

FreightNews

Nr. 5 | November 2006

Informationen rund um die Schienenlogistik



Rohrlogistik für die Pipeline

Inhalt

- Titelthema**
- 01 **Rohrlogistik für die Pipeline**
- Kurzmeldungen**
- 03 **Kombiverkehr erweitert nationales Angebot**
- Interview**
- 06 Carsten Möhring, Logistik Manager bei der Papierfabrik Sappi Alfeld: „Freight Logistics hat uns bei wichtigen Fragen unterstützt“
- Aus dem Unternehmen**
- 08 **Montankunden informieren sich über neueste Trends**
- Serie**
- 12 **Lübecker Hafen: Größter Ostseehafen Deutschlands**
- Internationale Verkehre**
- 14 **Auf der Wasserschiene ins Baltikum**

Rund 75 Prozent des weltweiten Erdgas-Handelsvolumens fließen heute durch Pipelines. Die dafür notwendigen Rohre werden zu einem großen Teil von der EUROPIPE GmbH hergestellt. Zur Auslieferung der Rohre nutzt das Unternehmen vornehmlich die Bahn, so auch für ein Bauprojekt im Iran: Von Juni bis Dezember transportiert Stinnes insgesamt 26.500 Großrohre vom EUROPIPE-Werk in Mülheim an der Ruhr nach Bremen.

EUROPIPE gehört zu gleichen Teilen der Salzgitter Mannesmann GmbH und der AG der Dillinger Hüttenwerke und bietet eine breite Palette an maßgeschneiderten Produkten, die dem wirtschaftlichen Transport der Energieträger Gas und Öl dienen. Das Unternehmen produziert Großrohre von 508 Millimeter bis 1.626 Millimeter Außendurchmesser in Längen bis 18 Meter, die sowohl nach deutschen und internationalen Standards und Spezifikationen als auch eigens für spezielle Kundenwünsche gefertigt werden. Horst-Harald Piasta, Leiter Logistik

und Einkauf bei EUROPIPE in Mülheim, ist für die Koordination der Transporte verantwortlich und weiß, welche gewaltigen Mengen zu bewältigen sind: „Rund 800.000 Tonnen Großrohre verlassen pro Jahr unser Werk auf der Schiene“, verdeutlicht er.

Bis zu 650.000 Tonnen Rohre fährt Stinnes im Durchschnitt pro Jahr für EUROPIPE allein von Mülheim zur Verschiffung nach Bremen, aber auch nach Frankreich und sogar bis nach Russland. „Ein Abtransport

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1:

Rohrlogistik für die Pipeline

per Lkw wäre angesichts der Produktionsmengen, aber auch aufgrund der internen Abläufe gar nicht möglich, denn alle zwei Minuten verlässt ein fertiges Rohr die Produktionshallen in Mülheim“, erläutert Jürgen Albersmann, der für EUROPIPE zuständige Key Account Manager im Marktbereich Montan. „Zudem wäre der Straßenverkehr in und um Mülheim dauerhaft blockiert, was nicht zuletzt der Umwelt schadet und die Anwohner belastet.“

Bei dem Bauprojekt im Iran, für das EUROPIPE die Rohre liefert, handelt es sich um den Ausbau der dortigen Transmissionsleitungen. Der Iran besitzt nach Russland die zweitgrößten Erdgasvorkommen der Welt, wobei über 60 Prozent noch nicht einmal erschlossen sind. Bauherr vor Ort ist die National Iranian Gas Company (NIGC), die im Iran für die Erschließung der reichen Erdgasvorkommen und die Erweiterung der dafür notwendigen Infrastruktur zuständig ist. Der Bau der Leitungen begann bereits Ende der sechziger Jahre. Bis zum Abschluss des Gesamtprojekts im Jahr 2009 sollen

insgesamt 29.400 Kilometer Leitungen verlegt sein. Die Stahlrohre sind für die 504 Kilometer lange Hauptleitung IGAT V (Iranian Gas Transmission) gedacht, welche die Industriestandorte Assaluye und Agha Jari miteinander verbindet.

Fünf Ganzzüge pro Tag

Bei den Schienenverkehren nach Bremen pendeln täglich bis zu fünf Ganzzüge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht von bis zu 1.150 Tonnen zwischen Mülheim und dem Hafen Bremen. Fünf Stunden dauert eine Fahrt. Die Züge werden zunächst von der Eisenbahn + Häfen GmbH – der von EUROPIPE eingesetzten Werksbahn – zum werkeigenen Bahnhof ins nah gelegene Mülheim-Styrum gefahren und dort von Railion übernommen. Rund 1,5 Millionen Tonnen Rohre von verschiedenen Produzenten gehen von Styrum pro Jahr in alle Himmelsrichtungen. „Damit gehört die Güterverkehrsstelle zu den am meisten frequentierten im ganzen Land“, weiß Albersmann.

Von Styrum geht die Fahrt der Stahlrohre weiter über Oberhausen und Recklinghausen nach Bremen. „Etwa 400 bis 500 offene Flachwagen der Bauart Remms, Rs und K sowie zwei Lokomotiven sind eigens für die Rohrverkehre im Dauereinsatz“, veranschaulicht Albersmann den hohen Aufwand. „Wir haben unsere Leistungen weitestgehend auf die Produktion von EUROPIPE eingestellt, sodass wir die Rohre jederzeit per Schiene abfahren können“, ergänzt er. Die für das Projekt benötigten Stahlrohre besitzen eine Durchschnittslänge von 12 Metern und wiegen bis zu 13,5 Tonnen. Jeweils drei Rohre werden pro Wagen transportiert. Als Ladehilfsmittel kommen spezielle stahlamierte Verladehölzer zum Einsatz, auf denen die Tonnen schweren Rohre sicher lagern.

Je nachdem, ob das Unternehmen die Züge in regelmäßigen Abständen oder kurzfristig benötigt, setzt Stinnes für die Schienenverkehre das passende Ganzzugprodukt ein – vom regelmäßig verkehrenden Plantrain bis hin zum kurzfristig buchbaren Flextrain. Im Hafen Bremen angekommen, werden die

Foto: EUROPIPE



Im Hafen Bremen werden die Stahlrohre für den Transport in den Iran auf Spezialschiffe verladen

Die Schiffe besitzen ganzseitig offene Ladeluken, so genannte „Fully-open-boxes“, die rechteckig im gesamten Schiffsboden verlaufen und bis zu 24.000 Tonnen Rohre aufnehmen können



Foto: EUROPIPE

Großrohre sofort mittels Kran entladen und so lange zwischengelagert, bis die notwendige Transportmenge für die Verladung auf das Seeschiff erreicht ist. „Das kann bis zu vier Wochen dauern“, sagt Piasta. „Grund für die lange Wartezeit ist zum einen die große Schiffsaufnahmekapazität, die bis zu 2.200 Rohre beträgt, zum anderen der zeitliche Aufwand, den wir für die Erprobung der Rohre zur endgültigen Freigabe für den Versand zum Kunden benötigen.“

Produktspezifische Verladetechnik

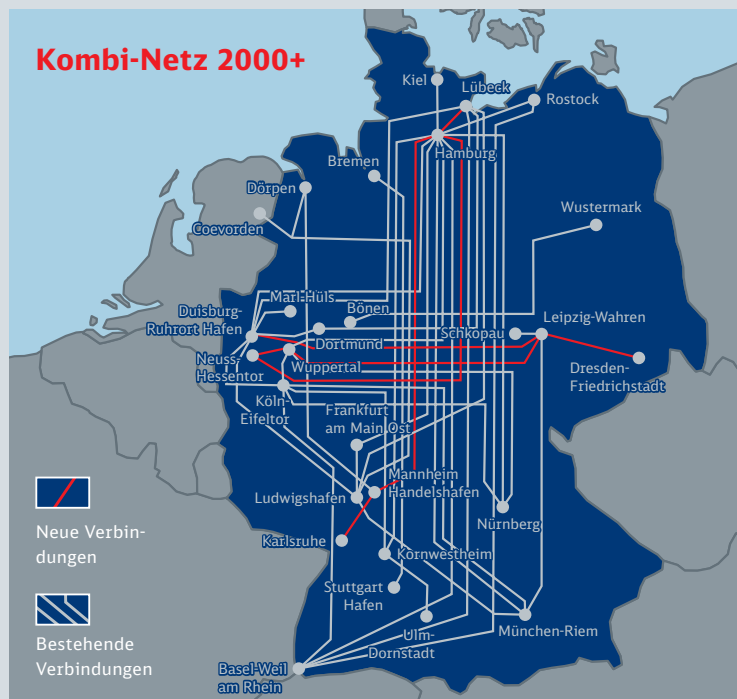
Die Spezialschiffe verfügen über ganzseitig offene Ladeluken, die rechteckig im gesamten Schiffsboden verlaufen und ähnlich wie ein riesiger Schuhkarton aussehen. Bis zu 24.000 Tonnen Rohre in der Abmessung von 1,42 Meter können in diese so genannten „Fully-open-boxes“ durchschnittlich gestapelt werden. EUROPIPE kümmert sich nicht nur um die Beladung der Schiffe, sondern auch um die Ladungssicherung. Piasta: „Im Falle von monatlich geringeren Transportmengen nutzen wir die Ladekombination mit Blechen, damit eine optimale Auslastung der Schiffe erreicht wird.“ Der anschließende Seetransport zum Bestimmungshafen Bandar Iman Khomeini im Iran dauert noch einmal drei bis vier Wochen. Dort werden die Schiffe entladen und die Rohre sofort zu ihrem Bestimmungsort gebracht.

