

# FreightNews

Nr. 3 | Dezember 2004

Informationen für Kunden von Freight Logistics

## Editorial

### Sehr geehrte Kunden,

das herannahende Jahresende bietet traditionell Gelegenheit, das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen und einen Blick in die Zukunft zu werfen. In diesem Jahr haben wir unsere Produkt-offensive, mit der wir

Ihnen Produkte des Schienengüterverkehrs nach dem Baukastensystem anbieten, ausgebaut. Das heißt klar definierte Produkte, transparente Leistungen und Preise. So werden beispielsweise unsere Ganzzug-Produkte Plan-, Vario- und Flextrain seit Mitte dieses Jahres auch international von Stinnes Nederland und Stinnes Danmark angeboten.

In 2005 bieten wir weitere innovative Ansätze zur Bewältigung des Güterverkehrs von morgen. Mit dem Logistikangebot **STINNESrailport** ermöglichen wir jetzt Verladern und Empfängern ohne Gleisanschluss einen wirtschaftlichen Zugang zum Schienennetz. Erst im November wurde das Railport-System von Dr. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, im Rahmen der „Mobilitätsoffensive“ als ein positives Beispiel für zukunftsfähige Verkehrssysteme vorgestellt.

Ich wünsche Ihnen – auch im Namen der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Stinnes AG – ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr. Wir freuen uns auf eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit mit Ihnen!

*Hans-Jörg Hager*  
Hans-Jörg Hager  
Vorstand Stinnes AG (Freight Logistics)

## STINNESrailport – Schienenlogistik mit System

Für Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss war schienenbasierte Logistik bisher im Wesentlichen auf den Kombinierten Verkehr beschränkt. Dies soll sich mit dem neuen Systemangebot **STINNESrailport** ändern.



Der **STINNESrailport** in Darmstadt bietet unter anderem eine Lagerfläche von 9.000 Quadratmetern, vier Ladegleise sowie jeweils 15 Lkw- und Waggonstellplätze

**R**ailports sind bimodale, universell nutzbare Logistikzentren, an denen der direkte Umschlag nahezu beliebiger Güter von der Schiene auf die Straße und umgekehrt möglich ist. Darüber hinaus werden dort logistische Zusatzdienstleistungen angeboten, die sich systematisch mit Transport und Umschlag zu intelligenten, kundenspezifischen Gesamtlösungen kombinieren lassen.

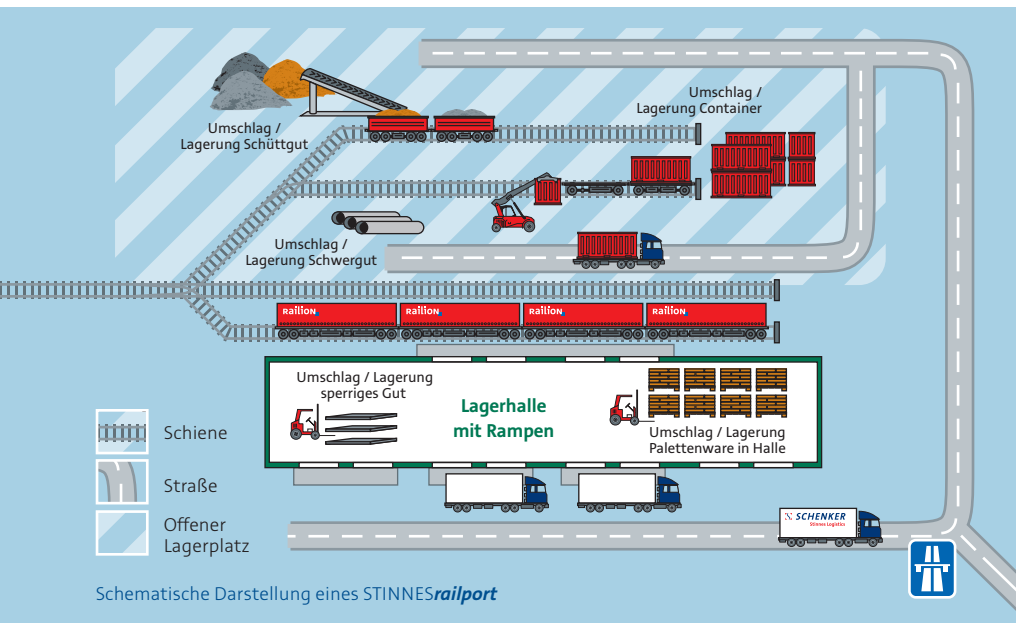
„Die Besonderheit des Railport-Konzeptes liegt in der konsequenten organisatorischen Umsetzung des Gesamtsystems“, so Helmut Geßlein, im Bereich Logistik Service für die Railport-Entwicklung und -Umsetzung verantwortlich. „Bei den bisherigen Insellösungen für so genannte ‘gebrochene Verkehre’ musste das Rad jedes Mal neu erfunden werden – wenn es überhaupt so weit gekommen ist. Denn für den wirtschaftlichen Betrieb von Umschlaganlagen und -equipment sind

große Mengen erforderlich, für die wiederum Ganzzüge benötigt werden. Diese Menge wird aber häufig nicht erreicht.“ Genau hier setzt **STINNESrailport** an: Sämtliche Systemleistungen werden so weit wie möglich standardisiert. Durch die Bündelung von Einzelwagen- und Wagengruppen mehrerer Firmen auf einem Railport werden schienenbasierte Ver- und Entsorgungskonzepte wirtschaftlich.

