

# Railways

Nr. 1 | Juni 2007

Informationen rund um die Schienenlogistik

transport logistic 2007:

## Globale Logistikpower

Im Fokus

**Neuer Kundenkongress:  
LOG>FORUM 07**

Intermodal

**China intermodal  
vernetzen**

International

**Mähdrescher  
für Turkmenistan**



**Dr. Klaus Krempfer**  
Vorstandsvorsitzender von Railion Deutschland

## Liebe Leserinnen und Leser,

sicher haben Sie es schon den Medien entnommen: DB Logistics, der Transport- und Logistikbereich der Deutschen Bahn AG, hat eine neue Führungsstruktur. Künftig wird der europäische Wagenladungsverkehr unter der Marke Railion DB Logistics betreut. Damit sind Vertrieb und Produktion unter einem Dach vereint. Als Zeichen für diese Neuausrichtung wird aus „**FreightNews**“ nun „**Railways**“, der neue Kunden-Newsletter rund um die Schienenlogistik.

Auch in Zukunft werden wir Ihnen anhand zahlreicher Beispiele zeigen, dass wir durch unsere Leistungen als Schienenlogistiker überzeugen. Diesem Anspruch folgt auch unser Messeauftritt auf der transport logistic in München vom 12. bis 15. Juni. Gemeinsam mit den anderen Geschäftsfeldern und Töchtern der Deutschen Bahn zeigt Railion dort sein gesamtes Leistungsspektrum inklusive des innovativen Equipments, das auf dem Freigelände zu begutachten sein wird. Lesen Sie dazu mehr in unserem Messe-Special ab Seite 16.

Im Fokus der transport logistic und dieser Ausgabe steht unsere internationale Ausrichtung als Europas größte Güterbahn. Bereits heute sind rund 60 Prozent der Railion-Verkehre grenzüberschreitend – Tendenz steigend. Denn unsere Kunden richten ihre Aktivitäten europaweit aus und gemeinsam mit Ihnen wollen auch wir wachsen. Sichtbares Zeichen unseres Engagements ist die Einrichtung des neuen Railion-Vorstandsressorts „Internationales und Netzmanagement“, das von Dr. Christoph Wolff geleitet wird. Im Interview auf Seite 15 erfahren Sie mehr zu diesem für uns so wichtigen Thema.

Doch wie sieht die für eine europäische Ausrichtung notwendige Zusammenarbeit mit den ausländischen Partnerbahnen in der Praxis aus? Unser Artikel über die grenzüberschreitenden Kalksteintransporte für das Chemieunternehmen Solvay zeigt, dass wir diesen Kooperationsgedanken leben. Gleich vier Bahnen arbeiten unter der Regie der Railion-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH erfolgreich Hand in Hand, wie Sie ab S. 6 lesen können.

Neben den internationalen Kooperationen haben wir es uns zum Ziel gesetzt, auch mit eigenen Gesellschaften für ein noch besseres Standbein in Europa zu sorgen. Deshalb haben wir die Brunner Railway Services GmbH (BRS) in der Schweiz erworben, um den Transitverkehr von und nach Italien weiter zu optimieren. Und mit der Beteiligung am neuen EU-Forschungsprojekt CREAM wollen wir unseren Teil dazu beitragen, die Schienenverkehre zwischen den Beneluxstaaten, der Türkei und Griechenland zu verbessern. Überzeugen Sie sich selbst von unserem Engagement auf Seite 32.

Wir hoffen, dass Ihnen die erste Ausgabe von **Railways** gefällt und wir Ihnen viele interessante Themen zum Lesen bieten. Übrigens: Unser Redaktionsteam nimmt gerne jede Form von Anregungen und Wünschen entgegen.

Herzlichst Ihr

Dr. Klaus Krempfer

## Impressum

**Herausgegeben von:** Railion Deutschland AG

**Verantwortlich für den Inhalt:** Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail, Annette Struth

**Redaktion:** Railion Deutschland AG, Marketing Rail, Jana Siedenhans  
Rheinstraße 2, 55116 Mainz, Telefon: 06131 15-60137, Fax: 06131 15-60852  
E-Mail: jana.siedenhans@railion.com, Internet: www.railion.com

**Redaktionelle und technische Umsetzung:**

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

**Copyright:** © by Railion Deutschland AG

Alle Rechte vorbehalten. Insbesondere das Recht auf Verbreitung, Nachdruck von Text und Bild, Übersetzung in Fremdsprachen sowie Vervielfältigung jeder Art durch Fotokopien, Mikrofilm, Funk- und Fernsehsendung für alle veröffentlichten Beiträge einschließlich aller Abbildungen.



## 02 Editorial Impressum

## 03 Inhalt

### Spektrum

- 04 Railion baut Schweiz-Engagement aus
- 05 Neuer Direktzug nach Spanien  
DB Logistics und Kühne + Nagel verstärken Zusammenarbeit

## 06 Im Fokus Dem Kalkstein auf der Spur

- 08 LOG>FORUM 07: Neue Perspektiven im Einzelwagenverkehr
- 12 DB Logistics stellt sich neu auf
- 13 Über Grenzen wachsen

### Porträt

- 15 „Railion ist auf internationaler Ebene gut positioniert“  
Railways sprach mit Dr. Christoph Wolff über das neu geschaffene Vorstandsressort „Internationales und Netzmanagement“ bei Railion sowie den Bereich „Internationalisierungsprojekte“, den er ab 1. Mai bei DB Logistics leitet.