„Nach Abschluss dieser Verkehre im Dezember gibt es für uns bereits einen interessanten Folgeauftrag“, gibt Dr. Christian Kuhn, Leiter des Marktbereichs Montan, einen Ausblick. „Für eine Gaspipeline, die im nächsten Jahr nahe Bordeaux gebaut werden soll, beauftragte uns EUROPIPE bereits mit dem Schienentransport, den wir in Kooperation mit der französischen Bahn SNCF durchführen werden.“ ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Montan
Jürgen Albersmann
Tel.: +49 (0)203 3017-2533
Fax: +49 (0)203 3017-2537
E-Mail: juergen.albersmann@stinnes.de

Kombiverkehr erweitert nationales Angebot

Die Kombiverkehr GmbH & Co KG weitet ihr nationales Angebot deutlich aus. Anfang September startete der größte europäische Operator im Kombinierten Verkehr, an dem Stinnes zu 50 Prozent beteiligt ist, mit fünf neuen Zugpaaren.



Seit dem 4. September gibt es folgende neue Verbindungen (jeweils hin und zurück):

1. Neuss/Hessentor–Hamburg–Billwerder
2. Karlsruhe/Mannheim–Hamburg–Billwerder
3. Hamburg–Billwerder–Lübeck/Skandinavienkai
4. Duisburg–Leipzig
5. Neuss/Wuppertal–Leipzig/Dresden

Bei den ersten zwei genannten Zügen besteht in Hamburg eine Anschlussmöglichkeit an den dritten Zug. Dadurch verfügen jetzt Neuss, Wuppertal, Karlsruhe und Mannheim über einen direkten Anschluss an den Hafen Lübeck und damit zu den Ostseefähren, die ein wichtiges Bindeglied im boomenden Skandinavienverkehr darstellen.

Die beiden neuen Züge nach Leipzig verdoppeln die bisherigen Kapazitäten im Verkehr mit dem Rhein/Ruhr-Raum. Außerdem konnte das neue Terminal in Dresden an das Kombi-Netz 2000+, das Rückgrat von Kombiverkehr im nationalen Kombinierten Verkehr, angeschlossen werden. Die Pünktlichkeit der Shuttle-Verbindungen dieses

Systems, die an allen Werktagen im Nachsprung erfolgen, liegt bei 90 Prozent. Durch die neuen Zugkapazitäten werden 50 Züge pro Woche – das entspricht rund 1.500 Lkw-Ladungen – zusätzlich auf dem nationalen Netz unterwegs sein.

„Die Ausweitung des Kombi-Netz 2000+ resultiert aus der seit letztem Jahr bestehenden verstärkten Nachfrage nach KV-Leistungen“, erläutert Karl-Heinz Günst, der für Kombiverkehr zuständige Key Account Manager bei Stinnes Intermodal. „Die zentralen Gründe dafür liegen in den Auswirkungen der Mauteinführung, die erst jetzt wirklich greift, sowie in einer allgemeinen Laderaumverknappung auf der Straße. Außerdem wird das europaweite Angebot von Kombiverkehr immer besser vernetzt.“ So ist das europäische Ganzzugnetz des Operators über GATEWAY-Stationen direkt mit dem nationalen Kombi-Netz 2000+ verbunden. Durch die Integration von Fähr- und Schifffahrtslinien steht zudem ein umfassendes Netzwerk zur Verfügung, mit dem alle wichtigen europäischen Wirtschaftszentren auf der Schiene schnell erreicht werden können. ■



Mit dem Abschluss eines Fünf-Jahres-Vertrags übernahm die Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH Anfang September die komplette Ersatzteillogistik für das zur DB Netz AG gehörende Weichenwerk in Witten. Der Spediteur ist damit für alle Straßen- und Schienentransporte verantwortlich und kann die Betreuung der Arbeiten vor Ort durch eine eigens dafür eingerichtete Außenstelle in Witten gewährleisten.

In der bereits seit zehn Jahren bestehenden Partnerschaft zwischen TRANSA und dem Weichenwerk der DB Netz AG transportiert das Logistikunternehmen mit Hauptsitz in Offenbach neben Ersatzteilen, Stückgut, Schienen, Standard- und

Schnellfahrweichen auch Weichengroßteile. Letztere gelten als Spezialtransporte, die von TRANSA direkt zum Einbauort gefahren werden. Da die Weichenteile bis zu 60 Meter lang sein können, erfolgt der Ersatzteiltransport entsprechend der Größe des

Transportguts entweder per konventionellem Lkw, Telesattel oder auf der Schiene.

Dass bei der Suche nach einem geeigneten Logistikpartner die Entscheidung auf TRANSA fiel, ist vor allem auf ihr maßgeschneidertes Gesamtlogistikkonzept zurückzuführen. Laut Reinhard Kuhfuß, Leiter der TRANSA-Niederlassung Hagen, konnte der Spediteur in Sachen Spezialtransporte einen wichtigen Bereich besetzen. „Mit dem Einsatz des von uns entwickelten Telesattels mit Kran bieten wir eine individuell auf den Kunden zugeschnittene Lösung“, beschreibt er eine der Leistungen, die von seiner Geschäftsstelle in Hagen erstellt werden. „Das Entladen der Schienen muss jetzt nicht mehr von speziellen Baufahrzeugen übernommen werden, sondern kann direkt vom Lkw aus erfolgen“, so Kuhfuß zu den Vorteilen des Transportkonzepts.

Auch Jörn Schwarze, Leiter des Weichenwerks in Witten, verspricht sich von der ausgebauten Zusammenarbeit mit TRANSA Vorteile für beide Seiten: „Wir wollen zusammenwachsen“, nennt er das anvisierte Ziel. ■

Vier Millionen Tonnen Kohle für E.ON

Seit Anfang Januar nutzt die E.ON Kraftwerke GmbH bei der Versorgung ihrer Kohlekraftwerke verstärkt die Schiene. Rund vier Millionen Tonnen wird die zu transportierende Menge pro Jahr betragen. Stinnes ist damit der größte Bahnzulieferer von Kohle für den Energiekonzern.

Ende Juni unterzeichneten beide Partner in Hannover einen Vertrag, der zunächst auf drei Jahre angesetzt ist und die Versorgung aller Kraftwerke vorsieht, die über einen eigenen Gleisanschluss verfügen. Die E.ON Kraftwerke GmbH betreibt 35 konventionelle Kraftwerke in Deutschland, die mit einer jährlichen Gesamtleistung von zirka 15.000 Megawatt knapp zehn Prozent des bundesweiten Strombedarfs abdecken.

„Der Abschluss dieses Vertrages ist für uns sehr wichtig, denn abgesehen von wenigen Ausnahmen wie Wilhelmshaven oder Mehrum können viele unserer Kraftwerke mit der Bahn beliefert werden“, erläutert Jörg Spilker, zuständiger Leiter Binnenlogistik im Bereich Brennstoffwirtschaft bei der E.ON Kraftwerke GmbH. „Der Vertrag

mit Stinnes garantiert uns die zuverlässige Anlieferung der Kohle.“ Angesichts der steigenden Transportkosten sei dies der richtige Weg für sein Unternehmen, betont Spilker.