Ein **STINNESrailport** ist offen für die verschiedensten Güter: Neben Paletten können zum Beispiel auch Stahl- und Drahtcoils, Rollenpapier und selbst Massengüter wie Gips, Sand, Schotter und Kies transportiert, umgeschlagen und gelagert werden. „Dies wird die Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene – ein erklärtes Ziel von **STINNESrailport** – enorm vereinfachen

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: STINNESrailport – Schienenlogistik mit System



Schematische Darstellung eines STINNESrailport

und beschleunigen, sowohl innerdeutsch als natürlich auch grenzüberschreitend“, so Geßlein.

„Mit STINNESrailport richten wir uns an die vielen Versender und Empfänger in der Fläche, die nur per Lkw zu erreichen sind“, erläutert Frank Schuhholz, Leiter Logistik Service bei Stinnes Freight Logistics. „Der Zugang ist einfach, da wir als Systemführer den gesamten Transport von Haus zu Haus inklusive Umschlag und logistischer Zusatzleistungen aus einer Hand organisieren. STINNESrailport ist dabei das Bindeglied zwischen Schienenhauptlauf und Lkw-Vor- oder -Nachlauf – egal, ob nur der Versender oder der Empfänger einen Gleisanschluss besitzt oder keiner von beiden.“

Zu dem Railport-System, das Anfang kommenden Jahres als Gesamtsystem in Betrieb gehen soll, gehören zurzeit zwölf Standorte, Tendenz steigend. Mit Hamburg, Hannover, Berlin, Hagen, Halle, Darmstadt, Schweinfurt, Nürnberg, Kornwestheim und Regensburg ist die Stinnes AG zunächst in den wichtigsten Wirtschaftszentren Deutschlands vertreten. Mit Castelguelfo (Parma) in Italien sowie Taulov in Dänemark sind die ersten Standorte auf europäischer Ebene benannt. Ein Standort in den Niederlanden wird die erste Railport-Ausbaustufe vervollständigen.

Railports bieten kundenorientierte Zusatzleistungen, die aus reinen Schienentransporten schienenbasierte Logistikkösungen machen. „Dazu gehören unter anderem

Zwischenlagern, Palettieren, Kommissionieren, Abpacken, Verwiegen der Waren oder auch Packmittelbeschaffung, Bestandsmanagement, Zollabwicklung sowie Qualitätskontrolle. Und bei Bedarf können zeitkritische Transporte zusätzlich unter Laufüberwachung gestellt werden“, nennt Geßlein wichtige Bestandteile des Angebots. „Dabei orientieren wir uns mit unserem Serviceangebot am Bedarf unserer Kunden vor Ort.“

### Besserer Lieferservice bei optimierten Logistikkosten

Wird die Möglichkeit zur Lagerung von Gütern im Railport genutzt, können sowohl auf der Versandseite durch Direktverladung in Bahnwaggons als auch auf der Empfangsseite durch Just-in-time-Anlieferung Lagerkapazitäten abgebaut werden. Die dadurch entstandenen Freiflächen lassen sich dann zumeist produktiver nutzen. Durch eine Bündelung des Transportaufkommens sind zudem Skaleneffekte und damit Kostenvorteile gegeben. So können die über die gesamte Logistikkette hinweg vorhandenen Einsparungspotenziale realisiert werden. Auch Zusatzkosten durch die Lkw-Maut lassen sich mit STINNESrailport weitgehend vermeiden.

Weitere Vorteile gegenüber einer durchgehenden Belieferung per Lkw liegen in der hohen Transportsicherheit, der Umgehung von Lkw-typischen Restriktionen wie Wochenend- und anderen Fahrverboten, Lenkzeitbeschränkungen oder reduzierten Lastgrenzen. Großräumiges, auf die Bedürf-

nisse der jeweiligen Branche zugeschnittenes Wagenmaterial und zeitliche Flexibilität bei der Be- und Entladung von Waggons bieten ebenfalls Zusatznutzen. „Für die Kunden heißt das: Just-in-time- und Just-in-sequence-Zustellung bei maximaler Lieferqualität, variable Abrufmengen, kürzere und flexiblere Lieferintervalle und somit geringere Bestände bei gleichzeitig hoher Versorgungssicherheit“, verdeutlicht Geßlein die Vorteile des Railport-Angebots.

### Beispiel STINNESrailport in Darmstadt

Das Railport-Konzept wurde bereits im Vorfeld seiner Einführung erfolgreich getestet. Ein Beispiel ist der STINNESrailport Darmstadt. Er bietet eine Lagerfläche von insgesamt 9.000 Quadratmetern, davon 5.600 Quadratmeter beheizbar, vier Ladegleise, von denen erst vor kurzem eines für den Einsatz von Ganzzügen verlängert wurde, sowie jeweils 15 Lkw- und Waggonstellplätze. Im Fokus steht die Einlagerung von aus ganz Europa überwiegend auf der Schiene angelieferten Papierrollen sowie die bedarfsgerechte Zustellung in Spezialfahrzeugen auf der Straße. Zu den wichtigsten Empfangskunden zählen die Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH sowie Axel Springer AG Tiefdruck Darmstadt. Die Reaktionszeit vom Zeitpunkt des Abrufs der Papierrollen am Lager bis zur Anlieferung an der Druckmaschine beträgt in der Regel nur 40 Minuten. Springer ist es mit der konsequenten Nutzung von STINNESrailport gelungen, sein eigenes Beschaffungslager weitgehend auszulagern und die frei gewordene Fläche für Produktionszwecke nutzbar zu machen.

