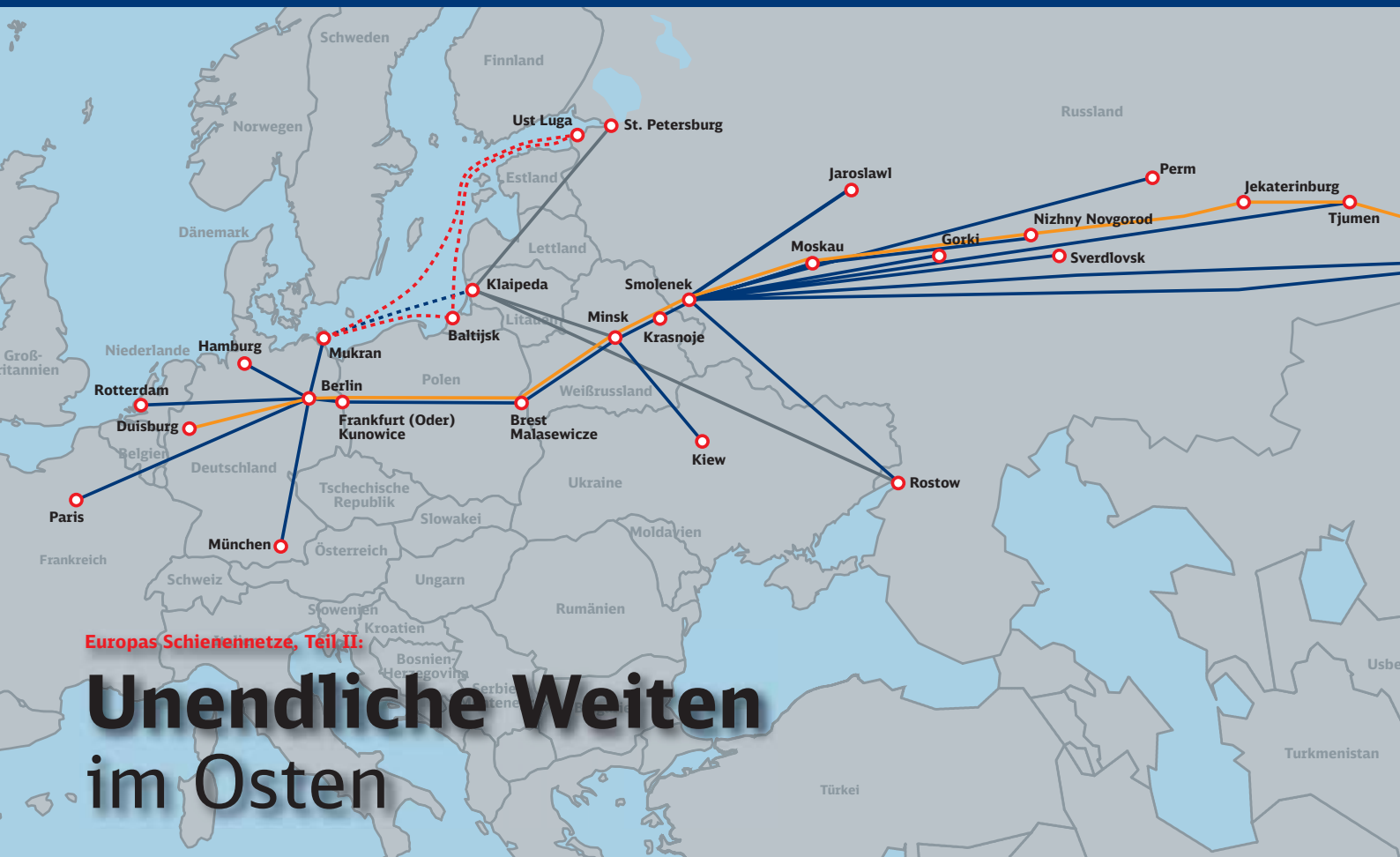
Ein Teil der umfangreichen Leistungen für SAINT-GOBAIN GLASS ist der Werksrangierdienst durch das CZ Köln in dessen Produktionsstätte in Porz am Rhein. „Wir konnten beweisen, dass wir im Team in der Lage sind, ein attraktives Angebot zu machen und gleichzeitig Arbeitsplätze zu sichern“, sagt Hansgerd Choutka vom Kooperationsmanagement des CZ Köln. Des Weiteren übernimmt Stinnes den Transport von Flachglas ins sächsische Werk des Flachglasherstellers sowie nach Dabrowa in Polen. Zwischen zwei und drei Ganzzüge verlassen monatlich das Werk in Porz. Die Fahrt geht zunächst nach Köln Kalk Nord, von dort aus laufen die Wagen weiter nach Torgau oder via Horka nach Polen.