„Wir wollen künftig noch mehr Verkehre für die E.ON Kraftwerke GmbH – einer unserer größten Kunden – über die Schiene abwickeln“, ist Dr. Christian Kuhn, Leiter des Marktbereichs Montan, zuversichtlich. So plane der Energiekonzern den Neu- beziehungsweise Ausbau weiterer Kohlekraftwerke an verschiedenen Standorten, wie zum Beispiel in Datteln und Großkrotzenburg. „Neben der Versorgung der Kraftwerke können wir als zertifizierter Entsorgungsdienstleister auch den Abtransport von Reststoffen übernehmen, wie die



Bei der Vertragsunterzeichnung (v. l.): Fritz Henjes und Jörg Spilker von E.ON sowie Dr. Christian Kuhn und Gijsbert Spirinckx von Stinnes Freight Logistics

bei der Kohleverbrennung entstehenden Stoffe Gips und Flugasche“, ergänzt Kuhn. Diese werden bislang hauptsächlich per Lkw gefahren. ■

Rekord bei Coil- verkehren für Corus

Mit einem ungewöhnlichen Geschenk bedankte sich Railion Nederland bei seinem Kunden Corus für die wachsende Auftragslage: Genau 127 kleine Torten bekamen die Mitarbeiter des Stahlkonzerns im August überreicht.

Anlass für die Überbringung der Törtchen war ein Transport von Stahlcoils, den Railion in Rekordzeit für Corus – einen der größten Stahl- und Aluminiumproduzenten in Europa – gefahren hatte. An nur einem Tag waren 127 Coilwaggons zum STINNESrailport Hagen und zu Endkunden in Deutschland sowie Richtung Italien gefahren worden. Für den Stahlkonzern bietet der Railport eine ideale geografische Lage hinsichtlich der Zustellung der Stahlprodukte an Kunden im Ruhrgebiet. Denn in Hagen gibt es eine umfassende Angebotspalette rund um das Coil – inklusive multimodalem Transport, Umschlag und Lagerung.

Corus, dessen Werke vor allem in den Niederlanden und in Großbritannien liegen, gehört zu den drei wichtigsten Kunden von Railion Nederland. Jährlich produziert der Konzern rund 6,5 Millionen Tonnen Stahl. Davon transportiert Railion Nederland allein 16 Prozent. „Das sind rund eine Million Tonnen Stahl pro Jahr sowie zusätzlich 850.000 Tonnen Kalksteine, die wir für Corus auf der Schiene bewegen“, verdeutlicht Harm Winkeler, der zuständige Manager Marketing & Sales bei Stinnes Freight Logistics in den Niederlanden.



In den Drehstellwagen der Bauart Shimmms können jeweils fünf Stahlcoils sicher vor Witterungseinflüssen gefahren werden

„Da Corus beständig wächst, rechnen wir bereits im kommenden Jahr mit einem erhöhten Transportanteil von rund 20 Prozent“, gibt Winkeler sich zuversichtlich. „Unser gemeinsames Motto lautet deshalb: Let's grow together!“ ■

Neues Angebot von BTT zeigt erste Erfolge

Im Zuge einer vertrieblichen Umstrukturierung schuf die Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH Anfang des Jahres eine erweiterte Angebotsstruktur. Im Juni wurden für das neue Angebot SCCTransport zwei Kunden gewonnen, die gemeinsam in einem Haus-zu-Haus-Verkehr bedient werden.

Der Grund für die vertriebliche Umstrukturierung bei BTT lag in dem sich immer schneller verändernden Markt und im wachsenden Wettbewerbsumfeld. Daher trennte der Spezialist für Tanktransporte die Vertriebszweige des Kombinierten und des Wagenladungsverkehrs in zwei separate und spezialisierte Vertriebsseinheiten. Darüber hinaus wurde die Angebotsstruktur spezifischer gestaltet, um diese noch enger an den Bedürfnissen der Kunden auszurichten (siehe hierzu FreightNews 1/2006, S. 10).

Beim Angebot SCCTransport brauchten die Kunden – ein Chemieproduzent aus dem Raum Mailand und ein deutscher

Chemiehändler – nur das gewünschte Ziel anzugeben. Die Experten von BTT wählten daraufhin das günstigste Transportkonzept aus, das in diesem Fall der Kombinierte Verkehr war. Das Besondere an dem Angebot: Die Verkehre beider Unternehmen ließen sich über paarige Ladungsströme optimal miteinander verbinden. Durch das Logistikkonzept konnten nicht nur ein günstiger Frachtpreis erzielt, sondern auch die Transporte von der Straße auf den Kombinierten Verkehr umgestellt werden.

„Unsere durchgängige Transportüberwachung ermöglicht es, dass die Laufleistung der paarigen Verkehre nur jeweils drei Tage

pro Richtung beträgt“, veranschaulicht Olaf Petereit, Leiter Business Development bei BTT, die umfangreichen Leistungen. „Wir gehen davon aus, das Angebot für Basischemikalien in Kürze weiter ausbauen zu können. So entwickeln wir bereits mit anderen Chemieunternehmen entsprechende Transportkonzepte.“ ■



Ideal für Chemietransporte im Kombinierten Verkehr: Großvolumige SWAP-Container von BTT

Stinnes und Sappi intensivieren Zusammenarbeit

Durch die vom Bund geförderte Erweiterung des Gleisanschlusses im Sappi-Papierwerk in Alfeld (Leine) lässt sich jetzt neben den Eingangsverkehren auch der Versand der fertigen Produkte über die Schiene abwickeln. Am 20. Juli wurden das neue Gleis und eine neue Verladehalle in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und zahlreichen Gästen offiziell in Betrieb genommen.

Sappi ist ein südafrikanischer Papierkonzern, der nahezu auf der ganzen Welt Standorte besitzt. Zwei Produktionsstätten gibt es allein in Deutschland: im niedersäch-

sischen Alfeld und im baden-württembergischen Ehingen (Donau). In Alfeld werden rund 350.000 Tonnen Papier pro Jahr produziert. Dabei handelt es sich überwiegend

um grafische und Spezialpapiere. Um den sicheren und zuverlässigen Transport der zur Herstellung notwendigen Rohstoffe Kreide, Zellulose, Binder und diverse Che-

Interview



Logistik Manager Carsten Möhring ist bei der Papierfabrik Sappi Alfeld für die gesamte Logistik im Werk zuständig. FreightNews sprach mit ihm über die Gründe seines Unternehmens, vermehrt die Schiene zu nutzen, und über die Bedingungen für eine Gleisanschlussförderung durch den Bund.

Herr Möhring, was waren die Erwartungen von Sappi bei der Beantragung der Gleisanschlussförderung durch den Bund?

Die Strategie von Sappi heißt: hohe Flexibilität in allen Unternehmensbereichen. Da

der Versand unserer Produkte bislang auf die Straße beschränkt war, wollten wir mithilfe der neuen Gleisanschlussförderrichtlinie auch die Vorteile der Schiene nutzen. Die Übernahme von 50 Prozent der Gesamtkosten durch den Bund kompensiert dabei

die investitionsbedingten Zusatzkosten, sodass bei einigen Transporten die Bahn jetzt für uns klare Vorteile gegenüber dem Lkw besitzt.

Was waren in Ihrem Fall die notwendigen Voraussetzungen für die Förderung?

Gemäß der Förderrichtlinie wurden zum einen sämtliche von uns genutzten Distributionswege dahingehend untersucht, ob im Fall einer Gleisanschlussförderung der Transport per Schiene günstiger ist als auf der Straße. Das Ergebnis zeigte, dass sich rund ein Drittel unserer Papierprodukte wirtschaftlicher mit der Bahn fahren lässt, wodurch eine Förderung gerechtfertigt erscheint. Des Weiteren haben wir die erforderlichen Investitionen – wie beispielsweise Baumaßnahmen – detailliert geplant und die anfallenden Kosten ermittelt. Danach

mikalien – rund 200.000 Tonnen im Jahr – im Eingangsverkehr kümmern sich bereits seit Jahren die zuständigen Bereiche von Stinnes Freight Logistics.

Damit auch die fertigen Papierprodukte auf der Schiene aus dem Werk rollen können, ergänzte Sappi den vorhandenen Gleisanschluss um ein rund 470 Meter langes Gleis. Dadurch konnte die neue 600 Quadratmeter große Verladehalle mit ihrer 72 Meter langen Verladerampe, die Sappi eigens für den Versand der Fertigprodukte per Bahn errichten ließ, direkt an die Schiene angeschlossen werden. „Rund 70.000 Tonnen Papierrollen und Spezialpapier pro Jahr wollen wir von dort im ersten Schritt umweltfreundlich über die Schiene an die Kunden ausliefern. Im Rohstoffeingang sollen weitere 20.000 Tonnen Zellulose – insgesamt dann 65.000 Tonnen – gefahren werden“, nennt Jürgen Röher, zuständiger Key Account Manager im Freight Logistics-Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, die anvisierte Transportmenge.