„Mit dem Railport-System schaffen wir ein umweltfreundliches und verkehrsträgerübergreifendes Logistiksystem, das die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität der Schiene nachhaltig verbessern wird“, fasst Schuhholz zusammen. „Dadurch werden nicht zuletzt auch die verkehrspolitischen und ökologischen Ziele zur Entlastung des Straßenverkehrs und der Umwelt unterstützt.“ ■

**Stinnes AG**  
**Freight Logistics**  
**Logistik Service**  
 Helmut Geßlein  
 Tel.: 06131 15-67803  
 Fax: 06131 15-61072  
 E-Mail: [helmut.gesslein@stinnes.de](mailto:helmut.gesslein@stinnes.de)

**Umschlagbahnhof Frankfurt/Main Ost:**

# Neue Weichen für die Zukunft

25 Millionen Euro hat DB Netz in die Modernisierung des Umschlagbahnhofs Frankfurt/Main Ost investiert und damit im Osthafen ein neues leistungsfähiges Kombi-Terminal geschaffen.

Mit einem symbolischen Knopfdruck nahmen Dr. Matthias Zieschang, Vorstand Finanzen und Controlling der DB Netz AG, und Stadtrat Peter Mensinger als Vertreter des Magistrats der Stadt Frankfurt am 22. September den neuen Umschlagbahnhof in Betrieb. „Mit dem Terminal haben wir eine Investition in die Zukunft getätigt“, erklärte Zieschang anlässlich der Feierlichkeiten in Frankfurt. „Durch den Ausbau der Anlage und den Einsatz von moderner Umschlagtechnik bieten wir unseren Kunden ein marktgerechtes, qualitativ hochwertiges Leistungsangebot im Kombinierten Verkehr.“ Ziel sei es, die Straße weiter zu entlasten und Mehrverkehre für die Schiene zu gewinnen. Diesem sei man mit der Modernisierung des Terminals ein gutes Stück näher gekommen.

Insgesamt 18 Monate dauerte die Modernisierung unterm „Rollenden Rad“, also bei lau-



Foto: DUSS mbH

fendem Umschlagbetrieb. Dabei wurden 15.000 Tonnen Gleisschotter eingebaut, acht Kilometer Schienen auf 13.000 Schwellen verlegt und rund 100.000 Kubikmeter Erde bewegt. Heute können am Terminal Frankfurt/Main Ost Container, Wechselbehälter und kranbare Sattelanhänger bis zu einem

Gewicht von 41 Tonnen umgeschlagen werden – und das bei deutlich kürzeren Abfertigungszeiten.

## Technisch gut gerüstet

Kunden stehen am rundum modernisierten Terminal zwei moderne Portalkräne, vier Umschlaggleise sowie umfassende Abstellflächen und Lkw-Verkehrsanlagen zur Verfügung. Vier Züge von jeweils bis zu 650 Meter Länge können gleichzeitig be- und entladen werden. Insgesamt ist die Anlage für eine Umschlagkapazität von rund 120.000 Ladeeinheiten pro Jahr angelegt. Doch bei steigender Nachfrage kann das Terminal dank seiner modularen Bauweise problemlos erweitert werden.

Der Umschlagbahnhof ist verkehrstechnisch über das Frankfurter Kreuz optimal an das deutsche Autobahnnetz angeschlossen. Über die Schiene geht es in Nachtsprungverbindungen zu allen wichtigen Wirtschaftszentren Deutschlands. Durch die regelmäßigen Direktverbindungen zu den Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven ist Frankfurt außerdem auch für internationale Verkehre ein attraktiver Standort. ■

## Railion überzeugt beim Umweltmanagement

Beim ersten Wettbewerb „Umweltvergleich Schienenverkehr“ der Allianz pro Schiene wurde die Deutsche Bahn AG gleich dreifach prämiert. Auch Railion wurde für sein hervorragendes Umweltmanagement ausgezeichnet.

Die Jury Allianz pro Schiene ist ein Bündnis von 17 gemeinnützigen Verbänden zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. Sie prämierte insgesamt fünf Eisenbahnunternehmen, die sich durch ihr besonderes Umweltbewusstsein hervorgetan haben. Neben Railion Deutschland waren auch die DB Fernverkehr AG und die S-Bahn Berlin GmbH glückliche Gewinner. Die Auszeichnungen wurden Ende September auf der InnoTrans, der weltweit größten Messe für Eisenbahntechnik, vergeben. Zu den Prüfkriterien des Wettbewerbs „Umweltvergleich Schienenverkehr“ gehörten unter anderem Luft- und Lärmbelastungen sowie Energieverbrauch.

Preisträger Railion konnte die Jury gleich in mehrfacher Hinsicht überzeugen: Bereits 2001 hatte die größte Güterbahn Europas, die nach DIN ISO EN 9001, 14001 zertifiziert ist, mit der Remotorisierung von rund 400 Diesellokomotiven begonnen und brachte damit Europas sauberste Dieselloks auf die Schiene. Außerdem beschafft Railion derzeit mehr als 500 interoperabel einsetzbare Elektroloks, deren Bremsen als Generatoren funktionieren und den Strom sofort ins Netz zurückspeisen.

Bei der Neubeschaffung von Lokomotiven ist für Railion die Ausstattung mit lärmarmen Technik, wie zum Beispiel temperaturgesteu-



Foto: Allianz pro Schiene e.V.