Bei den Transporten werden spezielle Güterwagen des Flachglasherstellers ein-



Auch das Bundeskanzleramt in Berlin ist mit Flachglas von SAINT-GOBAIN GLASS ausgestattet

gesetzt. Sie sind durch ihre geschlossene Bauweise optimal für den Glasverkehr auf der Schiene geeignet. „Derzeit gibt es intensive Gespräche mit SAINT-GOBAIN GLASS“, äußert sich Maren Schemmann, zuständige Produktmanagerin im Freight Logistics-Marktbereich Baustoffe/Entsorgung, zum aktuellen Stand der Verhandlungen. „Wir sind der gemeinsamen Überzeugung, dass sich die Schiene am besten für den Glastransport eignet“. Und Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe/Entsorgung ergänzt: „Damit sind die Möglichkeiten geschaffen, für weitere Standorte europaweit Verkehre zu generieren.“ ■



Europas Schienennetze, Teil II:

Unendliche Weiten im Osten

Die Experten sind sich einig: Im Warenaustausch zwischen Deutschland und den GUS-Staaten besitzt die Bahn eine große Zukunft. Denn für weite Distanzen und großvolumige bündelungsfähige Warenströme ist der Schienengüterverkehr prädestiniert. Doch noch gibt es zahlreiche Hindernisse, vor allem durch Unterschiede hinsichtlich infrastruktureller Standards.

Der Handel zwischen Deutschland und den GUS-Staaten boomt. Bereits seit Jahren steigen die Ein- und Ausfuhr im zweistelligen Bereich. So betrug allein der Umsatz mit der GUS und den zur EU beigetretenen osteuropäischen Ländern – den so genannten MOE-Staaten – von Januar bis September 2005 etwa 100 Milliarden Euro. Das stetig wachsende Handelsaufkommen besitzt auch Auswirkungen auf die Logistikbranche, die hier neue Wachstumschancen wittert. Allein für das Transitland Deutschland wird durch die Ostverkehre nach Russland und in die GUS-Staaten ein Ansteigen des Güterverkehrsvolumens bis 2015 um jährlich 2,8 Prozent vorausgesagt, andere Schätzungen gehen sogar von 60 Prozent Wachstum im genannten Zeitraum aus. Auch

der Schienenanteil, den Stinnes mit der GUS abwickelt, wuchs von 640.000 Tonnen im Jahr 2002 auf 726.000 Tonnen im letzten Jahr.

Die Verkehrsinfrastruktur in den GUS Staaten und Russland ist hingegen mit westlichen Standards noch nicht vergleichbar. Bereits heute stößt der Straßenverkehr dort vielfach an seine Grenzen. So stehen in Polen und Ungarn, zwei wichtigen Transitländern zwischen Europa, Russland und den Balkanländern, jeweils nur rund 400 Kilometer Autobahn zur Verfügung. Auch die Hauptstrecken der osteuropäischen Bahnen sowie die Umschlagterminals verfügen größtenteils noch nicht über eine leistungsfähige Infrastruktur. Dennoch: Rund 30 Prozent beträgt heute der Schienenanteil am Modal Split im Güterverkehr mit

Polen und Tschechien. Um diesen Anteil auszubauen, ist eine Harmonisierung des internationalen Schienenverkehrs nötig. Noch immer bedeutet jede Grenzüberschreitung mit Lok- und Personalwechsel und den unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssystemen Verzögerungen und damit einen Wettbewerbsnachteil gegenüber der Straße.

Umladung auf Breitspurwagen

Ein Hindernis für den durchgehenden Schienenverkehr nach Russland ist die Breitspur, die an der polnisch-weißrussischen Grenze beginnt. Nur 85 Millimeter trennt diese von der mitteleuropäischen Normalspur (1.435 Millimeter). Die Auswirkungen sind jedoch groß, denn Züge aus Westeuropa können nicht durchfahren und die Güter müssen an den Grenzen immer noch auf Breitspurwagen umgeladen werden. Die Unterschiede zwischen Ost und West hinsichtlich der Spurweiten sind historisch begründet: So entstand die russisch-finnische Breitspur im Zarenreich des 19. Jahrhunderts. Die versuchte Invasion Napoleons und der verlorene Krimkrieg



waren noch nicht vergessen. Daher wählte man eine Spurweite von exakt fünf englischen Fuß (1.524 Millimeter, seit den 70-er Jahren 1520 Millimeter), um zu verhindern, dass das russische Schienennetz bei Eroberungsplänen verwendet werden konnte. Der „kleine Unterschied“ bei der Spurweite erweist sich jedoch heute als wirtschaftlicher und technischer Nachteil beim Warenaustausch mit den Handelspartnern in Westeuropa.