Umfangreiches Leistungspaket

Den neuen Gleisanschluss bedient Railion mit einer dort eigens stationierten Lokomotive. „Dabei werden rund 19 Wagen pro Tag entsprechend dem Bedarf des Werkes bereitgestellt und Züge für den Warenausgang und die Rückführung der leeren Rohstoffwagen zusammengestellt“, ergänzt Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs

Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter die umfangreichen Leistungen für Sappi.

Im Juli hatten sich die Gäste im Sappi-Werk Alfeld eingefunden, um die neue Verladehalle und den erweiterten Gleisanschluss zu begutachten. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee höchstpersönlich durchschnitt gemeinsam mit Michael Hottmann, Werksdirektor der Sappi Alfeld GmbH, das symbolische Band für die Eröffnung der neuen Anlage. Hintergrund: Der Bund unterstützte im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung privater Gleisanschlüsse das Projekt mit rund 50 Prozent der Kosten. Bei seiner Rede betonte Tiefensee das Ziel der Richtlinie: die Verbesserung des Modal Split zugunsten der Schiene und das

angestrebte überproportionale Wachstum von Bahnverkehren im Vergleich zur Straße. Werksdirektor Michael Hottmann verdeutlichte während seiner Ansprache auch den wichtigen Umweltaspekt für sein Unternehmen. „Durch die Verlagerung der Transporte auf die Schiene können wir der Stadt Alfeld allein rund 4.200 Lkw-Fahrten im Jahr ersparen.“ ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/
Forstwirtschaft/Konsumgüter
Jürgen Röher
Tel.: +49 (0)421 221-2351
Fax: +49 (0)421 221-2359
E-Mail: juergen.roeher@stinnes.de



Gemeinsam durchschneiden Werksdirektor Michael Hottmann (l.) und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee das symbolische Band für die Eröffnung der neuen Anlage in Alfeld

wurde die Fördersumme errechnet, um die Wirtschaftlichkeit des Projekts zu ermitteln.

Welche Schritte sind aus Ihrer Sicht von Vorteil, um den Prozess in Gang zu setzen beziehungsweise diesen zu beschleunigen?

Am Anfang sollte die genaue Analyse der geltenden Richtlinie sowie der entsprechenden Kommentare stehen. Für uns war außerdem der direkte und rechtzeitige Kontakt mit den zuständigen Behörden wichtig, um das Verfahren zu beschleunigen. Hierzu zählt das Eisenbahnbundesamt, mit dessen Hilfe schon früh Fragen geklärt und rechtzeitig Missverständnisse ausgeräumt werden konnten. Außerdem stand uns die regionale Behörde zur Wirtschaftsförderung hilfreich zur Seite. Wir haben nicht zuletzt das für die Kontrolle und Prüfung zustän-

dige Landeseisenbahnamt einbezogen, um das Datenmaterial von Anfang an den Anforderungen des Bundes entsprechend aufbereiten zu können.

In welcher Form haben Sie bei der Antragstellung mit Stinnes zusammengearbeitet?

Wir besitzen durch die Zusammenarbeit bei den eingehenden Transporten bereits gute Geschäftsbeziehungen zu Stinnes. Demnach erschien es nur konsequent, unsere Ansprechpartner bei Freight Logistics frühzeitig zu Gesprächen vor Ort einzuladen. Hilfreich für uns war dabei die Unterstützung bei wichtigen Fragen, zum Beispiel hinsichtlich Gleisplanung und Gleisbau, Rangierlogistik sowie der Abwicklung der Versandtransporte.

Nachdem der Gleisanschluss jetzt erfolgreich fertiggestellt ist: Auf welche Weise werden die Schienenverkehre künftig abgewickelt?

Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene erfolgt nach einem im Vorfeld aufgestellten Plan für die jeweiligen Zielmärkte. Hierbei soll eine kontinuierliche Steigerung erreicht werden. Ein wichtiger Punkt vor dem Start war die Schulung der betroffenen Mitarbeiter bezüglich der Vorgaben für den Schienentransport wie zum Beispiel Beladung und Ladungssicherung. Mithilfe einer Wochenplanung wollen wir künftig die bestehenden Rangierzeiten für die eingehenden Waggons so nutzen, dass eine gleichmäßige Beladung während des ganzen Tages mit möglichst geringem Personaleinsatz gegeben ist. ■



Mitarbeiter vom Serviceteam Montan bedanken sich bei den Kunden für die rege Teilnahme

Montankunden informieren sich über neueste Trends

Mitte September fand bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr der Branchentag Montan im KundenServiceZentrum in Duisburg statt. Grund war das große Kundeninteresse, weshalb die erste Veranstaltung im Juni eine Fortsetzung fand. Im Fokus standen neueste Trends im Schienengüterverkehr sowie der direkte Dialog zwischen den Kunden und ihren Ansprechpartnern bei Stinnes und Railion.

Mehr als 160 Montankunden waren an beiden Tagen zum Branchentag nach Duisburg gekommen. Dort hatten sie genügend Zeit für interessante Gespräche und Diskussionsrunden, in denen Erfahrungen, Erkenntnisse und Lösungsansätze der verschiedenen Arbeitsprozesse im KundenServiceZentrum ausgetauscht wurden. Neben

zahlreichen Vorträgen erhielten die Teilnehmer auch einen direkten Einblick in die Arbeit der für sie zuständigen Serviceteams.

Dass der Branchentag Montan bei den anwesenden Kunden auf eine durchweg positive Resonanz stieß, verdeutlicht die Auswertung der Feedbackbögen, die jeder

Kunde am Ende des Tages ausfüllte. Hier lobten die Befragten vor allem die kundenorientierte Denkweise sowie die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem KundenServiceZentrum. ■



Die Kunden erhielten einen direkten Einblick in die Arbeit der für sie zuständigen Serviceteams

Interview



Im Anschluss an die Veranstaltung sprach FreightNews mit Peter Hase, Leiter der Verkehrswirtschaft der Hüttenwerke KruppMannesmann GmbH, über seine Erfahrung mit dem KundenServiceZentrum.

Herr Hase, wie sehen Sie die Zusammenarbeit mit Ihrem Team Stahl im KundenServiceZentrum?

Unsere partnerschaftliche Zusammenarbeit erlaubt uns insbesondere durch die Kenntnis der gegenseitigen Abhängigkeiten in der Wertschöpfungskette, eine Win-win-Situation einzustellen. Das heißt zum Beispiel, dass wir die Waggonbindung durch

Veränderung der Dispositionsmechanismen gemeinsam reduzieren können.

Gibt es oder gab es schwierige Situationen, bei denen Ihnen die Mitarbeiter im KundenServiceZentrum helfen konnten?

Ja. Das Team Stahl hat uns aufgrund seines Engagements bereits mehrfach geholfen, kritische Situationen abzuwenden. Außer-

dem kennen die Mitarbeiter im KundenServiceZentrum unsere Abhängigkeit von einer kontinuierlichen Waggonversorgung. Wäre diese nicht gegeben, würden Leerwagenengpässe bei uns direkt zu Produktionseinschränkungen führen.

Sind die für Sie wichtigen Leistungen wie beispielsweise die Versorgung von Güterwagen oder die Information über Vormeldungen seit der Gründung des KundenServiceZentrums qualitativ gestiegen?

Eindeutig ja. In den letzten Jahren sind verschiedene Maßnahmen ergriffen worden, die die Leistungen stabilisiert und verbessert haben und ohne die wir uns eine Zusammenarbeit gar nicht mehr vorstellen können. ■

Stinnes und Outokumpu:

Erfolgsstory mit Fortsetzung

Seit April letzten Jahres fährt Stinnes für den finnischen Stahlproduzenten Outokumpu Stahlcoils von dessen Standort im niederländischen Terneuzen zu Abnehmern in Norditalien. Die Shuttle-Verkehre liefen bislang so erfolgreich, dass der Konzern die Transportmenge auf der Schiene jetzt noch einmal deutlich erhöhte.