Dr. Christoph Wolff

## 06 Im Fokus



▲ Solvay S.A. ist der weltweit größte Produzent von Soda. Den für die Herstellung des chemischen Produkts notwendigen Kalkstein bezieht die deutsche Solvay-Gruppe ausschließlich per Bahn aus Belgien. Verantwortlich für den reibungslosen Ablauf der Transporte ist die Railion-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH

### Messe-Special

- 16 **Globale Logistikpower**  
Am 12. Juni öffnet die alle zwei Jahre stattfindende transport logistic-Messe in München wieder ihre Pforten. DB Logistics ist mit seinen Geschäftsfeldern Railion, Schenker und Intermodal auf einem großen Gemeinschaftsstand vor Ort.



- 18 Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter: Universeller Branchenexperte
- 20 Marktbereich Chemie/Mineralöl/Düngemittel und BTT BahnTank Transport GmbH: Intelligente Transportlösungen
- 22 Railion Montan: Neue Einheit für Montantransporte
- 24 Schenker Automotive RailNet GmbH: Spezialist für Automobillogistik

### Intermodal

- 26 China intermodal vernetzen
- 27 Alle an einem Tisch  
Kombinierte Verkehre legen zu

### International

- 28 Betuwelinie: Gateway nach Europa
- 29 **Railport** Anagni: Die italienische Alternative
- 30 Multimodales Großprojekt
- 31 Mähdrescher für Turkmenistan
- 32 Projekt CREAM: Nahtlos von West nach Ost

### Technik & Trends

- 33 RailService Online: Komplette Auftragsabwicklung via Internet
- 34 XXL-Lösung für Schüttgut  
Virtuelle Waggonbeladung
- 35 EcoTransit wird UIC-Instrument  
Neuer ATG-Waggon Laaers 560: Platz für Groß und Klein

# Railion baut Schweiz-Engagement aus

Foto: BLS



**M**it dem Erwerb der Brunner Railway Services (BRS) hat Railion sein Leistungsspektrum im Schweiz-Verkehr komplettiert. Dank starker Partner und grenzüberschreitender Eigenproduktion können künftig sämtliche Transportleistungen aus einer Hand erbracht werden.

„Mit der Umfirmierung von BRS in Railion Schweiz wollen wir ein deutliches Zeichen im Markt setzen und Kunden auch im Schweizer Einzelwagenverkehr gewinnen“, begründet Railion-Chef Klaus Kremper die Maßnahme. Auch die erfolgreiche Kooperation mit der BLS Cargo AG soll weiter ausgebaut

werden. „Mit BLS Cargo, unserem wichtigsten Partner im Italientransit, können wir unsere Kooperation auf eine neue Grundlage stellen. Denkbar ist auch eine Beteiligung der BLS an Railion Schweiz“, so Kremper weiter.

Railion Schweiz wird mit Standorten in Zürich und Basel Einzelwagenverkehre für Kunden im industriestarken Großraum Basel erbringen. Bei grenzüberschreitenden Transporten kommen Mehrsystemloks zum Einsatz, die ohne Halt die Landesgrenze passieren können. Aufgrund der durchgängigen Steuerung der Transporte lässt sich so eine hohe Qualität gewährleisten.

Die im europäischen Vergleich vorbildliche Netzöffnung in der Schweiz ermöglicht die Verwirklichung unterschiedlicher Geschäftsmodelle. „Hiervon profitieren unsere Kunden und der Schienentransport insgesamt“, ist Kremper überzeugt. ■

## Kohle ohne Ende

**Die Kohletransporte von Railion für die Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) laufen auf Hochtouren. Ende Mai wurde die 50-millionste Tonne Braunkohle zum E.ON Kraftwerk Schkopau transportiert.**

**E**in Rekord, den alle am Kohletransport für die MIBRAG beteiligten Unternehmen Anfang Juni zum Anlass nahmen, auf die bewährte Zusammenarbeit zurückzublicken. Zu den Partnern zählen neben der MIBRAG das E.ON Kraftwerk Schkopau, die Mitteldeutsche Umwelt- und Entsorgungs GmbH (MUEG), die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG) und Railion. Sie ermöglichten es bis dato die Ver- und Entsorgungsleistungen rund um das von der E.ON Kraftwerke GmbH geführte Kraftwerk Schkopau zu erfüllen – mit Erfolg.

Um die stetige Stromversorgung des 900-Megawatt-Kraftwerks sicherzustellen, pendeln täglich rund 18 Züge mit insgesamt bis zu 20.000 Tonnen Braunkohle

zwischen dem Tagebau Profen der MIBRAG und dem Kraftwerk. Bislang kamen über 31.000 Züge mit vierachsigen Großraum-Selbstentladewagen der Bauart Falnqqs 130 zum Einsatz. Für den Weitertransport ab dem Bahnhof Wühlitz

und die Entladung im Kraftwerk zeichnet die MEG verantwortlich. Auch für die Entsorgung der seit Inbetriebnahme 1996 anfallenden 7 Millionen Tonnen Kraftwerkreststoffe ist gesorgt: So werden die Filterasche nach Lochau und der Rea-Gips mit Spezialwaggons an die MUEG sowie verschiedene Empfänger in der Baustoffindustrie transportiert, wo sie weiterverarbeitet werden. Die Energiegewinnung aus Braunkohle wird auch in Zukunft durch die Kohletransporte sichergestellt. ■