**Feierliche Preisverleihung** (v.l.): Margareta Wolf, Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Ulrich Solbach von Railion und Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege

erte Lüfterdrehzahlen, selbstverständlich. Alle neuen Güterwagen werden außerdem mit der so genannten Flüsterbremse – einer geräuscharmen Komposit-Sohle – ausgestattet. Auch der vorhandene Wagenbestand, der derzeit rund 109.000 eigene Waggons zählt, soll künftig vorbehaltlich finanzieller Unterstützung seitens des Bundes umweltgerecht umgerüstet werden. ■



# Felix Schoeller nutzt verstärkt die Schiene

Mit der Wiedereröffnung des Gleisanschlusses von Technocell in Titisee-Neustadt am 22. Oktober legte die Felix Schoeller Gruppe weitere Zellstofftransporte in die Hände von Stinnes.

Das Werk Technocell Dekor GmbH Neustadt ist der vierte von insgesamt fünf deutschen Produktionsstandorten der Felix Schoeller Gruppe, die den zur Papierherstellung benötigten Rohstoff fast ausschließlich über die Schiene beziehen. Peter Galitz, Managing Director der Felix Schoeller International B. V., lobte anlässlich der Feierlichkeiten die Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene und hob die gute partnerschaftliche Beziehung zwischen der Felix Schoeller Gruppe und der Stinnes AG hervor.

Rund 45.000 Tonnen Dekorpapier in Fertigrollen für die Holzwerkstoffindustrie stellt Technocell in Neustadt mit dem Zellstoff her. Über den neuen Gleisanschluss in Titisee-Neustadt soll Stinnes künftig etwa 27.000 Tonnen Zellstoff jährlich transportieren. Dadurch verringert sich allein in Neustadt das jährliche Transportaufkommen auf der Straße um mehr als 1.000 Lkw.

Der hochwertige Rohstoff wird hauptsächlich aus Übersee über die Seehäfen Brake und Vlissingen/Niederlande bezogen. Auch für die logistische Planung und Durchführung der Transporte von Brake nach Neustadt ist Freight Logistics verantwortlich. Die Traktion übernimmt Railion mit speziellen Güterwagen, die bis zu 60 Tonnen Gewicht tragen können.



Foto: Felix Schoeller Gruppe

**Bahn frei für neue Schienenverkehre (v.l.):** Wilfried Döll, Projektleiter im Werk Neustadt, Thomas Gehring, Werksleiter Technocell Dekor Werk Neustadt, und Jürgen Röher von Freight Logistics



Foto: Felix Schoeller Gruppe

Auf dem Technocell-Gelände werden die Güterwagen von einem firmeneigenem Zweiwegefahrzeug rangiert

## Hohe Qualität mit STINNES*PaperSolution*

Bei den Transporten profitiert Technocell von STINNES*PaperSolution*. Dabei handelt es sich um ein Branchenprodukt, das speziell auf die Bedürfnisse der Papier- und Zellstoffindustrie abgestimmt wurde. Mit einem Netz aus 95 Relationen verbindet es die bedeutendsten deutschen Produktionsstandorte der Branche. Zu den wichtigen Servicebausteinen von STINNES*PaperSolution* gehören das „In-Time-Management“ und eine durchgehende „Transportüberwachung“ sowie weitere Zusatzleistungen wie Werkslogistik und Lagerhaltung. So gewährleistet Stinnes, dass die hohen Anforderungen des Kunden Felix Schoeller nach einer zuverlässigen und pünktlichen Lieferung erfüllt werden können.

## Ausbau der Partnerschaft

Die Reaktivierung des in den neunziger Jahren stillgelegten Gleisanschlusses von Technocell in Titisee-Neustadt erwies sich durch höhere Transportvolumina und verbesserte Transportkonditionen als ökonomisch sinnvoll. Sie wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Landratsamt und dem Land Baden-Württemberg über eine Gleisanschlussfördermaßnahme finanziell unterstützt. Wie bereits bei den Felix Schoeller-Standorten

Weißenborn und Günzach beteiligte sich auch Stinnes über eine Refinanzierungsmaßnahme an der Investition.

„Insgesamt liefert Railion für die Felix Schoeller Gruppe nun jährlich rund 250.000 Tonnen Zellstoff nach Osnabrück-Lüstringen, Weißenborn, Günzach und Titisee-Neustadt“, so Jürgen Röher, Key Account Manager im Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter. Ein Ausbau der Zusammenarbeit ist bereits in Planung: „Nachdem wir die Rohstoffversorgung zu einem sehr großen Anteil bereits über die Schiene abwickeln, diskutieren wir mit Stinnes zurzeit über Chancen und Möglichkeiten, auch die Fertigprodukte der verschiedenen Werke im Schienenverkehr zu befördern“, blickt Galitz in die Zukunft. ■

**Stinnes AG**  
**Freight Logistics**  
**Marktbereich Agrarprodukte/  
Forstwirtschaft/Konsumgüter**  
Jürgen Röher  
Tel.: 0421 221-2351  
Fax: 0421 221-2359  
E-Mail: [juergen.roeher@stinnes.de](mailto:juergen.roeher@stinnes.de)

# Grünes Licht für mehr Effizienz

Durch den Verzicht auf transportbegleitende Dokumente im nationalen Wagenladungsverkehr sorgt Railion für eine moderne und effiziente Kundeninformation.

**B**ereits seit Herbst 2000 arbeitet ein internes Projektteam an dem Ziel, alle transportbegleitenden Beförderungspapiere wie Frachtbriefe und interne Begleitpapiere durch die Nutzung elektronischer Medien zu ersetzen. 2001 wurde der erste erfolgreiche Schritt mit dem Wegfall der Bezettelung von leeren Güterwagen und beladenen Ganzzügen getan. Seit Oktober dieses Jahres gibt es auch bei beladenen Einzelwagen keine Bezettelung. Auf transportbegleitende Dokumente verzichtet Railion schon seit August 2002. Diese Umstellungen führten sowohl bei den Kunden als auch bei Railion zu Kosteneinsparungen und effizienteren Produktionsabläufen.