Oben: Der Standort von Outokumpu im niederländischen Terneuzen

Links: Die Zustellung zu den Endabnehmern erfolgt in Castelguelfo mit Spezial-Lkws, die bis zu 75 Tonnen laden können

Outokumpu exportiert seit Jahren hochwertigen, rostfreien Stahl nach Italien. Dabei ist das Unternehmen auf eine gut funktionierende Logistikkette angewiesen. Mit dem vom Bereich Logistik Service federführend verantworteten STINNESrailport-System bietet Stinnes dem Kunden ideale Bedingungen für seine Transporte (siehe hierzu FreightNews 3/2005, Seite 3). Dabei werden die Coils, die per Seeschiff aus dem finnischen Tornio in Terneuzen ankommen, von Railion per Schiene schnell und flexibel zu den STINNESrailports Castelguelfo und Desio nach Norditalien transportiert. Von dort aus erfolgt dann die Zustellung per Lkw zu den verschiedenen Endabnehmern ohne Gleisanschluss. Auf Wunsch können die Coils aber auch zwischengelagert werden. Maximal fünf Tage dauert der gesamte Transport bis zum jeweiligen Railport.

„Die Erhöhung der Frequenz der Shuttle-Verkehre zwischen Mannheim und Desio beziehungsweise Offenburg und Castelguelfo auf jeweils acht Züge pro Woche hat Outo-

kumpu veranlasst, unserem STINNESrailport-System weitere Mengen anzuvertrauen“, erläutert Gert Soetekou, Key Account Manager im Marktbereich Montan. Auch das ständige Monitoring der Transporte bis zur Ankunft beim Kunden durch das KundenServiceZentrum sei für den Kunden eine wichtige Voraussetzung gewesen, um sich für die Bahnlogistik zu entscheiden. „Führen wir in der Startphase im vergangenen Jahr noch 37.000 Tonnen Stahl für den finnischen Konzern, erwarten wir für dieses Jahr bereits zirka 100.000 Tonnen“, verdeutlicht Soetekou den Mengenzuwachs.

Täglich eine Abfahrt

Auch die Flexibilität von Stinnes war für Outokumpu ein Grund, seine Transportmengen auf der Schiene zu steigern. Täglich startet jetzt ein Ganzzug oder eine Wagengruppe im holländischen Terneuzen mit dem Fahrtziel Italien. Der Logistikpartner Lanzi, der in Castelguelfo mit Stinnes zusammenarbei-

tet, hat auf die gestiegenen Volumina rasch reagiert und Spezial-Lkw zur Verfügung gestellt, die bis zu 75 Tonnen laden können und den Endabnehmern die Coils noch am gleichen Tag zustellen.

„Für die Zukunft plant Outokumpu eine weitere Vertiefung der Geschäftsbeziehungen mit uns“, freut sich Soetekou. „So verhandeln wir derzeit über eine längerfristige Zusammenarbeit, in der Stinnes den Status eines ‚First Suppliers‘ erhalten soll. Die positive Entwicklung der Partnerschaft hat außerdem gezeigt, dass das STINNESrailport-Konzept genau den Anforderungen des Marktes entspricht.“ ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Montan
Gert Soetekou
Tel.: +49 (0)203 3017-2536
Fax: +49 (0)203 3017-2537
E-Mail: gert.soetekou@stinnes.de

Reibungslose Materialversorgung für Opel

Das neue Modell „Zafira“ fertigt Opel sowohl in seinem Bochumer Werk als auch im südpolnischen Gliwice bei General Motors Manufacturing Poland (GMMP). Für die Versorgung des polnischen Werks mit Autoteilen sowie für die Lieferantenverkehre in Gegenrichtung nutzt der Automobilhersteller die Schienenleistungen der Schenker Automotive RailNet GmbH. Die Verkehre liefen seit ihrem Beginn im vergangenen Jahr so reibungslos, dass sie jetzt weiter ausgebaut wurden.

Bislang pendeln wöchentlich fünf bis sechs Züge zwischen den beiden Werken. Von Bochum/Lüneburg gelangen Presseteile und Interieur für die Fahrzeugmontage nach Gliwice und auf dem Rückweg werden Lieferantenteile für Opel-Werke in Europa und Pressteile für den weltweiten CKD-Verwand nach Rüsselsheim gefahren. Die in Polen ansässigen Lieferanten haben zum größten Teil keine Gleisanschlüsse. Dieses Material wird per Lkw zu einem Re-Distribu-

tion-Center (RDC) in Gliwice gefahren und dort im Drei-Schicht-Betrieb von Sonntag 22 Uhr bis Samstag 22 Uhr in die Waggons verladen. Durch die Integration dieser Lieferantenverkehre in das Zugkonzept konnte seit Oktober dieses Jahres die Frequenz auf neun Züge pro Woche und Richtung ausgeweitet werden. „Dadurch lässt sich nicht nur eine kontinuierliche und homogene Belieferung der Produktionslinien bei Opel erreichen, sondern es ist auch möglich, die



Bestände im Transit zu verringern und den Waggonumlauf zu optimieren“, beschreibt Jürgen Wernstedt, der für Opel zuständige Key Account Manager bei Schenker Automotive RailNet, die zentralen Vorteile.

Die Lieferantenverkehre aus Polen laufen über die Drehscheibe Bochum und sind di-

Interview



Wolfgang Pfaff ist bei GME Supply Chain Logistics für Einkauf und Planung der europäischen Materialverkehre auf der Schiene für sämtliche GM/Opelwerke zuständig. FreightNews sprach mit ihm über seine Zusammenarbeit mit Schenker Automotive RailNet.

Herr Pfaff, welche Aufgaben übernimmt Schenker Automotive RailNet für Sie?

In meiner zentralen Funktion berücksichtige ich die unterschiedlichen Anforderungen der europäischen GM/Opelwerke im Hinblick auf die Materialversorgung. Aus den vielfältigen Materialströmen entwickeln wir dann Transportkonzepte, die eine wirtschaftliche und qualitativ hochwertige Versorgung unserer Werke mit dem benötigten Produktionsmaterial sicherstellen. Mit Schenker Automotive RailNet haben wir einen Partner, der gemeinsam mit uns die komplexen Anforderungen an den Transport

auf der Schiene realisiert. So verfügen wir heute über ein Netzwerk von täglich 21 Zügen, die quer durch Europa von Zaragoza in Spanien bis Szentgotthard in, Ungarn und von Antwerpen in Belgien bis Gliwice in Polen verkehren.

Wie beurteilen Sie die Leistungsfähigkeit des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in Europa?

Insbesondere beim Zwischenwerksverkehr setzen wir auf die Schiene. Aus meiner Sicht bestehen aber noch erhebliche Potenziale beim Ausbau der Qualität unserer grenzü-

berschreitenden Verkehre. Gerade was die pünktliche Abwicklung angeht – und wir reden hier maximal von Verspätungen bis zu einer Stunde, muss sich noch einiges bei den europäischen Bahnen bewegen, wenn sie auch in Zukunft als Partner der Automobilindustrie antreten möchten. Diese wird künftig weiter Lagerkapazitäten reduzieren und ist auf eine verlässliche Belieferung mit Produktionsmaterial durch ihre Dienstleister angewiesen.

Wenn Sie in die Zukunft blicken, planen Sie eine Ausweitung Ihrer Transporte auf der Schiene?

Aktuell bauen wir gerade unsere Transporte nach und von Polen aus und haben die Anzahl der Züge von ursprünglich fünf auf jetzt neun Züge je Woche und Richtung erhöht. Unsere Zusammenarbeit mit Schenker Automotive RailNet hat auch gezeigt, dass anspruchsvolle vernetzte Transportkonzepte auf der Schiene möglich sind. Allerdings steigen die Anforderungen an die Logistikdienstleister und diese Herausforderung müssen die Bahnen annehmen, wenn sie den Anschluss nicht verpassen wollen. ■



Einfahrt des Zuges
im Grenzbahnhof
Guben

rekt an das European RailNet von General Motors (GM) angeschlossen. Als Bestandteil des Schenker Automotive RailNet verbindet das verzweigte Zugsystem sämtliche europäischen Werke des Automobilherstellers miteinander. „Der Zug zwischen Bochum und Gliwice wurde auf den Namen OTELLOeast getauft“, erläutert Wernstedt weiter. „Allein durch die Namensgebung wird deutlich, dass er ein Bestandteil des European RailNet von GM ist, denn OTELLO steht für Opel Trans European Lean Logistic.“ Neben OTELLOeast gibt es auch einen OTELLOwest, der bereits seit Jahren erfolgreich zwischen Deutschland und dem Opel-Werk im spanischen Zaragoza verkehrt.

Um die Traktion von OTELLOeast kümmern sich sowohl Railion Deutschland als auch die polnische PKP. „Durch das Zusammentreffen der verschiedenen Materialströme in Gliwice, die Abwicklung über die zwei Gleisanschlüsse von GMMP und den RDC sowie das hohe Waggonaufkommen erhält die örtliche Steuerung durch die PKP eine hohe Bedeutung für die Qualität des gesamten Transportkonzepts“, verdeutlicht Wernstedt.