Foto: MIBRAG/Bedeschinski

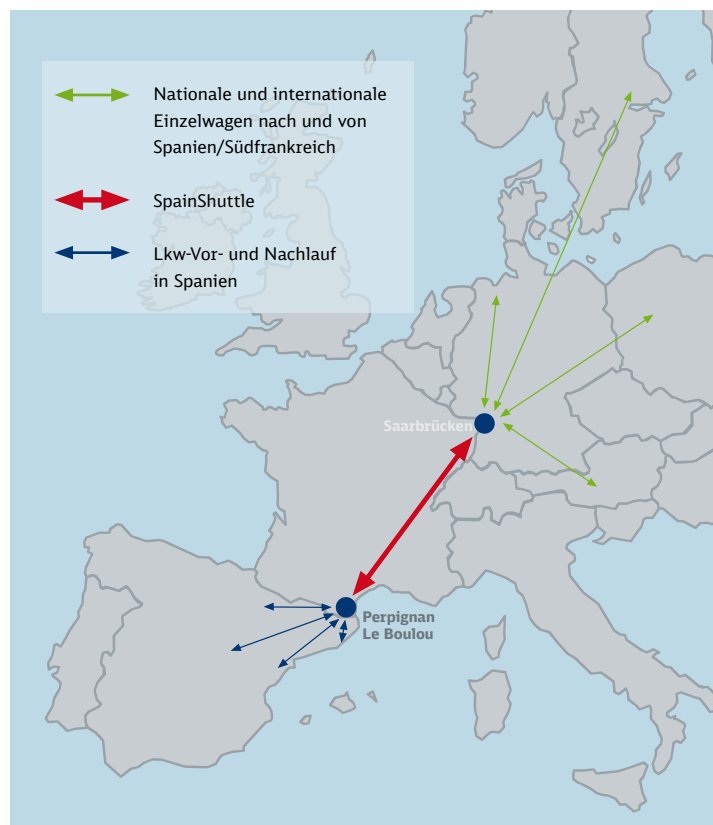
# Neuer Direktzug nach Spanien

Mitte April führten Railion und SNCF Fret mit dem SpainShuttle einen neuen Direktzug für den Gütertransport zwischen Deutschland und der Mittelmeerregion an der französisch-spanischen Grenze ein.

Bei dem neuen Konzept stützen sich beide Kooperationspartner auf ein neues Hub & Spoke-System, das Saarbrücken mit den südfranzösischen Bahnhöfen Perpignan und Le Boulou verbindet. Die aus Deutschland und weiteren europäischen Ländern kommenden Direktzugmengen laufen zunächst über das Einzelwagensystem nach Saarbrücken und gehen von dort aus an drei festen Verkehrstagen pro Woche direkt zu den Empfangsplattformen in Südfrankreich. Nach Zustellung der Wagen an die örtlichen Dienstleister übernehmen diese den Umschlag und Lkw-Nachlauf hauptsächlich nach Spanien. Auch die Rückführung der Leerwagen sowie akquirierte Rückladungen werden über das Shuttlekonzept abgewickelt. Bei den Ver-

kehren Richtung Süden bestehen derzeit rund 85 Prozent der Zugkapazität aus Kaufmannsgütern wie zum Beispiel Papier, Zellulose und sonstige palletierte Waren. Es können jedoch nahezu sämtliche Gutarten transportiert werden.

„Das Direktzugkonzept bietet unseren Kunden gleich mehrere Vorteile“, äußert sich Rainer Gödde, Leiter International Rail Management bei Railion, zur neuen Shuttle-Verbindung nach Spanien. „Zum einen wird die Transportqualität deutlich verbessert, was auf die Umlaufzeiten von 24 Stunden pro Richtung sowie auf die Transportüberwachung und -steuerung beider Bahnen zurückzuführen ist. Zum anderen reduziert sich die Transportzeit gegenüber dem bisherigen



Einzelwagenverkehr.“ Der Zug hatte bereits in den ersten Wochen eine sehr gute Auslastung. Bei anhaltend positiver Mengenentwicklung planen Railion und SNCF Fret eine Erhöhung der Zugfrequenz und damit die Einrichtung weiterer Verkehrstage. ■

Der neue SpainShuttle verbindet Deutschland mit Südfrankreich und Spanien im Hub & Spoke-System

## DB Logistics und Kühne + Nagel verstärken Zusammenarbeit

Kühne + Nagel und DB Logistics wollen künftig noch enger zusammenarbeiten. Dies wurde in einem Gespräch zwischen führenden Vertretern beider Unternehmen vereinbart. Vorrangiges Ziel ist es, mehr Transportvolumen von der Straße auf die Schiene zu holen und gleichzeitig den europäischen Einzelwagenverkehr zu stärken. Im Fokus der gemeinsamen Aktivitäten stehen die Verkehre zwischen Deutschland und Skandinavien sowie Ost-

europa und den GUS-Staaten, wo in den nächsten Jahren ein deutliches Wachstum der Warenströme erwartet wird.

„Wir freuen uns, dass mit Kühne + Nagel einer der weltweit größten Transport- und Logistikanbieter verstärkt auf die Schiene und hier insbesondere auf den Einzelwagenverkehr setzt“, sagt DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bense. „Das zeigt, dass wir mit unserer strategischen Ausrichtung richtig liegen und die Schiene zunehmend zu

einer echten Alternative für die Straße wird.“

Auch Ewald Kaiser, Chief Operating Officer Rail & Road Logistics der Kühne + Nagel International AG, ist von der neuen Vereinbarung überzeugt: „Damit untermauern wir unsere bislang gute Zusammenarbeit und bauen diese noch weiter aus. Ziel ist es, wo immer sinnvoll weitere Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.“ ■





# Dem Kalkstein auf der Spur

**Solvay S.A. ist der weltweit größte Produzent von Soda. Den für die Herstellung des chemischen Produkts notwendigen Kalkstein bezieht die deutsche Solvay-Gruppe ausschließlich per Bahn aus Belgien. Verantwortlich für den reibungslosen Ablauf der Transporte ist die Railion-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH.**

**G**leich vier Bahnen sind an den grenzüberschreitenden Schienenverkehren beteiligt: die belgische SNCB, Railion Nederland, Railion Deutschland und die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG). Sie befördern die gewaltige Menge von rund 650.000 Tonnen pro Jahr in die Solvay-Werke nach Rheinberg. Gemeinsam mit den weiteren Rohstoffen Kohle und Koks wird dort das für die Sodaherstellung wichtige CO<sub>2</sub> gewonnen. Soda wiederum bildet die Grundlage für zahlreiche chemische Prozesse und Produkte – unter anderem für Wasch- und Putzmittel sowie industrielle Glasprodukte. Es wird aber auch in der Papierindustrie und zur Wasseraufbereitung benötigt. Jahrelang hatte Solvay den Kalkstein ausschließlich aus deutschen Steinbrüchen bezogen. Doch als sich vor einigen Jahren die Qualität der Lagerstätten aufgrund des Gehalts von Begleitstoffen wie zum Beispiel Schwermetallen verschlechterte, suchte man nach alternativen Bezugsquellen.