Um die Systemunterschiede zwischen Ost und West zu überwinden, haben die Deutsche Bahn und die polnische PKP die so genannte Automatische Umspurtechnik entwickelt. Auf einer vereinheitlichten Umspuranlage können sowohl Radsätze polnischer als auch deutscher Bauart automatisch den unterschiedlichen Spurweiten angepasst werden. Dabei lassen sich die Radscheiben nach der Entriegelung auf der starren Achse in die jeweilige Endstellung verschieben und anschließend wieder verriegeln. Die Technologie ist bereits ausgereift, derzeit aber noch in Erprobung. Die Zulassung von Fahrzeugen mit Spurwechseltechnik

bei der russischen Staatsbahn RZD und der weißrussischen BC sowie deren Vermarktung in Zusammenarbeit mit Kunden und Privatwageneinstellern ist derzeit in Planung. Doch nicht nur Hindernisse, auch Chancen stecken im Schienengüterverkehr mit den GUS-Staaten. Um zu demonstrieren, welches Potenzial der Schienentransport nach Russland besitzt, fuhr im November letzten Jahres ein Pilotzug von Berlin nach Moskau, der für die 1.800 Kilometer lange Strecke nach Moskau nur drei Tage benötigte. Er verkürzte damit nicht nur die Transportzeit um sechs Tage, sondern war auch erheblich schneller als der Lkw (siehe FreightNews 5/05, Seite 5). Ziel des Projekts: den Warenfluss zwischen den beteiligten Ländern zu beschleunigen und die Hindernisse an der EU-Außengrenze zu überwinden. Denn an der polnisch-weißrussischen Grenze muss nicht nur auf Breitspur verladen werden, auch der westeuropäische Frachtbrief verliert samt Begleitdokumenten seine Gültigkeit und neue, umfangreichere Dokumente werden vom Zoll für den osteuropäischen Raum ausgestellt. Das allein dauert bis zu einem Tag.

Vor drei Jahren hatten die Deutsche Bahn, die polnische PKP, die weißrussische BC und die russische RZD das so genannte „Vier-Achsen-Projekt“ ins Leben gerufen. Neben dem Ausbau der Infrastruktur und dem Einsatz von international kompatiblen Mehrsystemloks gehört die Beschleunigung der Grenzabfertigung zu den wichtigsten Zielen des Projekts. Moderne Technik beim Austausch von Fracht- und Betriebsdaten, eine Harmonisierung des Frachtrechts sowie erleichterte Zollverfahren sollen die langen Standzeiten im Güterverkehr deutlich verkürzen. Erst vor kurzem wurde ein elektronischer Datenaustausch auf Basis der international standardisierten Softwarelösung EDIFACT erarbeitet. Sie beinhaltet sowohl Auftragsdaten inklusive Frachtbrief, als auch betriebliche Informationen zu den Zügen. Auf diese Weise können PKP und BC frühzeitig Maßnahmen zur schnelleren Abwicklung der Schnittstelle Breitspur-Schmalspur einleiten. Dazu gehört das Umschreiben des Frachtbriefes, das Vorbereiten der Zolldokumente und die Wagendisposition für die Umspurung. So soll der verlorene Tag beim Grenzübergang nach Weißrussland wieder aufgeholt werden.

Bitte lesen Sie auf Seite 16 weiter...

... weiter von Seite 15: **Unendliche Weiten im Osten**

Getestet wird das neue Verfahren beim Russland-Express, einem Produkt, das Stinnes auf dem so genannten Korridor II anbietet. Der 1.830 Kilometer lange Schienenweg führt von Berlin über Warschau, Minsk und Moskau bis nach Nizhny an der Wolga. Täglich verbindet der Expresszug über die Drehscheiben Seddin bei Berlin und das russische Smolensk die wichtigsten Wirtschaftsregionen auf beiden Seiten. Seit seinem Start 1999 konnte die Auslastung um zirka 30 Prozent auf durchschnittlich 21 Wagen pro Tag zulegen. In Gegenrichtung verkehrt seit 2001 der Europa-Express. Wie sein Pendant bietet er kurze Laufzeiten, festgelegte Zeitfenster und eine grenzüberschreitende Überwachung. Doch auch der Kombinierte Verkehr nimmt im Schienenverkehr zwischen Deutschland und Russland stetig zu. Hier bietet Stinnes unter anderem die Containerzüge Ostwind und Westwind, die ebenfalls über Drehscheibensysteme laufen und unter Einbeziehung des KV-Operators Intercontainer-Interfrigo (ICF) vermarktet werden.