In Deutschland laufen künftig sowohl im klassischen Wagenladungsverkehr als auch im Kombinierten Verkehr alle Transporte EDV-gestützt. Mit dem Verzicht auf das Mitführen

von Frachtbriefen für den Inlandsverkehr brach Railion mit einer über 150 Jahre alten Tradition: Auftragsquittung, Ablieferschein und die neue Möglichkeit der Auftragsvormeldung können EDV-gestützt direkt vom KundenServiceZentrum erstellt und an den Kunden gesendet werden. Auch Transportaufträge übermitteln die Kunden heute per Fax oder elektronischem Datenaustausch an das KundenServiceZentrum. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Railion über das Tool „Kundenservice Online“ im Internet unter [www.stinnes-freight-logistics.de](http://www.stinnes-freight-logistics.de) die Transportaufträge zu übergeben. Durch die elektronische Bearbeitung der Transportdaten lässt sich das Papierhandling vereinfachen und eine zeitnahe Kundeninformation erreichen.

Schon bald soll auch bei Gefahrgutsendungen auf das transportbegleitende Beförde-

rungspapier verzichtet werden. „Auf diesem hochsensiblen Gebiet mussten wir nicht nur zahlreiche gesetzliche Vorgaben erfüllen, sondern auch die Bedenken unserer Gefahrgutkunden zufriedenstellend ausräumen“, erläutert Kurt Wolter, Projektleiter „Behandlung transportbegleitende Dokumente“, die besondere Problematik. „Doch auch diese Hürde konnten wir meistern.“ Hier soll im Frühjahr kommenden Jahres der Startschuss für eine Umstellung fallen. Die Bestimmungen des Gefahrgutrechts werden dann auf elektronischer Basis sichergestellt.

„Da Stinnes das internationale Geschäft forciert, entstehen auch hier neue Herausforderungen für unser Team“, blickt Wolter in die Zukunft. „Bei Verkehren im Ausland wollen wir unter anderem erreichen, dass auf den Hauptzettel verzichtet und der elektronische Frachtbrief eingeführt wird.“ Dadurch ließen sich die Liberalisierungen im internationalen Eisenbahnrecht optimal umsetzen, denn eine IT-Vernetzung mit den europäischen Bahnen könne unter anderem die Produktions- und Abrechnungsverfahren noch sicherer machen. „Doch dafür müssen auch unsere Nachbarbahnen mitspielen“, so Wolter. ■

## Braunkohlenstaub für HeidelbergCement

Für die Energieversorgung der Brennöfen in ihrem schwäbischen Werk in Schelklingen verwendet die HeidelbergCement Braunkohlenstaub. Der Transport des Brennstoffs per Schiene wird durch Freight Logistics sichergestellt.

**D**er internationale Zementhersteller hatte im Oktober in Schelklingen eine neue Anlage in Betrieb genommen, die die Brennöfen mit Braunkohlenstaub statt Steinkohle betreibt. Im Zuge dieser Umstellung wurde der vorhandene Gleisanschluss erweitert und eine Entladeanlage mit den notwendigen Silos für den neuen Energiestoff gebaut. Insgesamt investierte die HeidelbergCement rund vier Millionen Euro in die Werksinfrastruktur.

Die Versorgung des aus dem rheinischen Braunkohlerevier gewonnenen Brennstoffs erfolgt durchgehend per Schiene. Für 2005 ist ein Transportvolumen von 70.000 Tonnen vorgesehen, das in den kommenden Jahren auf 100.000 Tonnen aufgestockt werden soll. „Stinnes stellt eine zuverlässige und kontinuierliche Versorgung des Zementwerkes Schelklingen sicher. Unser Transportkonzept

sieht daher festgetaktete, optimierte Zugumläufe vor, die sich in den Anlieferungszeiten den Bedürfnissen unseres Kunden anpassen“, erläutert Karsten Sachsenröder, Marktbereichsleiter bei Freight Logistics. Pro Woche fahren bis zu drei Ganzzüge nach Schelklingen, die als Plan- und Variotrains abgewickelt werden. Die

Anlieferungsfrequenz im Dreitagehythmus entspricht exakt der Vorratskapazität der werkseigenen Siloanlage. Jeder Zug ist mit rund 900 Tonnen Braunkohlenstaub beladen. Die Fahrt geht von Rommerskirchen bei Köln bis Ulm, von wo aus die Hohenzollerische Landesbahn (HZL) den Ganzzug bis Schelklingen übernimmt. Im Werk werden jeweils sechs Wagen gleichzeitig mit einer Leistung von je 50 Tonnen pro Stunde pneumatisch entladen. Danach gehen die leeren Wagen wieder zurück nach Rommerskirchen. Alles in allem dauert ein Zugumlauf nur etwa 24 Stunden. ■

### Gute Zusammenarbeit (v.l.):

Jürgen Eisner (Freight Logistics), Hans Joachim Disch (Vorstandsvorsitzender HZL), Karsten Sachsenröder (Marktbereichsleiter Freight Logistics), Hans Georg Kraut (Werksleiter Schelklingen), Josef Heuter (Rheinbraun-Brennstoff) und Claus Huhn (Leiter Zentraleinkauf HeidelbergCement)