Für den Transport der Autoteile werden 100 gedeckte, großräumige Schiebewandwagen der Bauart Hirs-tt 325 eingesetzt, für die Lieferantenverkehre 120 Schiebewandwagen der Bauarten Hbis-tt 293 und Hbins-tt 309. Die Wagen sind mit GPS (Global Positioning System) ausgestattet und können jederzeit via Satellit geortet werden. Sie sind Bestandteil des 750 Fahrzeuge umfassenden Wagenparks des Automobilherstel-

lers, für den Schenker Automotive RailNet seit Jahren sowohl die Wagendisposition als auch die Instandhaltung und Bewirtschaftung übernimmt.

„Wir planen, die Lieferantenverkehre ab Gliwice künftig nicht nur über die Drehscheibe Bochum, sondern auch über Mainz-Bischheim laufen zu lassen“, wirft Wernstedt einen Blick in die nahe Zukunft. „Hier haben dann OTELLOeast und OTELLOwest eine direkte Verbindung. Ebenso ist ein weiterer

Ausbau des Konzepts durch Integration des kombinierten Ladungsverkehrs für die nahe Zukunft vorgesehen. Auf diese Weise bauen wir die Zwischenwerksverkehre für Opel Schritt für Schritt aus.“ ■

Schenker Automotive RailNet GmbH
Jürgen Wernstedt
Tel.: +49 (0)6107 509-820
Fax: +49 (0)6107 509-599
E-Mail: juergen.wernstedt@stinn.de

Interview



Peter Rosch ist bei GME Supply Chain für die Landverkehre verantwortlich und arbeitet in dieser Funktion Hand in Hand mit Wolfgang Pfaff. FreightNews sprach mit ihm über die Möglichkeiten zur Integration des Kombinierten Ladungsverkehrs in das OTELLOeast-Konzept.

Herr Rosch, wie beurteilen Sie die Chancen für die Schiene bei Ihren Zwischenwerksverkehren?

Wie bereits von Herrn Pfaff erwähnt, werden wir die Transporte ab Polen an unsere Werke ausbauen. Wir setzen dabei insbesondere auf Lieferanten-Verkehre, da durch neue Modelle in unseren Werken das Versandvolumen in Osteuropa enorm ansteigt. In der Regel sind diese neuen Lieferanten von der Infrastruktur her nicht auf Bahnverkehre ausgerichtet. Das heißt für GM, selbst eine Möglichkeit zu schaffen, um den Wechsel von der Straße auf die Schiene vornehmen zu können.

Wie gehen Sie weiter dabei vor?

Dies wird uns 2007 mit der Eröffnung eines neuen 12.000 Quadratmeter großen Re-Distribution-Centers mit entsprechendem Gleisanschluss gelingen. Ab diesem

Zeitpunkt werden auch unsere Werke in Spanien, Österreich und Ungarn von dem vernetzten Zugsystem profitieren können. Für unseren Standort Ellesmere-Port in UK planen wir die Einführung des Kombinierten Verkehrs. Zumindest bis Antwerpen wird dieses Material dann künftig auf der Schiene laufen.

Welche Vorteile bietet eine Verlagerung auf die Schiene?

Wir sehen in diesem Schritt einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den anderen Automobilherstellern, die meist ihren Fokus auf den Straßentransport legen. Allerdings setzt dieser Prozess eine qualitativ hohe Dienstleistung der Bahnen voraus. Hier sind wir auf einen ständigen Optimierungsprozess seitens Schenker Automotive RailNet angewiesen, wenn wir gemeinsam Erfolg haben wollen. ■



Der Skandinavienkai ist mit 65 Hektar Fläche der größte Hafen in Lübeck

Lübecker Hafen:

Größter Ostseehafen Deutschlands

Mit einem Gesamtumschlag von über 27 Millionen Tonnen ist der Lübecker Hafen die Nummer eins unter den deutschen Ostseehäfen. Vor allem als Transitdrehscheibe für den gesamten Ostseeraum hat sich der Traditionshafen einen Namen gemacht. Gleichzeitig gilt Lübeck weltweit als eine der bedeutendsten Umschlag- und Verteilplattformen für Papier- und Forstprodukte der skandinavischen Papierindustrie.

Bereits im Mittelalter besaß der Lübecker Hafen eine Schlüsselrolle im Handel zwischen Westeuropa und den skandinavischen Ländern sowie der übrigen Ostseeregion. Nahezu sämtliche Waren, die per Schiff über die Ostsee von West nach Ost und in umgekehrte Richtung gingen, mussten in Lübeck entladen und wieder beladen werden. Obwohl später der direkte Seeverkehr zwischen Nord- und Ostsee sowie die Landverbindungen zunehmend an Bedeutung gewannen, blieb die günstige geografische Lage Lübecks als am weitesten südwestlich gelegener Hafen der Ostsee ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Bedeutung der Hansestadt.

Auch heute spielt das nur 85 Kilometer von Hamburg entfernte Lübeck eine zentrale Rolle im Verkehrsnetz zwischen den Wirtschaftsmetropolen West- und Zentraleuropas und dem aufstrebenden Wirtschaftsraum Ostsee. Seine optimale Lage hat Lübeck zum drittgrößten Universalha-

fen Deutschlands und zum bedeutendsten Fährhafen in Europa heranwachsen lassen. Zu den wichtigsten Faktoren für den anhaltenden Erfolg des größten deutschen Ostseehafens gehörte die hohe Abfahrtsdichte der Liniendienste: rund 150 Fährabfahrten zu 25 Partnerhäfen pro Woche. Sie machen Lübeck zu einem attraktiven Umschlagplatz für den transeuropäischen Güterverkehr.

Ein weiterer Erfolgsfaktor Lübecks ist die fortschreitende Spezialisierung des Warenumschs. So bildet der Ostseehafen heute das weltweit wichtigste logistische Zentrum für den Papier- und Zelluloseumschlag in Europa. 3,6 Millionen Tonnen Papier und Zellulose wurden hier im vergangenen Jahr umgeschlagen – Tendenz steigend.

Umfangreiche Hafendienstleistungen

Größter Hafenbetreiber in der Hansestadt ist die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG), deren Hauptgesellschafter zu knapp

100 Prozent die Stadt Lübeck ist. Mit zirka 24,7 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr besitzt sie einen Anteil von über 90 Prozent am Gesamtumschlag im Lübecker Hafen. Bei nahezu sämtlichen Gütern konnte der Hafenbetreiber ein Umschlagplus verzeichnen. So stieg allein 2005 der Anteil am Seeumschlag von Containern um 20 Prozent auf 80.000 Einheiten.

Doch auch zahlreiche andere Betreiber tummeln sich auf dem über 100 Hektar großen Hafengelände. Die Hans Lehmann KG verfügt am Lehmannkai über vier eigene Hafenanlagen und bietet komplette Hafendienstleistungen für zahlreiche Güter, wie zum Beispiel Papierprodukte und Zellulose. Auch die Hamburger Hafengesellschaft HHLA ist vertreten und betreibt mit dem Container Terminal Lübeck (CTL) ihr erstes Terminal in der Ostseeregion. Hier werden vor allem Container von Feeder-Schiffen auf den Lkw oder Bahnshuttle umgeschlagen, die täglich zwischen Lübeck und Hamburg pendeln und so den Hamburger Hafen von zusätzlichem Schiffsandrang entlasten.

Die günstige Lage Lübecks bietet eine optimale Hinterlandbindung über die Verkehrsträger Schiene, Straße und Binnenschiff. Durch die Lübecker Hafenbahn – eine Tochter der LHG – ist der Standort direkt an das europäische Schienennetz

angebunden. Das Hafengelände umfasst rund 80 Kilometer Gleisnetz, 260 Weichen, 6 Güterbahnhöfe und 3 Eisenbahnfährlager. Auch DB Netz verfügt über rund 17 Kilometer eigene Gleise und einen Güterbahnhof auf dem Hafengelände. Über die Autobahn A 1 ist Lübeck außerdem direkt an das zentrale Autobahnnetz angebunden. Für Binnenschiffe ist der Elbe-Lübeck-Kanal die Verbindung zum deutschen Binnenwassersystem.

Das Lübecker Hafengelände gliedert sich in sechs Terminals: Skandinavienkai, Seelandkai, Nordlandkai, Konstantinkai, Lehmannkai und das Terminal Schlutup. In den letzten Jahren haben die LHG und die Hansestadt Lübeck intensiv in die Modernisierung der Hafenfazilitäten investiert. Neue Schiffsanleger, Stellflächen, ein Güterverkehrszentrum (GVZ) sowie Multifunktionshallen, die unter anderem eine optimale Papierverladung ermöglichen, sind entstanden.