Um die zunehmenden Verkehre mit Russland zu koordinieren, hat Railion – der Schienen-carrier der Bahn – 2003 die Railion-Tochter OOO Railion Russja Services gegründet. Sie hilft bei der Durchführung von Schienentransporten nach Osteuropa und kümmert sich um den direkten Frachtein Kauf bei den beteiligten Bahnen. Auch Zusatzdienste gehören zum Angebot des Dienstleisters, unter anderem der Vor- und Nachlauf per Lkw, Lagerhaltung und die Übernahme von Zollformalitäten.

Kombination Schiene/Schiff

Doch Stinnes baut beim Güterverkehr mit dem großen Nachbarn nicht allein auf die Schiene, es gibt auch eine Eisenbahnfäherverbindung vom Hafen Sassnitz/Mukran auf Rügen ins litauische Klaipeda. Das Besondere: Mukran ist der einzige Ort in Westeuropa, der einen Anschluss an russische Breitspur besitzt. Dadurch können Güter dort direkt auf Breitspurwagen umgeschlagen werden und so ohne Umladung von Deutschland zu Empfängern in der GUS und umgekehrt transportiert werden. Die Be- und Entladung der Wagen wird in den Anlagen der Deutschen Bahn durchgeführt, die über modernes Umschlag-equipement und Lagermöglichkeiten für nahezu sämtliche Güter verfügt. In Klaipeda besitzt Stinnes ein eigenes Büro, das auf Wunsch die gesamte Transportabwicklung organisiert. In Mukran betreibt die TRANSA Spedition eine eigene Geschäftsstelle, die neben den Umschlagleistungen auf deutschem Boden auch Serviceleistungen organisiert, wie zum Beispiel Dokumentenhandling, Erledigung von Zollformalitäten, Kommissionierungen sowie Verladungen und Ladungssicherungen, auch für Lademaßüberschreitungen. Derzeit ist die Fährlinie Mukran-Klaipeda die einzige Breitspurverbindung in der Ostsee. Noch in diesem Jahr soll im russischen Baltijsk (Königsberger Gebiet) ein neuer Eisenbahn-Fährhafen entstehen. Stinnes arbeitet mit seinen Partnern zurzeit am Projekt einer Fährlinie nach Baltijsk, um

dem Wunsch vieler Kunden nach einer direkten Verbindung in die Wachstumsregion Russland Rechnung zu tragen.

Noch weiter als bis nach Russland führen die Schienenverkehre, die unter dem Dach von DB Logistics durchgeführt werden. Die Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH, Spezialist für Osteuropa und die GUS-Staaten, vermarktet gemeinsam mit anderen Bahnen und Speditionsunternehmen den Mongolischen Vektor „Shu I“. TRANSA organisiert sowohl die Leistungen in der Relation Ost-West, als auch in der Gegenrichtung über ihre Niederlassung in Berlin. Dazu gehören die Koordination, Laufüberwachung, Korrespondenz, Statusmeldungen, Dokumentenhandling, Zollabwicklung, speditionelle Leistungen und Vor- und Nachläufe auf der Straße. Shu I, der Zug der Superlative, bietet seit Juni letzten Jahres eine regelmäßige Verbindung zwischen der Stadt Huhot in China und Duisburg und benötigt für die 9.814 Kilometer lange Strecke nur 15 Tage. Er ist damit schneller als jedes Schiff, und das, obwohl nicht nur vier Ländergrenzen, sondern gleich zwei Mal unterschiedliche Spurweiten überwunden werden müssen – einmal an der chinesisch-russischen Grenze und dann wieder zwischen Weißrussland und Polen. TRANSA übernimmt die Vermarktung des Rücklaufs nach China und bietet ein breites Servicepaket: von der permanenten Laufüberwachung, über die Abwicklung von Zollformalitäten bis hin zur Zustellung beim Kunden per Lkw-Nachlauf.