Foto: HeidelbergCement

## Bahn und Schiff arbeiten Hand in Hand

**Kein alltäglicher Auftrag: Gemeinsam mit der Reederei Scandlines bringt Stinnes für die Firma Alstom LHB Salzgitter 55 sechsteilige Nahverkehrs-Triebzüge von Salzgitter nach Schweden.**



**B**ereits Mitte Oktober wurde der erste Triebzug der Baureihe X 60, eine Neuentwicklung der Alstom LHB Salzgitter, zu Testzwecken ins schwedische Älvsjö überführt. Der insgesamt 345 Meter lange Probezug setzt sich aus dem 107 Meter langen Triebzug X 60, aus zwei ihn einrahmenden Bremswagen, einem Begleitwagen und einem Messwagen zusammen. Beim Transport arbeiteten Stinnes, die Reederei Scandlines und die schwedische Güterbahn GreenCargo

Hand in Hand. Als „Schienenfahrzeug auf eigenen Rädern“ wurde der Testzug zunächst von Railion vom Alstom-Werk in Salzgitter über Minden/Westfalen nach Rostock-Seehafen gebracht. Dort manövrierte ihn eine Rangierlok der Baureihe 291 auf das Fährschiff „Mecklenburg-Vorpommern“. Für den Seetransport von Rostock nach Trelleborg war Scandlines verantwortlich. Die Weiterfahrt ins Testgelände nach Älvsjö übernahm GreenCargo.

Nach Abschluss der Testfahrten in Älvsjö wird der Probezug zur Datenauswertung wieder zurück ins niedersächsische Salzgitter gebracht. Ab Januar 2005 sollen dann alle 55 Nahverkehrs-Triebzüge der neuen Baureihe per Bahn über den Rostocker Seehafen mit Scandlines nach Schweden transportiert werden. Die Züge verstärken den Wagenpark im Stockholmer S-Bahn- und Vorortverkehr. ■

### Neu im Internet

**S**eit Juni dieses Jahres ist die Nieten Fracht-Logistik GmbH & Co. KG aus Freilassing eine 100-prozentige Stinnes-Tochter. In diesem Zuge hat Nieten seinen Internetauftritt unter [www.nieten-fracht.de](http://www.nieten-fracht.de) neu gelauncht und inhaltlich deutlich erweitert. Zu den neuen Services gehören unter anderem eine Übersicht über die bundesweiten Holzverladebahnhöfe, der Güterwagenkatalog von Stinnes und die Anwendung „Güterbahnhöfe DIUM“ zur Berechnung der Entfernung zwischen Güterbahnhöfen in ganz Europa. ■

## Die ersten 500 Tonnen Epoxidharze per Bahn nach Schweden

**Mit einem neuen Transport- und Logistikkonzept von Stinnes und Schenker bringt die Dow Deutschland GmbH & Co. OHG erstmals Verkehre für verpackte Granulate nach Schweden auf die Schiene.**

**D**ie bis dato reinen Straßenverkehre vom Dow-Standort im badischen Rheinmünster zum Empfänger im schwedischen Gamleby werden seit August dieses Jahres per Hauptlauf über die Schiene mit anschließender Feinverteilung per Lkw durchgeführt. Transportiert werden Epoxidharze, die unter anderem bei Beschichtungen in der Elektronik-, Automobil-, Luft- und Raumfahrtindustrie zum Einsatz kommen. Bei der logistischen Umsetzung arbeiten die Stinnes-Geschäftsfelder Schenker, Freight Logistics und Railion Hand in Hand.

„Ausschlaggebend für die Umstellung der Verkehre war für Dow die maßgeschneiderte Transportlösung, die Stinnes gemeinsam mit Schenker, die die Distributionslogistik in Schweden übernimmt, anbietet. Die größere

Wirtschaftlichkeit der Bahnverkehre bei langen Strecken und die höhere Auslastung der Bahnwagen, die durch die Verladung der Ware in zwei Lagen erreicht wird, konnten für das Transportkonzept und dessen Wettbewerbsvorteile gegenüber der Straße genutzt werden“, so Hans-Georg Werner, Marktbereichsleiter Chemie/Mineralöl/Düngemittel bei Freight Logistics.

Die in so genannten „Big Bags“ (Kunststoffgewebesäcken) auf Paletten verpackten Epoxidharzgranulate werden in gedeckten Güterwagen bis ins 3.000 Kilometer entfernte Schenker-Terminal im schwedischen Norköping gefahren. Hier wird die Ware durch Schenker Schweden auf Lkw umgeschlagen und ins 50 Kilometer entfernte Gamleby gebracht. „Die in Rheinmünster geschaffene

Infrastruktur des intramodalen Containerterminals hat es erst ermöglicht, diesen entscheidenden Schritt der Schienennutzung umzusetzen. Ein wichtiger Beitrag zu Responsible Care, welcher sich in einer Reduzierung der Lkw-Fahrten durch die umliegenden Orte bemerkbar macht und von den Einwohnern begrüßt wird“, betont Klaus Seiler, Responsible Care Leader und Site Logistics Manager Dow Rheinmünster.

Weitere Verkehre über die Schiene in Richtung Schweden sind bei Dow bereits in Planung: „Es gehört zur Dow-Strategie, im Wettbewerb mit dem Verkehrsträger Straße weitere Mengen zu verlagern und per Schiene zu transportieren. Hier gibt es an anderen Produktionsstandorten bereits positive Erfahrungen beim Transport von in Big Bags verpackten Waren, denen Rheinmünster nun folgt“, so Peter Heinke, Verantwortlicher für die Bahnverkehre der Dow in Europa. ■



# Mit BRAVOur über den Brenner

Im jüngst gestarteten Projekt BRAVO bündeln 15 Unternehmen – darunter Railion Deutschland – ihre Kräfte, um im Brenner-Transit die Leistungen des Schienengüterverkehrs attraktiver zu machen und so mehr Transporte auf die Schiene zu bringen.