„Im belgischen Steinbruch Carrier les Petons wurden wir fündig“, erläutert Bruno Zastrow, Logistikleiter bei Solvay. „Der dort qualitativ besonders hochwertige Kalkstein wurde anfangs ausschließlich mit Lkw und Binnenschiff in unser Werk in Rheinberg transportiert.“ Nach Übernahme des Steinbruchs im Jahr 2004 erhöhte Solvay die Abbaumengen auf über eine Million Tonnen jährlich. Gleichzeitig starteten die ersten Bahntransporte. Auch das Umweltministerium von Nordrhein-Westfalen begleitete das Projekt und förderte die Verlagerung der Kalksteinproduktion nach Belgien. Denn auf diese Weise ließ sich eine Verunreinigung des Rheins vermeiden.

Klaus Hopbach, der für Solvay zuständige Key Account Manager bei BTT, wurde von Anfang an in die zuständige Arbeitsgruppe einbezogen: „Schon in den Jahren zuvor hatten wir die Schienentransporte für Solvay in Deutschland erfolgreich durchgeführt.

Deshalb war es naheliegend, uns auch mit den internationalen Verkehren zu betrauen“, erklärt er.

## **Umfangreiche Modernisierung**

Eigens für den Schienentransport investierte Solvay rund 12 Millionen Euro in neue Anlagen. Dazu gehörten Modernisierungsmaßnahmen im Solvay-Werk Rheinberg sowie ein Gleisanschluss im flämischen Carrier les Petons, der den durchgängigen Schienentransport erst ermöglichte. „Das ursprüngliche Konzept der Entladung per Stirnwandkipper auf eine Halde haben wir durch einen modernen Tiefbunker mit automatischen Förderbändern und eine Entstaubungsanlage ersetzt“, erläutert Manfred Uhlenbruch, der bei Solvay unter anderem für die Schienenlogistik zuständig ist. „Darüber hinaus besitzen wir so genannte Abwurfwagen, die sich selbstständig auf den Förderbändern bewegen und den Kalkstein dort abladen, wo Platz ist. So lässt sich die Halde immer optimal aufschütten.“



Klaus Hopbach (l.) und Manfred Uhlenbruch begutachten den modernen Tiefbunker im Solvay-Werk Rheinberg

Rund 650.000 Tonnen Kalk werden pro Jahr per Bahn zum Solvay-Werk in Rheinberg gefahren

Auch für den Schienentransport des Kalksteins kommt modernstes Equipment zum Einsatz. Die verwendeten Drehgestell-Schüttgutwagen der Bauart Fals-y 182 können mehr als 63 Tonnen Gewicht laden und sind optimal für die Bedienung des Tiefbunkers von Solvay geeignet. Der Grund: Sie entladen sich selbstständig per Schwerkraft, wodurch die Entladezeit erheblich verkürzt wird. „Durch die neuen Wagen können wir die Kapazitäten im Bedarfsfall sofort auf 750.000 Tonnen erhöhen“, verdeutlicht Hopbach. Dies ist auch notwendig, da Solvay rund um die Uhr produziert und immer genügend Vorräte auf Lager benötigt. „Derzeit fährt – außer sonntags – täglich ein Ganzzug mit bis zu 1.800 Tonnen Kalkstein von Belgien nach Rheinberg sowie je nach Bedarf zwei Mal pro Woche ein weiterer Zug“, ergänzt Hubertus Burckhardt, Leiter Kesselwagenmanagement bei BTT. Er ist für die Koordination der internationalen Schienenverkehre zuständig.

#### Grenzüberschreitende Koordination

Eine Herausforderung ist die Abstimmung zwischen den an den

Kalksteinverkehren beteiligten Bahnen. „Um bei möglichen Unregelmäßigkeiten rasch gegensteuern zu können, setzen wir auf der gesamten Strecke Tracking & Tracing ein und halten ständigen Kontakt mit den Kundenservicezentren der Bahnen in Duisburg, Utrecht und Brüssel sowie der NIAG in Moers“, verdeutlicht Burckhardt. „Dadurch können wir notfalls rasch Ersatzgarnituren stellen, um Produktionsausfälle zu vermeiden.“ Die SNCB stellt bei den Verkehren überwiegend die Lokomotiven bis Moers. Besetzt werden sie je nach Streckenabschnitt von belgischen, niederländischen und deutschen Lokführern. Railion liefert indes das gesamte Equipment, rund 100 Waggons. Das letzte Teilstück der Strecke ab Moers bis ins Solvay-Werk fährt schließlich die NIAG mit eigener Traktion.

Neben der Koordination der Verkehre leistet BTT noch mehr für Solvay: so zum Beispiel die permanente Überwachung des Wagenparks, denn nur der Einsatz technisch einwandfreier Wagen macht es möglich, die Zuggarnituren optimal zu bestücken. Außerdem erarbeitet das BTT-Team

gemeinsam mit dem Kunden die Zeitfenster sowie detaillierte Informationen über die Zuglage mit den voraussichtlichen Ankunftszeiten. Diese werden dann an alle beteiligten Bahnen versendet und bis zum Eintreffen der Züge immer wieder aktualisiert. „Damit halten wir sowohl Solvay als auch unsere Partnerbahnen ständig auf dem neuesten Stand“, so Burckhardt zu den Vorteilen des Systems.