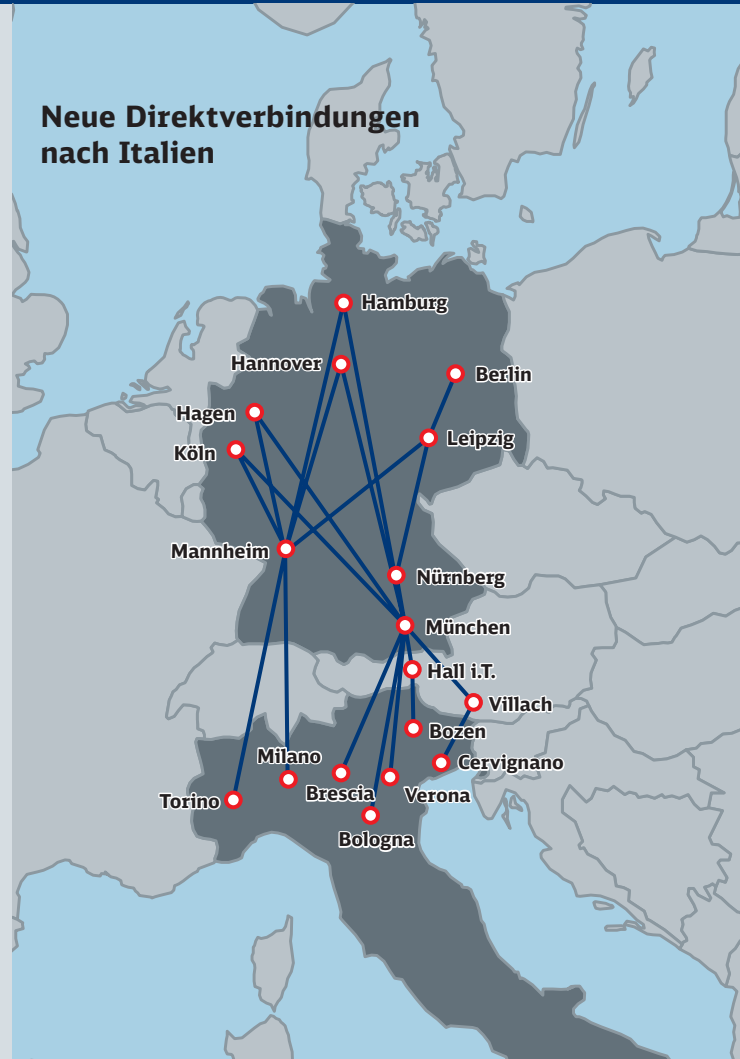
Der Eisenbahnfährhafen Sassnitz/Mukran auf Rügen besitzt als einziger Hafen in Westeuropa russische Breitspur

Doch nicht mit dem Riesen Russland macht Stinnes die größten Geschäfte im Osten: Im Verkehr mit Polen wurden 2005 etwa 9 Millionen Tonnen auf der Schiene befördert. Selbst Tschechien läuft Russland mit einem Schienentransportvolumen von rund 6 Millionen Tonnen allein im vergangenen Jahr im Wechselverkehr mit Deutschland locker den Rang ab. Seit dem Wegfall der Zollgrenzen ist das Handelsvolumen mit Deutschland stetig gestiegen. Zwischen Stinnes und der Tschechischen Bahn (CD) besteht eine enge Zusammenarbeit. So werden zum Beispiel seit Jahren im gegenseitigen Austausch Lokomotiven und Lokführer grenzüberschreitend eingesetzt. Auch hier zeigt Stinnes Intermodal, dass der Kombinierte Verkehr zu den Wachstumsträgern von und nach Osteuropa gehört: Insgesamt 67 Ganzzüge pro Woche verkehren zwischen Deutschland, Tschechien beziehungsweise der Slowakei. Tendenz: steigend. ■

Railion und Trenitalia mit optimiertem Einzelwagenangebot

Mit Beginn dieses Jahres hat das neue Management der Trenitalia das Einzelwagensystem in Italien grundlegend und kontinuierlich verändert. Ab dem 3. April 2006 kommt es – nach einer Übergangszeit – deshalb zu qualitativ positiven Veränderungen im wichtigen Einzelwagenverkehr zwischen Deutschland und Italien. Railion hat mit dem Ziel der Qualitätsoptimierung Direktzugverbindungen eingerichtet, die eine zweimalige Umstellung in Italien in der Regel vermeiden. Die Neustrukturierungen im Einzelwagensystem der Trenitalia führen dazu, dass künftig die gemeinsamen Einzelwagenverkehre auf wesentliche Hubs in Italien konzentriert werden. Ziel ist es, den Kunden verbesserte Anbindungen im deutsch-italienischen Wagenladungsverkehr zu bieten. In der Schweiz wird der Transit über die Traktion durch die Schweizer BLS Cargo AG verstärkt, an der Railion zu 20 Prozent beteiligt ist. So kann die wichtige Rangierdrehscheibe Mailand zukünftig von Mannheim direkt erreicht werden. Die Kunden von Railion vereinbaren zunehmend dieses leistungsstarke, alpenquerende Angebot. ■

Neue Direktverbindungen nach Italien



Stinnes Intermodal erneuert Westhafengeschäft

Stinnes Intermodal richtet seine Schienenverkehre mit den Westhäfen neu aus. In diesem Zuge hat die niederländische Railion-Tochter Conliner Container Transport Services B.V. ihre Geschäftstätigkeit zum 1. April eingestellt.