„Eine stetige Zunahme des Güteraufkommens auf der Brenner-Route macht die Verkehrsverlagerung auf die Schiene immer dringlicher“, ist sich Frank Weppner, Leiter der BrennerRailCargo Allianz bei Railion, sicher. „Pünktliche Züge, eine gleichmäßig hohe Zuverlässigkeit und rechtzeitige Kundeninformation sind dabei der Schlüssel zum Erfolg. Genau das steht bei BRAVO im Vordergrund.“

BRAVO ist ein im Mai 2004 gestartetes Forschungsvorhaben, das von der Europäischen Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, im 6. Rahmenprogramm für Forschung und technische Entwicklung gefördert wird. Sein Konsortium besteht aus 15 Partnern aus sechs europäischen Staaten, darunter sind neben Railion weitere führende Eisenbahnunternehmen und Kombi-Gesellschaften Deutschlands, Österreichs und Italiens, die Schienenverkehrsdienste im Brenner-Korridor anbieten (siehe Kasten). Die Zusammenarbeit ist zunächst auf drei Jahre angelegt. Gemeinsam wollen die Partner die Effizienz der Schiene im umweltsensiblen Brenner-Transit nachhaltig unter Beweis

stellen und optimieren. Dafür soll ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem sorgen, das die Partner gemeinsam entwickeln wollen.

## Ziele von BRAVO sind

- eine international koordinierte und optimierte Ressourceneinsatzplanung,
- eine interoperable Schienentraktion unter Einsatz von Mehrsystemloks und ein abgestimmter Einsatzplan für Lokomotivführer,
- die Entwicklung eines fortschrittlichen Zugüberwachungssystems, mit dem Bahnkunden mit für die Disposition geeigneten Statusinformationen versorgt werden können,
- sowie eine innovative Technologie zur Beförderung von Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr.

Weitere Infos unter [www.bravo-project.com](http://www.bravo-project.com)



**BRAVO steht für „Brenner Rail Freight Action Strategy Aimed At Achieving A Sustainable Increase Of Intermodal Transport Volume by Enhancing Quality, Efficiency and System Technologies“.**

## Zum Konsortium gehören:

- KombiConsult (Projektkoordinator), Deutschland
- Railion, Deutschland
- Cemati, Italien
- Ferriere Cattaneo, Schweiz
- HaCon, Deutschland
- Kombiverkehr, Deutschland
- Lokomotion, Deutschland
- Ökombi, Österreich
- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Österreich
- Rail Traction Company (RTC), Italien
- Hellas Transport, Griechenland
- TU Darmstadt, Deutschland
- UIRR, Belgien
- Interporto Bologna, Italien

# Stinnes goes East

**Der EU-Beitritt von Ungarn, Slowenien, Tschechien und der Slowakei im Mai dieses Jahres öffnet Grenzen für einen verstärkten Handel mit Südosteuropa. Stinnes ist mit zahlreichen neuen Produkten bestens für den wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr in diese Region gerüstet.**

Gerade für den Güterverkehr werden durch die EU-Osterweiterung enorme Wachstumspotenziale erwartet. Stinnes sieht in der Grenzöffnung eine Herausforderung, aber auch die Chance, mehr Transporte über die Schiene zu generieren. Zwar wächst zum einen die Konkurrenz, zum anderen ist aber auch eine bessere Orientierung an den Wünschen international ausgerichteter Kunden möglich. Die Schiene besitzt dabei einen

entscheidenden Vorteil gegenüber der Straße: Sie ist auf langen Strecken unschlagbar. So fährt auf der 3.000 Kilometer langen Strecke zwischen Mannheim und Istanbul kein anderes Verkehrsmittel große Gütermengen schneller.

Es bestehen zwar für die Schiene nach wie vor Hindernisse, wie zum Beispiel unterschiedliche Strom- und Signalsysteme, doch

die Vorteile überwiegen. So haben Stinnes und Railion mehrere Projekte geschaffen, die durch die verstärkte Zusammenarbeit mit den südosteuropäischen Partnerbahnen mehr Verkehre auf der Schiene bringen und eine bessere Zusammenarbeit ermöglichen. Die Aktivitäten konzentrieren sich vor allem auf die von der EU 1994 festgelegten Transportwege, die so genannten Korridore. Dabei stehen der Korridor IV (3.258 Kilometer von Berlin nach Istanbul über Wien) und der Korridor X (2.360 Kilometer von Salzburg nach Thessaloniki) im Vordergrund. Rund 15 Millio-

Bitte lesen Sie auf Seite 8 weiter ...