„Durch unsere lückenlose Koordination können wir jederzeit die Versorgung der Produktion von Solvay sicherstellen“, unterstreicht Hans-Georg Werner, Geschäftsführer von BTT. „Außerdem arbeiten wir fortlaufend an einer Optimierung der Abläufe, sowohl bei der Traktion, als auch beim eingesetzten Personal.“ ■

#### BTT BahnTank Transport GmbH

Klaus Hopbach  
Tel.: +49 (0)211 3680-2194  
klaus.hopbach@btt-gmbh.de





## LOG>FORUM 07: **Neue Perspektiven im Einzelwagenverkehr**

Unter dem Motto „Neue Perspektiven im Netzwerkmanagement“ eröffneten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Bahnchef Hartmut Mehdorn und DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensele Anfang März den ersten DB Logistics-Kundenkongress in Potsdam. Über 200 Gäste aus Wirtschaft, Logistik und Politik waren der Einladung gefolgt, um über aktuelle Trends im Transport- und Logistikmarkt zu diskutieren.

**D**as LOG>FORUM 07, das im restaurierten Potsdamer Kaiserbahnhof stattfand, war der Auftakt einer völlig neuen Reihe von Veranstaltungen, die jährlich eine Diskussions- und Networkingplattform für zentrale Logistikthemen mit wechselndem Schwerpunkt bieten soll. Zentrales Thema in diesem Jahr: Netzwerkmanagement und das Einzelwagensystem von Railion. Dabei wurden die Anforderungen der Kunden und deren Umsetzbarkeit intensiv miteinander diskutiert.

In seiner Eingangsrede unterstrich Tiefensee die herausragende Lage Deutschlands als Standort und Transitland für den Schienengüterverkehr. Mehdorn verdeutlichte im Anschluss die Leistungen der DB angesichts der Herausforderungen des Marktes: „Mobilität und Logistik sind seit Jahren in einem tiefgreifenden Wandel. Wir haben uns konsequent darauf eingestellt und sind heute mit 30 Milliarden Euro Umsatz der weltweit zweitgrößte Logistiker.“ Damit die Bahn international wettbewerbsfähig bleibe,

müsse aber weiter investiert werden. Norbert Bensele hob in seinem Beitrag die Bedeutung des Einzelwagenverkehrs (EV) hervor: „Wir transportieren in diesem Netzwerk jährlich weit über 80 Millionen Tonnen und schaffen damit eine wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft.“

### **Intensive Workshops**

Wichtiger Bestandteil des LOG>FORUMS 07 bildeten drei informative Workshops zum Thema



Netzwerke. Hier hatten die Teilnehmer Gelegenheit zu diskutieren. Den Anfang machte der Workshop „Das DB Logistics-Einzelwagen-system – fit für die Zukunft?“. Mit kurzen Impulsreferaten stellten Railion-Chef Dr. Klaus Kremper, Railion-Vorstand Eckart Fricke und Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail bei Railion, das „Produktionssystem 200X“ und das neue Einzelwagenangebot von Railion vor.

Kremper unterstrich die europäische Führungsrolle von Railion im EV. Mit mehr als 3.100 bedienten Gleisanschlüssen sei es eines der größten und umweltfreundlichsten Transportsysteme weltweit. Hilker ergänzte, dass es zur Konzeption des neuen Einzelwagenangebotes bereits intensive Workshops mit den Kunden gegeben habe. Zum neuen Leistungsumfang gehörten die Aussagen über Regellaufzeiten sowie Informationen bei Abweichungen von der geplanten Ankunftszeit von Transporten. Zusätzliche transportbegleitende Informationen zur bisherigen Fahrplanauskunft sollen mit dem neuen Internetportal RSO zur Verfügung stehen (siehe hierzu auch Artikel auf Seite 33).

### Rege Diskussion

An die Impulsvorträge schloss sich eine rege Diskussion über Stärken und Verbesserungsbedarf des Einzelwagensystems an. So wurde zum Beispiel vonseiten der Stahlkunden eine weitere Optimierung der Verkehre Richtung Frankreich gefordert. Hierzu erläuterte Kremper, dass zwar die jeweiligen Produktionssysteme der beiden Bahnen sehr unterschiedlich seien, man aber gemeinsame Plattformen für die produktuelle Zusammenarbeit aufbauen werde. Bezüglich der kundenseitig mehrfach angesprochenen Wagenknappheit erklärte Bense, dass hier umfangreiche Investitionen vorgesehen seien: Insgesamt werde die Bahn in den kommenden fünf Jahren rund 1,7 Milliarden Euro in Loks und vor allem Wagen investieren. Zusätzlich liefe derzeit ein internes Programm, um bestimmte Investitionen vorzuziehen.

Weiterer Diskussionspunkt war die Situation bei der Leerwagenbe- und -gestellung. Fricke erklärte, dass mit dem Produktionssystem 200X eine höhere Beständigkeit im Gesamtsystem zu erwarten sei, und Hilker ergänzte, dass künftig auch die Wochenenden intensiver für spezielle Leistungen genutzt werden könnten. Kremper betonte, dass sich in Zukunft bei Engpässen mehr Direktzüge zur Leerwagenversorgung einsetzen ließen. Auch hinsichtlich der Wiederbeladung ginge es voran. So konnten 2005 rund 20.000 Wagen und 2006 bereits mehr als doppelt so viele Wagen erfolgreich im Rücklauf wieder beladen werden. Die aufgezeigten Perspektiven werden insgesamt zu einer Verbesserung führen.