Projekt Skandinavienkai

Schlüsselprojekt ist gegenwärtig der Ausbau des Skandinavienkais, der mit 65 Hektar Fläche größte Hafen in Lübeck. Hier wurde im vergangenen Jahr ein Umschlagvolumen von 18 Millionen Tonnen erzielt. Neben der Erweiterung der Hafenflächen um knapp 30 Hektar sind auch zusätzliche 35 Hektar neue Gewerbeflächen vorgesehen, um den Kunden die Möglichkeit zu geben, sich direkt am Umschlagkai niederzulassen. Grund für die Vergrößerung und Modernisierung der Hafenfläche ist die wachsende Schifftonnage. So werden dort noch in diesem Jahr über 200 Meter lange Fährschiffe und die mit 220 Meter Länge größten RoRo-Schiffe der Welt erwartet. Dabei handelt es sich um moderne Transportschiffe, die im so genannten Roll-on/Roll-off-Verfahren beladen werden, zum Beispiel mit selbstfahrenden Einheiten wie Lkws oder Zügen sowie mit standardisierten Ladeeinheiten und Wechselbrücken, die von speziellen Zugmaschinen gezogen werden. Doch auch der von der LHG betriebene 18 Hektar große Seelandkai in Lübeck-Siems wurde ausgebaut und ein modernes Terminal geschaffen.

Zu den Besonderheiten des Skandinavienkais gehört die optimale Hinterlandanbindung per Schiene über ein eigenes Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV). Das von der Baltic Rail Gate GmbH betriebene KV-Terminal besitzt fünf zuglange Gleise

sowie zwei Portalkräne und ist seit 2003 in Betrieb. 2005 wurden hier rund 70.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Der Ausbau um ein weiteres Gleis und einen zusätzlichen Portalkran soll künftig eine Kapazität von 210.000 Ladeeinheiten ermöglichen. Derzeit bietet das Baltic Rail Gate werktäglich direkte Ganzzugverbindungen in die deutschen Wirtschaftszentren sowie internationale Gateway-Verbindungen unter anderem nach Österreich, Italien und Spanien.

Experten prognostizieren bis 2010 eine Zunahme des Güterverkehrs über die Ostseehäfen nach Skandinavien um bis zu 50 Prozent. Für das Baltikum und Russland wird sogar eine Verdreifachung der heutigen Verkehrsströme vorausgesagt. Gute Aussichten für Lübeck, denn der Hafen ist mit seinen umfangreichen Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen schon heute bestens darauf vorbereitet. ■

Die Hafentätigkeiten von Stinnes

Dank der guten Hinterlandanbindung per Schiene besitzt der Hafen Lübeck für Stinnes optimale Bedingungen. Rund 3 Millionen Tonnen werden voraussichtlich allein in diesem Jahr dort durch Railion abgewickelt. Im Folgenden einige Beispiele aus den verschiedenen Marktsegmenten und Ressorts:

Der Hafen Lübeck ist für den **Marktsegment Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter** von großer Bedeutung, denn hier werden unter anderem Papier, Zellulose und Holz aus Skandinavien, Russland und dem Baltikum umgeschlagen. Auch in diesem Jahr rechnet man dort voraussichtlich wieder mit über 1 Million Tonnen Forstprodukte, die über die Schiene gefahren werden.

Der **Marktsegment Montan** ist mit 105.000 Jahrestonnen am Umschlag im Lübecker Hafen beteiligt. Ein Großteil davon sind Träger, Stahlbleche und Stahlcoils, die an finnische Stahlhändler gehen.

Insgesamt 2.300 Container fährt die Stinnes-Tochter **BTT BahnTank Transport GmbH** pro Jahr für große Chemiekunden zum Lübecker Hafen – retour sind es zirka 1.400 Container.

Für verschiedene international tätige Fahrzeugspeditionen, wie zum Beispiel die ATG Autotransport Logistik GmbH, transportiert die **Schenker Automotive RailNet GmbH** jährlich rund 100.000 neue Pkws von den Produktionsstandorten verschiedener Automobilhersteller im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr nach Lübeck. Von dort werden die Neuwagen dann Richtung Skandinavien und Russland verschifft.

Insgesamt 2.500 Züge, davon 200 internationale Züge, wickelt **Stinnes Intermodal** pro Jahr im Zu- und Ablauf für die Kombiverkehr GmbH & Co KG mit Lübeck ab. Auch hier stehen Fährverbindungen mit Skandinavien im Vordergrund, für die in diesen Zügen fast 100.000 Ladeeinheiten mit 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr transportiert werden. ■



Mit dem KV-Terminal Baltic Rail Gate verfügt der Skandinavienkai über eine optimale Schienenanbindung an das Hinterland

Eisenbahnfährlinie Sassnitz-Klaipeda:

Auf der Wasserschiene ins Baltikum



Seit dem EU-Beitritt von Litauen nimmt der Güteraustausch zwischen Deutschland und dem Baltikum täglich zu. Als zukunftssträngige Verbindung erweist sich dabei die von Railion und der dänischen Reederei DFDS A/S betriebene Eisenbahnfährlinie vom Seehafen Sassnitz-Mukran nach Klaipeda. Mit dem Einsatz des neuen Fährschiffs „Vilnius“ seit Anfang Juli setzen beide Partner ein Zeichen für die integrierte Kombination von Schiff und Bahn auf dieser Route.

Sassnitz-Mukran auf der Ostseeinsel Rügen ist der größte Eisenbahnfährlafen Deutschlands und der einzige Hafenstandort in Westeuropa, der über Gleis- und Umschlaganlagen für die Breitspur verfügt. Durch diese Infrastruktur können Güter hier direkt auf Breitspurwagen umgeschlagen und so ohne weitere Umladung von Deutschland zu Empfängern in der GUS und umgekehrt transportiert werden.

Das neue Fährschiff Vilnius, das die bislang eingesetzte Fähre „Klaipeda“ ablöst, verkehrt im deutsch-litauischen Liniendienst drei Mal die Woche in beide Richtungen. Die 1993 umgebaute Fähre besitzt auf zwei

Decks insgesamt rund 85 Stellplätze für Breitspurwaggons oder 108 Stellplätze für Trailer. Alle Stellplätze lassen sich somit flexibel nutzen, da sie alternativ für Bahnwagen oder Straßenfahrzeuge geeignet sind und die Fähre auch eine Lkw-Rampe besitzt. Zusätzlich bietet die Fähre auch Platz für 130 Passagiere.

Großes Wachstumspotenzial

Die seit 1986 bestehende Verbindung Sassnitz-Mukran-Klaipeda weist ein Wachstumspotenzial auf, was sich schon allein an der Entwicklung der vergangenen Monate zeigt. So wurden in den ersten fünf Monaten

dieses Jahres auf der Strecke über 50 Prozent mehr Güter – darunter insbesondere Spezialgüter wie Ausrüstungen und Chemietransporte – befördert als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Unter den Papiertransporten ist ebenfalls eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Seit Juni befördert Stinnes regelmäßig Rollenpapier aus Sachsen ins Baltikum. Die Ware geht per Bahn nach Mukran, nimmt den Fährweg nach Klaipeda und wird per Lkw beim Empfänger in Lettland zugestellt.

Ausweitung der Verkehre

Für Hans-Dieter Strandt, verantwortlicher Ländermanager für das Baltikum und die GUS im Bereich International RailManagement bei Stinnes, liegen die Gründe für die wachsende Bedeutung der Eisenbahnfährlinie zwischen Sassnitz-Mukran und Klaipeda auf der Hand: „Der Außenhandel Deutschlands mit dem Baltikum und der GUS wird weiterhin stürmisch wachsen. Nicht ohne Grund nennt man Litauen den ‚baltischen Tiger‘. Unser Vorteil ist, dass die Kapa-

zitäten der Fährlinie und der beteiligten Bahnen noch längst nicht ausgeschöpft und im Gegensatz zu reinen Landverkehren bei Bedarf relativ schnell erweiterbar sind.“

Außerdem erweist sich laut Strandt die integrierte Kombination von Schiff und Bahn über eine Eisenbahnfährlinie insofern als eine hervorragende Lösung, als dass dadurch neben den klassischen Massengütern auch Güter befördert werden können, die während des Transports, Aufenthalts und Umschlags besonderen Betreuungsanforderungen unterworfen sind. Dank des ausgeprägten Know-hows der Mitarbeiter vor Ort und der modernen Einrichtungen in Sassnitz-Mukran und Klaipeda können zum Beispiel chemische Güter – einschließlich Gefahrgut – ebenso problemlos behandelt werden wie Güter mit Lademaßüberschreitungen.