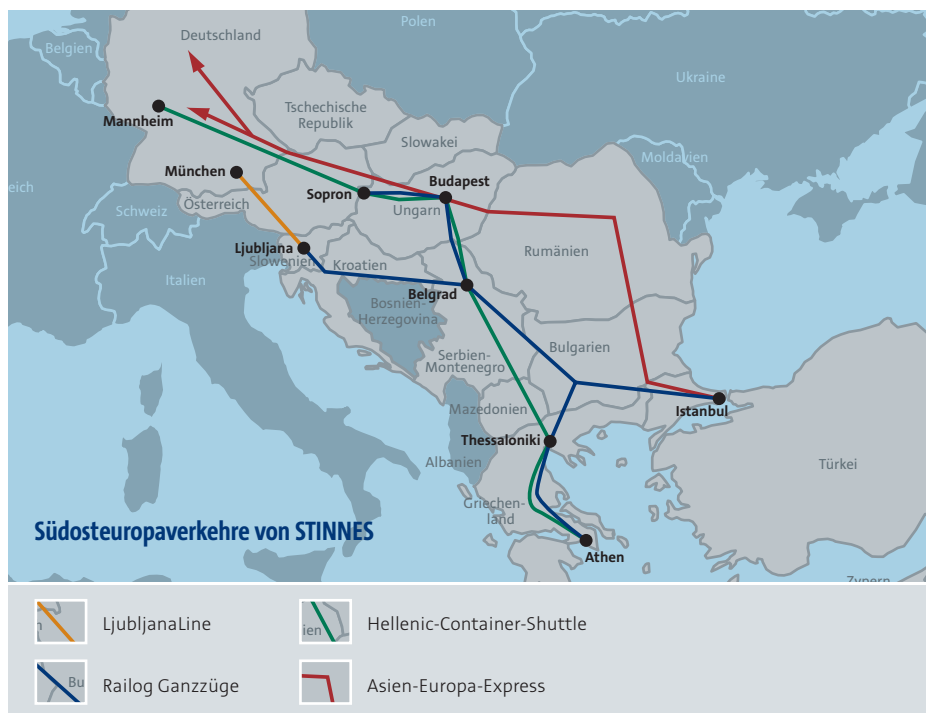
... weiter von Seite 7: **Stinnes goes East**

nen Tonnen werden hier über die Schiene abgewickelt.

Auf den beiden Korridoren kann Stinnes heute vier erfolgreiche Projekte vorweisen: den Direktzug LjubljanaLine, die Ganzzüge ab Sopron und Ljubljana, den Hellenic-Container-Shuttle und den Asien-Europa-Express.

Die **LjubljanaLine** bietet täglich eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Deutschland und dem slowenischen Ljubljana. Der Direktzug fährt von München in nur zehn Stunden zum Hub in Ljubljana-Zalog. Die kurze Transportdauer ergibt sich vor allem aus dem Wegfall von Rangierarbeiten im österreichischen Villach.

Die **Ganzzüge ab Sopron und Ljubljana** sind das Ergebnis einer erfolgreichen Kooperation zwischen den Operateuren Railog, Fertrans, Proodos und Stinnes. Täglich verkehren Ganzzüge ab den Drehscheiben Sopron und Ljubljana. Dadurch wurde allein im Jahr 2003 eine Tonnage von über 1,1 Millionen Tonnen erreicht.



Auch der **Hellenic-Container-Shuttle** von Deutschland nach Thessaloniki ist eine Erfolgsstory: Seit September 2003 pendeln pro Woche zwei Züge zwischen Mannheim und Thessaloniki. Der Vertrieb wird durch die Stinnes-Tochter Railog unterstützt. Im Juli wurde die Strecke bis nach Athen verlängert. Durch das rege Interesse bei den Kunden ist im kommenden Jahr mit einem dritten Pendelverkehr zu rechnen.

Der **Asien-Europa-Express** von Istanbul nach Deutschland zeigte bei seiner Präsentationsfahrt im Mai dieses Jahres eindrucksvoll, dass Schienentransporte auf dieser Strecke schneller als der Lkw sein können. Die Transportdauer ist mit 80 Stunden ganze zwei Tage kürzer. Entscheidend dafür war der Wegfall des Lokomotivwechsels. Für 2005 sind zwei Züge pro Woche von Istanbul nach Deutschland geplant.

### Von ZEUS begleitet

Um den Herausforderungen des wachsenden Transportmarktes in Südosteuropa auch qualitativ gewachsen zu sein, hat Railion Anfang des Jahres das Projekt ZEUS (Projekt zur Zusammenarbeit von europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen) ins Leben gerufen. 14 Bahnen arbeiten hier in enger Kooperation an der Verbesserung der betrieblich-technischen Abwicklung internationaler Güterzüge und der Optimierung des trans-

portbegleitenden Informationsflusses. Vorangegangen war ein langer und mitunter mühevoller Prozess, alle Bahnen auf ein Ziel hin auszurichten.

„Die mittlerweile gute Zusammenarbeit zwischen den Bahnen ermöglicht nicht nur einen Qualitätsgewinn durch verkürzte Laufzeiten und eine langfristige Sicherung bestehender Verkehre. Sie ist auch Basis für eine erfolgreiche Akquisition von Neuverkehren im aufstrebenden Verkehrsmarkt Südosteuropa“, verdeutlicht ZEUS-Projektleiter Frank Weppner die Vorteile der internationalen Kooperation. „Mithilfe der Analyse ausgewählter Verkehre konnten wir Schwachstellen aufdecken und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung entwickeln.“

Vorrangiges Ziel ist jetzt, die jeweils einzeln betrachteten Züge in standardisierte Prozesse einzugliedern. Erst dadurch ist eine nachhaltige Qualitätssicherung für grenzüberschreitende Schienenverkehre nach Südosteuropa möglich. ■

## Impressum

### Herausgegeben von:

Stinnes AG  
Freight Logistics

### Verantwortlich für den Inhalt:

Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail  
Annette Struth

### Redaktion:

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

### Redaktionelle und technische Umsetzung:

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

### Railion Deutschland AG

#### Europäisches Produktionsnetzwerk

Frank Weppner  
Tel.: 06131-15-60312  
Fax: 06131-15-60410  
E-Mail: frank.weppner@railion.com