Alle bisherigen Hinterlandverkehre von Conliner von den Westhäfen nach Deutschland und Österreich werden künftig durch Angebote von Stinnes Intermodal in Zusammenarbeit mit verbundenen Operateuren ersetzt und durch eine bessere Vernetzung gestärkt. Dabei soll das Leistungsangebot erweitert und die Verkehrsanbindungen ausgebaut werden. Neben den Nordhäfen sind Rotterdam als Europas größter Hafen sowie Antwerpen – die Nummer drei unter den europäischen Häfen – wichtige Knotenpunkte im internationalen Kombinierten Verkehr. „Als Marktführer im Kombinierten Verkehr wollen wir am starken Wachstum der

maritimen Verkehrsströme noch mehr teilhaben“, erläutert Dr. Sebastian Jürgens, Leiter Stinnes Intermodal, die Neuausrichtung. „Deshalb werden wir unser Leistungsangebot durch weitere Direktzugverbindungen ausbauen und die Westhäfen über Drehscheiben im Hinterland stärker mit bestehenden Angeboten des kontinentalen Kombinierten Verkehrs vernetzen.“ Mit seinem grenzüberschreitenden Zugnetz ist Stinnes Intermodal an mehr als 50 Prozent aller europäischen KV-Transportleistungen beteiligt. Die tägliche Transportkapazität liegt bei rund 12.000 Lkw-Fahrten. ■

Schlagkräftige Logistik für die Papierindustrie

Für einen großen schwedischen Zellstoffproduzenten hat Stinnes gemeinsam mit dem Seehafenspediteur Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG ein maßgeschneidertes Transportkonzept entwickelt: Seit Anfang April werden dessen Produkte per Seeweg und Schiene schnell und zuverlässig zu Empfängern nach Italien gefahren. Dreh- und Angelpunkt der Transporte ist der Lübecker Hafen.

Beim Transport ihrer Produkte nach Europa setzt die schwedische Papier- und Zellstoffindustrie traditionell auf Bahn und Schiff. Das gilt auch für das im Süden Schwedens beheimatete Unternehmen, das Zellstoff in unterschiedlichen Sorten für den europäischen Papiermarkt produziert. Das Naturprodukt wird im Wesentlichen aus Holz gewonnen und findet in einer Vielzahl von Produkten Verwendung, so zum Beispiel als Viskosefaser oder Füllstoff in Tabletten. Aber vor allem in der Papierproduktion ist Zellstoff ein unverzichtbarer Bestandteil, denn er wird dort für die Herstellung unterschiedlichster Papiersorten verwendet – vom Zeitungsdruckpapier über Tissue bis hin zu vielfältigen Spezialpapieren.

Einen Teil der Produkte des schwedischen Zellstoffherstellers fährt Railion bereits gemeinsam mit der schwedischen Partnerbahn Green Cargo durchgehend auf der Schiene zu Papierproduzenten nach ganz Europa. Für das Zellstoffwerk nahe Umea, das nach einer Produktionsumstellung größtenteils Zellstoff für den italienischen Markt herstellt, musste jedoch ein neues Logistikkonzept entworfen werden. „Die

Fabrik besitzt zwar keinen geeigneten Gleisanschluss, doch da das Werk direkt an der Ostsee gelegen ist, boten sich zwei Verschiffungskonzepte für die Ware an“, sagt Rolf Hadeler, zuständiger Verkaufleiter Nord im Freight Logistics-Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter. „Zum einen der direkte Seeweg zu einem italienischen Hafen oder aber eine ressourcen- und qualitätsgesteuerte Lieferung über den Hafen Lübeck.“

Gemeinsam entschied man sich schließlich für den Weg über den Hafen Lübeck, denn dieses Konzept bietet ein optimales Zusammenwirken von Seeschiff, Hafen und Bahn zugunsten einer schnelleren Verfügbarkeit der Ware. Gemeinsam mit dem Lübecker Seehafenspediteur Fr. Meyer's Sohn – einem weltweit tätigen Spezialisten im Bereich der Papier- und Zelluloselogistik – sowie dem Umschlagbetrieb Lehmann entwickelte Stinnes Freight Logistics ein passendes Konzept für den Zellstoffproduzenten. Dabei übernimmt der Hafen Lübeck eine zentrale Rolle, da der Zellstoff dort zwischengelagert und bedarfsgerecht auf der Schiene nach Italien gefahren werden kann.

„Dadurch können wir den Nutzen des Herstellers in Schweden, nämlich ressourcengesteuert produzieren zu können, mit dem Vorteil einer wesentlich schnelleren Verfügbarkeit in Italien ideal miteinander verbinden“, nennt Hadeler den wesentlichen Vorteil des Konzepts. Zu den weiteren Vorzügen des Transportsystems gehört, dass der Zellstoffhersteller seine Mengen

für Italien jetzt in die regelmäßigen Schiffstransporte für andere Empfänger in Europa über Lübeck einbinden kann.