Das Vertretungsbüro von Stinnes in der Fährhafendirektion von Klaipeda stellt dabei einen wichtigen Schnittpunkt des europäischen Eisenbahngüterverkehrs dar. Unter der Leitung von Aleksejus Vasiljevas wird von dort aus auf Wunsch die gesamte Transportabwicklung organisiert. Hier finden Anfragen aus Deutschland über Infrastrukturbedingungen ebenso Berücksichtigung wie Nachfragen zur Begleitung von wertintensiven Transporten durch Sicherheitskräfte oder hinsichtlich technischer Details von Lademaßüberschreitungen.

Die Planung, den Verkehr von Sassnitz-Mukran noch in diesem Jahr auf den russischen Hafen Baltijsk bei Kaliningrad auszuweiten, befindet sich derzeit in vollem Gange. Die Inbetriebnahme ist für Ende dieses Jahres vorgesehen, wenn alle notwendigen Vereinbarungen bis dahin abgeschlossen sind. Damit trägt Stinnes dem Wunsch vieler Kunden nach einer direkten Seeverbindung mit Russland Rechnung. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Hans-Dieter Strandt
Tel.: +49 (0)30 297-54149
Fax: +49 (0)30 297-54983
E-Mail: hans-dieter.strandt@stinnes.de

Büro in Klaipeda
Aleksejus Vasiljevas
Tel.: +37 (0)46 399-661
Fax: +37 (0)46 399-662
E-Mail: dbag@klaipeda.aiva.lt

Schnellere Verbindung zwischen Deutschland und Ungarn

Gemeinsam mit Rail Cargo Austria (RCA) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn (GySEV) hat Stinnes eine neue Direktzugverbindung nach Ungarn entwickelt, die seit Anfang September verkehrt. Mit dem neuen Leistungsangebot soll der Warenaustausch gesteigert und den Ansprüchen der Kunden nach kürzeren Transportzeiten und einer verbesserten Transportqualität Rechnung getragen werden.



T äglich verkehren auf der rund 600 Kilometer langen Strecke zwischen den Rangierbahnhöfen Nürnberg und Sopron sowie in Gegenrichtung jeweils zwei Direktzüge. Durch den Wegfall des aufwendigen und zeitraubenden Umrangierens der Wagen in Wien konnten Schwachstellen eliminiert, die Transportqualität erhöht und die Transportzeit halbiert werden: Statt bisher 20 Stunden benötigt der neue Direktzug nur noch 10 Stunden für die gesamte Strecke. Dies hat auch Auswirkungen auf die Übergänge zu den Direktzügen in Richtung Belgrad, Athen, Thessaloniki und Istanbul, bei denen sich Transportqualität und -dauer ebenfalls positiv verändern werden. Das Gleiche gilt für weitere Ziele entlang des Korridors IV, der von Berlin über Wien nach Istanbul führt.

Ein weiterer Grund für die verbesserte Qualität ist die Standardisierung der Produktion. Mit einer einheitlichen Zuglänge von 600 Metern und einer maximalen Bruttolast von 1.600 Tonnen wurden die produktionsbedingten Besonderheiten beim grenzüberschreitenden Güterverkehr berücksichtigt und der Planungsaufwand bei den beteiligten Bahnen deutlich reduziert. Der neue Zug ist für alle Wagen und Güter zugelassen, das heißt, es können sowohl Wagen des kombinierten Verkehrs als auch des Wagenladungsverkehrs transportiert werden. Einzige Einschränkung: Für Containerwagen liegt die Profilhöhe bei P/C 70 beziehungsweise P/C 400.

„Insbesondere die langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Partnern von RCA und der GySEV hat zur raschen Implementierung der Direktzüge beigetragen“, unterstreicht Jan Nöppert, Leistungsmanager Südosteuropa bei Stinnes. RCA übernimmt die Züge in Österreich und GySEV in Ungarn. Beide Partner kümmern sich im jeweiligen Land um den optimalen Transportablauf. ■



Foto: BMW

Täglich starten vier mit Zylinderkurbelgehäusen und -köpfen beladene Güterwagen vom Landshuter BMW-Werk in Richtung Steyr

Schenker Automotive RailNet übernimmt Zwischenwerksverkehre für die BMW Group

Vor rund einem halben Jahr übernahm die Schenker Automotive RailNet GmbH neben bestehenden Transporten für die BMW Group zum ersten Mal auch Zwischenwerksverkehre vom Werk in Landshut zum Steyrer Werk in Österreich. Da die internationalen Transporte schnell und zuverlässig abgewickelt werden konnten, entschied sich der Autohersteller vor kurzem, das Transportaufkommen auf der Schiene nochmals zu steigern.

Im März starteten die ersten Probetransporte der BMW Group ab dem Werk Landshut, wo die zu transportierenden Motorenkomponenten hergestellt werden. Seitdem laufen täglich vier Wagen mit Zylinderkurbelgehäusen und -köpfen ins österreichische Motorenwerk der BMW Group in Steyr und zwei Wagen mit den leeren Ladegestellen wieder in Richtung Landshut. „Die BMW Group benötigt für ihre Produktion genaue Zeitfenster hinsichtlich der Materiallieferung, denn im Motorenwerk in Steyr sind täglich mehrere hunderttausend Teile in Bewegung, die alle von externen Lieferanten kommen“, verdeutlicht Kai Birnstein, Key Account Manager bei Schenker Automotive RailNet, die Problematik.

Mit einem besonderen Konzept konnte Schenker Automotive RailNet indes die

BMW Group überzeugen, bei ihren Teiltransporten auf die Schiene zu setzen. Normalerweise werden für die Strecke von Landshut nach Steyr im Einzelwagenverkehr rund drei Tage benötigt. Durch besondere Absprachen zwischen den beteiligten Bahnen Railion Deutschland und Rail Cargo Austria ließen sich jedoch die Laufzeiten stark kürzen. Die Zusammenarbeit ermöglicht unter anderem, dass die Verkehre im Nachtsprung erfolgen. Start ist um 21 Uhr in Landshut, Ankunft am Zielort bereits am nächsten Tag um 12 Uhr. Vor allem beim Übergang auf den Folgezug in München konnte Zeit eingespart werden. Denn statt der bisher üblichen Abfahrtszeit verlässt dieser bereits nach Ankunft des Landshuter Zuges den Münchener Bahnhof in Richtung Steyr. Die Verkehre liefen bislang so reibungslos, dass im September das Trans-

portaufkommen auf täglich sechs Wagen sowie drei Wagen im Rücklauf aufgestockt werden konnte.

Hohes Qualitätsniveau

„Die Einzelwagenverkehre für die BMW Group erfolgen auf höchstem Qualitätsniveau“, unterstreicht Birnstein. „So wurde ein separater Wagenpool eingerichtet und es gibt eine durchgehende Transportüberwachung für die gesamte Strecke durch das KundenServiceZentrum in Duisburg“, fügt er hinzu. Die Möglichkeit, sowohl die Transportaufträge als auch die Leerwagenbestellung via Internet über eine spezielle Online-Anwendung abzuwickeln, kommt den Anforderungen des Autoherstellers entgegen, der seine gesamte An- und Ablieferkette mit den externen Partnern via Computer- und Softwaresystemen vernetzt hat.

Für die neuen Bahnverkehre war eigens der Gleisanschluss in Landshut erneuert und ausgebaut worden, denn schon seit langem hatte es dort keine Transporte mehr auf der Schiene gegeben. Im Motorenwerk von BMW in Steyr ist man dagegen bereits seit längerem auf Bahnverkehre eingestellt und hat dort sogar erst vor kurzem einen weiteren Gleisanschluss sowie eine neue Produktionshalle geschaffen. ■

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, Jana Siedenhans, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, Tel.: +49 (0)6131 15-60137, Fax: +49 (0)6131 15-60852, E-Mail: jana.siedenhans@stinnes.de, Internet: www.stinnes-fl.de

Redaktionelle und technische Umsetzung: Trimedia Communications Deutschland GmbH, Hanauer Landstraße 175-179, 60314 Frankfurt am Main

Schenker Automotive RailNet GmbH
Kai Birnstein
Tel.: +49 (0)89 1308-6724
Fax: +49 (0)89 167457
E-Mail: kai.birnstein@stinnes.de