### Optimierungsmöglichkeiten von Netzwerken

Im Anschluss folgte der Workshop „Planung und Steuerung logistischer Netzwerke – wie sind Service und Kostenziele vereinbar?“. Zunächst referierte Prof. Dr. Uwe Clausen, Lehrstuhlinhaber an der Universität Dortmund und Institutsleiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik, über die Optimierungsmöglichkeiten logistischer Netzwerke. Anhand von Beispielen aus der Praxis machte er den Zusammenhang zwischen erfolgreichen Netzwerken und der Qualifikation der damit verbundenen Mitarbeiter deutlich.



Railion-Chef  
Dr. Klaus Kremper

Weiterer Redner war Hans-Jörg Hager, Vorstandsvorsitzender der Schenker Deutschland AG, der zum Thema europäische Landverkehrsnetze referierte. Er sprach über die wichtigen Erfolgsfaktoren von Schenker, dem Marktführer in diesem Bereich, zu denen unter anderem die Verfügbarkeit eigener Netzwerke in den jeweiligen Ländern mit eigenen Mitarbeitern sowie ein gleicher Netzwerkzugang für die Kunden und damit verbunden eine gleichbleibende Qualität gehören. Weiterer Erfolgsfaktor: eine klare Produktwelt und die Einhaltung vorgegebener Zeitfenster.

Einen gänzlich anderen Ansatz bot der parallel stattfindende Workshop „Neuro-Logik von Netzwerken – gibt es ein Tempolimit fürs Denken?“. Hier ging Neuropsychologe

Eröffneten gemeinsam  
das LOG>FORUM 07 (v. l.):  
DB Logistics-Vorstand  
Dr. Norbert Bense,  
Bundesverkehrsminister  
Wolfgang Tiefensee  
und Bahnchef Hartmut  
Mehdorn



Stimmungsvoller Ausklang: die Abendveranstaltung in der restaurierten Gleishalle des Kaiserbahnhofs



Dr. Christian Scheier der Frage nach, wie das Netzwerk im Gehirn funktioniert und ob sich diese Erkenntnisse auch auf logistische Netzwerke übertragen lassen.

In einem abschließenden Plenum wurden noch einmal die Ergebnisse des gesamten Tages zusammengefasst. Bensel zeigte sich mit der Veranstaltung sehr zufrieden und hob die Bedeutung der intensiven Diskussionen mit den Kunden hervor. Die Teilnehmer lobten die inhaltlich konstruktiven Diskussionen, die gute Organisation in

Dr. Norbert Bensel (r.) übergibt den DB Logistics Award an Dr. Marc Jaquemin



einer attraktiven Lokalität sowie die Teilnahme hochkarätiger Redner. Man habe viel Neues gehört und die Strategie von DB Logistics – vor allem auch von Railion – anschaulich vermittelt bekommen. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass der Kundenkongress als enger Dialog zwischen DB Logistics und Kunden wiederholt werden sollte.

#### Verleihung des DB Logistics Awards

Ein weiterer Höhepunkt des LOG>FORUMS 07 war die Vergabe des DB Logistics Awards. Er ging an Dr. Marc Jaquemin von der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main für seine Dissertation zum Thema „Netzwerkmanagement im Luftverkehr – statistische und dynamische Planungsmodelle zur Gestaltung von Hub & Spoke-Netzwerken“. Der mit 10.000 Euro dotierte Preis wird seit 1978 jährlich von der Stinnes-Stiftung verliehen. Als Doktorvater wurde Prof. Dr. Heinz Isermann, Seminar für Logistik und Verkehr des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften an der Frankfurter Universität, ausgezeichnet. Sein Lehrstuhl erhielt 5.000 Euro als Anerkennung für die Förderung und Begleitung der Dissertation von Jaquemin. Anlässlich der Verleihung unterstrich Bensel noch einmal die Bedeutung innovativer Forschungs-

ansätze für eine nachhaltige Entwicklung im Logistikmarkt.

#### Exklusive Gespräche im exklusiven Rahmen

Auch der Veranstaltungsort unterstrich die Wichtigkeit der Veranstaltung für DB Logistics: Schauplatz des LOG>FORUMS 07 bildete der von der Deutschen Bahn 1999 restaurierte Kaiserbahnhof direkt am Park Sanssouci. In dem Anfang des letzten Jahrhunderts für Kaiser Wilhelm II. errichteten Gebäude im Stil einer englischen Landhausvilla waren schon zahlreiche illustre Gäste, unter ihnen Theodor Roosevelt und Zar Nikolaus II., aus dem Zug gestiegen. Seit mehreren Jahren befindet sich im Kaiserbahnhof die DB Akademie, in der Führungskräfte des gesamten Bahn-Konzerns weitergebildet werden.

Zum Abschluss der rundum gelungenen Veranstaltung fand ein Networking Dinner in der Gleishalle des Kaiserbahnhofs statt. Hier konnten sich die Gäste noch einmal über die Themen des Tages austauschen und – ganz im Sinne des Motos – neue Kontakte knüpfen. ■



**T**ROIKAchemielogistik heißt ein neues und innovatives Logistikkonzept, das von der Railion-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH und der Schenker-Tochter Fertrans gemeinsam entwickelt wurde. Es bietet sichere und zuverlässige KV-Verkehre zwischen Westeuropa und Russland.