Fr. Meyer's Sohn kümmert sich um die Verladung der Zellstofftransporte im Lübecker Hafen sowie um die Auftragserteilung für die Schienenverkehre. Da die Lagerhallen über einen eigenen Gleisanschluss verfügen, können die rund 62 Tonnen Zellstoff fassenden gedeckten Schiebewandwagen dort bequem beladen werden. „Stinnes rechnet für dieses Jahr mit einem Transportvolumen von 40.000 Tonnen nach Italien“, ergänzt der Leiter des Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter Kars-ten Sachsenröder. „Die Transporte werden flexibel und je nach Bedarf der Empfänger im Einzelwagenverkehr durchgeführt.“

Durch Änderungen in der Produktionsstruktur beim Kooperationspartner Trenitalia erfolgt die Bedienung der Güterverkehrsstellen in Italien seit Anfang April über die sechs Drehscheiben in Mailand, Turin, Verona, Bologna, Cervignano und Neapel (siehe dazu Artikel auf Seite 17). Diese werden jetzt von Railion direkt über die Rangierbahnhöfe in Mannheim und München erreicht, wodurch mit einer weiteren Optimierung der Transporte zu rechnen ist.

„Wir schätzen den hohen Leistungsstandard des europäischen Netzwerks von Railion und deren Verbundpartner im Einzelwagenverkehr“, unterstreicht Bernd Müller, Branch Manager und Coordinator Forest Products Import bei Fr. Meyer's Sohn. „Dadurch können wir zusammen mit unseren Partnern aus der Seewirtschaft, dem Hafenumschlag und Stinnes unseren gemeinsamen Kunden wettbewerbsfähige Konzepte vorlegen.“ Beide Logistikpartner sind sich einig, dass die gute Zusammenarbeit auch in Zukunft weiter ausgebaut werden soll. ■



Löschen der Zellstoffprodukte im Lübecker Hafen

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter
Rolf Hadeler
Tel.: +49 (0)421 2212350
Fax: +49 (0)421 2212359
E-Mail: rolf.hadeler@stinnes.de



Auch auf internationalen Messen erfolgreich am Ball

Im März präsentierte sich DB Logistics gleich zweimal auf internationalen Logistikmessen: Während der Messeauftritt auf der SITL (Salon International de Transport Logistique) in Paris ganz unter dem WM-Motto „We're on the Ball – Wir sind am Ball“ ablief, standen auf der TransRussia in Moskau vor allem die osteuropäischen Kunden im Fokus des Interesses.

Mit 45.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche, 700 internationalen Ausstellern und rund 25.000 Besuchern gehört auch die diesjährige SITL (7. bis 10. März) zu den größten Logistikmessen in Europa. Den 150 Quadratmeter großen Stand, der im Erscheinungsbild auf die Bahn als offiziellen Mobilitäts- und Logistikdienstleister der Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ hinwies, hatten sich die DB-Generalvertretung in Paris, Schenker France und die auf Landtransporte spezialisierte Schenker-Tochter Schenker-Joyau geteilt. Auch Vertreter aus den einzelnen Stinnes Freight Logistics-Marktbereichen waren zu Besuch gekommen, um sich vor Ort über neueste Innovationen in der Logistikbranche zu informieren. „Die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Unternehmensbereichen von DB Logistics verlief überaus positiv, vor allem beim Kundenkontakt“,

resümiert Bert Stingl, Leiter der DB-Generalvertretung in Paris. „Zudem folgten viele Kunden unserer Einladung. Die Messe war also insgesamt ein voller Erfolg für uns.“

TransRussia 2006

Die TransRussia (20. bis 23. März) hat sich mit mehr als 400 Ausstellern aus 22 Ländern als führendes Transportforum Russlands, der GUS-Staaten und des Baltikums etabliert. Auf dem deutschen Gemeinschaftsstand waren unter dem Dach von DB Logistics OOO Railion Russija Services, die Repräsentanz von DB Logistics in Russland, die TRANSA Spedition GmbH, die RAILOG GmbH sowie Schenker Ltd. und Schenker Russija vor Ort. Zu den Höhepunkten des Messeauftritts gehörte die Präsentation der Eisenbahnfährrverbindung vom Hafen Sassnitz/Mukran auf Rügen ins litauische Klai-

Gemeinsamer Stand auf der SITL: DB-Generalvertretung in Paris, Schenker France und die auf Landtransporte spezialisierte Schenker-Joyau

peda durch Freight Logistics. Der Schiffs-transport ist eine interessante Alternative zum durchgehenden Schienenweg in die GUS-Staaten, da der Rügener Fährhafen als einziger Ort in Westeuropa über russische Breitspur verfügt. Dadurch können Güter ohne zusätzliches Umladen zu Empfängern in der GUS und umgekehrt nach Deutschland transportiert werden. Die Leistungsfähigkeit wird von Stinnes, Railion und Transa durch eigene Vertretungen an allen Standorten der Transportkette sichergestellt.

Die Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH, Spezialist für Ostverkehre, stellte auf der Messe unter anderem den neuen, von ihr vermarkteten Containerzug „Mongolischer Vektor Shu I“ vor, der von China bis nach Duisburg fährt und vice versa. „Die zahlreichen angeregten Gespräche an den Informationscountern von Stinnes, Schenker und RAILOG zeigen, dass sich die Messe für alle Beteiligten gelohnt hat“, ist Kirstin Berdan, Kommunikation DB Logistics, überzeugt. ■

Türkei Container Shuttle früher am Ziel

Foto: RAILOG

Seit mehr als einem Jahr bietet die RAILOG GmbH, ein Schwesterunternehmen von Stinnes, eine regelmäßige Zugverbindung zwischen Duisburg und Istanbul: den Türkei Container Shuttle (TCS). Anfang März wurde ein neuer, optimierter Fahrplan eingeführt, durch den die Transportzeiten von sechs auf fünf Tage verkürzt werden konnten.

Die leicht geänderten Ladeschlusszeiten ab den Startbahnhöfen Duisburg und Istanbul Halkali ermöglichen eine um 24 Stunden vorverlegte Abfahrt. Da der Shuttle ab Duisburg bereits samstags um 3 Uhr startet, kommt er statt bisher freitags jetzt schon donnerstags um 6 Uhr in Istanbul an (siehe Kasten). Auch Richtung Norden erreicht der Zug Duisburg bereits einen Tag früher als bisher. „Die neuen Verkehrszeiten ermöglichen unseren Kunden aus den Bereichen Konsumgüter, Textilien, Chemie, Elektronik und aus der Automobilzulieferindustrie eine noch effizientere Planung und Steuerung ihrer Logistikketten unter Einbeziehung der Schiene“, freut sich Günther J. Ferk, Geschäftsführer der RAILOG GmbH.

Seit dem Start der Verkehre am 5. März 2005 befördert der TCS auf seiner fast 3.000 Kilometer langen Route durch Bul-

garien, Rumänien, Ungarn und Österreich pro Fahrt 17 Wagen. Auf jedem befinden sich zwei so genannte High Cube Container, deren Breite exakt auf die Maße der Europaletten abgestimmt ist. Das garantiert maximales Ladevolumen und einen schnellen Transfer zwischen Produktion, Lager, Straße und Schiene. Damit steht der verladenden Wirtschaft und Speditionsgesellschaften auf der langen Strecke eine sinnvolle Alternative zum reinen Straßentransport zur Verfügung. Die Kunden profitieren außerdem von genauen Laufzeiten und planbaren Kosten, die keinen saisonalen Schwankungen unterworfen sind.

Haus-zu-Haus-Zustellung

Ein weiterer Vorteil des Türkei Container Shuttles ist die Haus-zu-Haus-Zustellung der Güter. Gemeinsam mit dem Partner

Fahrplan Türkei Container Shuttle Halkali-Duisburg

Istanbul-Halkali

Ladeschluss	freitags	17:00 Uhr
Abfahrt	samstags	12:50 Uhr

Nürnberg

Bereitstellung	donnerstags	08:00 Uhr
----------------	-------------	-----------

Duisburg

Bereitstellung	donnerstags	08:00 Uhr
----------------	-------------	-----------

Fahrplan Türkei Container Shuttle Duisburg-Halkali

Duisburg

Ladeschluss	freitags	21:00 Uhr
Abfahrt	samstags	03:00 Uhr

Nürnberg

Ladeschluss	samstags	10:30 Uhr
Abfahrt	samstags	12:34 Uhr

Istanbul-Halkali

Bereitstellung	donnerstags	06:00 Uhr
----------------	-------------	-----------

Schenker Arkas in Istanbul, der die operative Abfertigung in der Türkei übernimmt, organisiert RAILOG die Gestellung der Container direkt beim Versender und stellt sie im Zielland zu. Mit seiner Kombination aus Schienen- und Straßentransport ist der Shuttleservice deshalb für Kunden innerhalb eines großen Einzugsgebiets interessant. Neben dem Großraum Rhein/Ruhr bedient RAILOG auch den fränkischen Wirtschaftsraum. In Nürnberg werden Container auf den TCS Richtung Türkei geladen und nordgehende Transporte abgeladen. ■

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