Das Wort Troika kommt aus dem Russischen und bezeichnet ein Dreigespann, bei dem drei Pferde oder andere Zugtiere nebeneinander hergehen. Auch Dreiergruppen von Personen, wie beispielsweise in der Politik, werden oft als Troika bezeichnet. Mit dem neuen Logistikkonzept bieten die Kooperationspartner BTT und Fertrans ihren Kunden den Transport chemischer Produkte im Kombinierten Verkehr bis nach Russland. Ähnlich wie bei den Branchenprodukten von Railion besteht auch TROIKAchemielogistik aus Basisbausteinen, die sich je nach Bedarf aus den Verkehrsträgern Bahn, Lkw oder Schiff zusammensetzen. Zu den Servicebausteinen zählen die Verzollung, Lagerung und Laufüberwachung, aber auch das für einige

Gefahrgüter erforderliche Be- und Aufheizen der Container sowie die Depothaltung.

Das neue Logistikkonzept war entwickelt worden, um der stetig wachsenden Nachfrage nach Chemieprodukten in den Schwerpunktregionen Moskau und dem östlich von Moskau gelegenen Chemiedreieck Samara-Kazan-Vladimir Rechnung zu tragen. Bereits seit Anfang dieses Jahres sorgen BTT und Fertrans für sichere und zuverlässige Chemietransporte in 20-Fuß-Tank- oder -Boxcontainern von Westeuropa nach Russland und zurück. Dabei werden die chemischen Produkte – darunter Ge-

fahr- und Nichtgefahrsgüter als lose und verpackte Ware – überwiegend von Belgien und Westdeutschland nach Russland oder von Deutschland nach Estland und von der Ukraine nach Süddeutschland transportiert. Um die Sicherheit der sensiblen Chemietransporte jederzeit gewährleisten zu können, halten sich beide Kooperationspartner eng an die Vorschriften: Dazu gehören die Gefahrgutvorschriften für internationale Schienentransporte (RID) und frachtrechtliche Bestimmungen wie die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“. ■



## Nieten jetzt auch in Russland aktiv

Die Nieten Fracht Logistik GmbH ist der europaweit tätige Spezialist für Holzlogistik rund um den Verkehrsträger Schiene. Im April hat die hundertprozentige Konzerntochter ihre Aktivitäten in Osteuropa durch die Gründung einer Repräsentanz in St. Petersburg erweitert.

(v. l.): Artur Brunner, Stellvertretender Generalkonsul, Friedrich Limbach und Manfred Eberhardt, Geschäftsführer Nieten Fracht Logistik GmbH, Marktbereichsleiter Karsten Sachsenröder und Vladimir Zmitrovich, Leiter der neuen Repräsentanz von Nieten in St. Petersburg

**V**iele Gäste aus Politik, Wirtschaft, Logistik und Verbandswesen waren der Einladung zur feierlichen Eröffnung am 24. April ins Haus der deutschen Wirtschaft in St. Petersburg gefolgt. Bei seiner Eröffnungsrede bezeichnete Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter und Vertreter des Gesellschafters der Firma Nieten, die Standorterweiterung als einen weiteren Schritt in der engen partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der DB AG und der russischen Bahn RZD.

Die Gründe für die Eröffnung einer eigenen Repräsentanz sind vielfältig und liegen unter anderem in der

ständig steigenden Nachfrage nach Holzprodukten russischer Herkunft. Darüber hinaus stellen die expandierenden Hafenkapazitäten in St. Petersburg und der 120 Kilometer westlich von St. Petersburg neu entstehende Hafenkomplex Ust Luga für den Bahnlogistiker eine große Herausforderung dar. Bereits heute verfügt Ust Luga über einen eigenen Eisenbahnfährianleger, der künftig auch eine Anbindung zum Fährhafen Sassnitz-Mukran auf der Insel Rügen erhalten soll. Des Weiteren sind hafennahe Ansiedlungen der Sägewerksindustrie und der Bau eines großen Holzterminals in Planung – Grund genug für Nieten, vor Ort dauerhaft präsent zu sein. ■



**Nieten Fracht Logistik GmbH**  
Vladimir Zmitrovich  
Leiter der Repräsentanz  
Tel.: +79 (1)12120107  
V.Zmitrovich@nieten-fracht.de

# DB Logistics stellt sich neu auf

Der Transport- und Logistikbereich der Deutschen Bahn AG besitzt eine neue Führungsstruktur. Vorrangiges Ziel ist es, den Marktauftritt zu optimieren, interne Entscheidungswege zu verkürzen und die Entwicklung ganzheitlicher Konzepte im Sinne des Kunden zu vereinfachen.

Die neue Struktur basiert auf zwei Geschäftsbereichen: Unter dem Bereich „Schienengüterverkehr“ sind die Geschäftsfelder Railion DB Logistics und Intermodal DB Logistics integriert und unter „Spedition und Logistik“ vereint Schenker DB Logistics seine Geschäftsfelder „Land Transport“, „Air-/Seafreight“ und „Contract Logistics/SCM“ (siehe Grafik). Mit der neuen Struktur sollen die einzelnen Geschäftsfelder in die Lage versetzt werden, eigenverantwortlich näher am Markt zu operieren und die verschiedenen Verkehrsträger noch besser miteinander zu verknüpfen. Künftig können den Kunden Angebote gemacht werden, die über die Leistungen der einzelnen Geschäftsfelder hinausgehen, und integrierte Produkte aus einer Hand ermöglichen. Den Geschäftsbereichen übergeordnet ist das „Division Board Transport und Logistik“, dem neben Dr. Norbert Bensele unter anderem die Vorstände der einzelnen Geschäftsfelder

angehören. Deren Aufgabe liegt primär in der Entwicklung globaler Netzwerke und integrierter Produkte.

## Geschäftsfeld Railion

Im Zuge der Neuordnung wurden Produktion und Vertrieb für den Wagenladungsverkehr unter der Marke Railion DB Logistics gebündelt. Die Vereinigung von Vertrieb und Produktion soll zu einer optimalen Abstimmung der kommerziellen und produktionsseitigen Angebote führen und die Entscheidungswege verkürzen. Dies spiegelt sich auch in den Verantwortlichkeiten wider. Der Vorstandsvorsitzende von Railion, Dr. Klaus Kremper, nimmt nun auch die Funktion des Vertriebsvorstandes wahr. Mit den Marktbereichen Montan, Chemie/Mineralöl/Düngemittel und dem neuen Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter (siehe hierzu Artikel auf Seite 18) bleibt der Vertrieb wie bisher branchen-

spezifisch aufgestellt. Die Automotivsparte wird auch weiterhin von der Schenker Automotive RailNet GmbH betreut. Um die europäische Ausrichtung von Railion und die damit verbundene Erweiterung des internationalen Netzwerkmanagements weiter voranzutreiben, wurde zusätzlich der Bereich „Internationales und Netzwerkmanagement“ geschaffen (siehe hierzu das Interview mit Dr. Christoph Wolff auf Seite 15). Damit ist Railion optimal aufgestellt, um vor allem im europäischen Schienengüterverkehr weiterzuwachsen.

## Geschäftsfeld Intermodal

Mit der Marke Intermodal DB Logistics hat sich der Spezialist für den Kombinierten Verkehr (KV) im DB Konzern eigenständig aufgestellt. Damit wird der wachsenden europaweiten Bedeutung des Kombinierten Verkehrs Rechnung getragen. Prognosen für 2015 gehen von deutlichen Mengenzuwächsen auf den Hauptachsen aus. Entlang der drei europäischen Verkehrsachsen Zentral, Ost-West und Nord-Süd ist das Geschäft von Intermodal seit 2007 ausgerichtet. Vertriebsfachleute und Spezialisten aus der Produktion arbeiten nun integriert auf jeder Achse zusammen, um den Kunden maßgeschneiderte Angebote aus einer Hand anbieten zu können.

Um auch in Zukunft gut aufgestellt zu sein, verfolgt Intermodal mit der neuen organisatorischen Aufstellung ebenfalls die konsequente Weiterentwicklung der Produktionskonzepte. Neben dem Ausbau des kontinentalen Angebotes in Europa steht die Optimierung der Seehafenanbindung, beispielsweise durch den Aufbau einer Drehscheibe für die Westhäfen, im Fokus. ■

## Struktur DB Logistics

### Division Board Transport und Logistik

**Vorsitzender**  
Dr. Bensele

**CFO**  
Reichel

**Personal**  
Wurst

**CIO**  
Schumann

**Land Transport**  
Hager

**Air-/Sea Freight**  
Dr. Lieb

**Contract Logistics/SCM**  
Dr. Trefzger

**Rail Freight**  
Dr. Kremper

**Intermodal**  
Dr. Jürgens

CFO  
Schenker  
Dr. Schroter

Personal  
Schenker  
Wurst

CIO  
Schenker  
Schumann

CFO  
Dr. Freytag

Personal  
Dr. Müller

**SCHENKER**  
DB Logistics

**RAILION**  
DB Logistics

**INTERMODAL**  
DB Logistics

**Spedition und Logistik**

**Schienengüterverkehr**



# Über Grenzen wachsen

Foto: DB AG/Klee

**Mit rund 300 Millionen beförderten Tonnen ist Railion heute die größte Güterbahn in Europa. Kaum eine andere europäische Bahn ist international ähnlich stark aufgestellt. Mit eigenen Gesellschaften, Kooperationen und neuen Produkten treibt der fokussierte Freight Forwarder die positive Entwicklung weiter in alle Himmelsrichtungen voran.**

Güterzug von Railion auf der Gotthard-Nordrampe bei Erstfeld

**G**roße, bündelungsfähige Mengen und weite Distanzen – das sind nach wie vor die Stärken der Bahn gegenüber dem Lkw. Nicht zuletzt aus diesem Grund sieht Railion vor allem auf internationalem Gebiet erhebliche Wachstumschancen. Bereits heute fährt das Unternehmen rund 60 Prozent des gesamten Transportvolumens über mindestens eine europäische Grenze. Ein großer Teil der täglich verkehrenden 5.000 Güterzüge ist grenzüberschreitend. Dabei kommen über 400 international einsetzbare Mehrfrequenzloks zum Einsatz. Mit der Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs Anfang des Jahres wurden die Weichen für weiteres Wachstum, aber auch verstärkten Wettbewerb gestellt. Immer mehr private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) drängen auf den Markt. Railion ist indes gut positioniert und baut seine internationale Führung weiter aus.

Die Strategie von Railion besteht im Aufbau eigener Strukturen im Ausland sowie bilateraler und

multilateraler Kooperationen. Zu Ersterem gehört die Integration von Staatsbahnen, was mit Railion Nederland und Railion Danmark bereits erfolgreich umgesetzt werden konnte. Ein weiteres Standbein ist die Gründung eigener Produktionsgesellschaften wie zum Beispiel Railion Italia: Die Gesellschaft ging vor zwei Jahren aus dem privaten Eisenbahnunternehmen SFM hervor, an dem Railion bereits zu 95 Prozent beteiligt war, und erfüllt wichtige Traktionsaufgaben in Italien bei der Bedienung der Railports. Unter der Regie von Railion wurde ein System dieser multimodalen Logistikzentren in Italien geschaffen, das Kunden ohne Gleisanschluss eine Alternative zum klassischen Einzelwagenverkehr bietet. Erst im April feierte man in Anagni nahe Rom die Einweihung des vierten Railports (siehe hierzu Artikel auf Seite 29).

Im Bereich bilateraler Kooperationen arbeitet Railion sowohl mit Staatsbahnen als auch privaten EVU zusammen. Auf der Westachse steht Frankreich als drittgrößter

Schienenverkehrsmarkt in Europa im Vordergrund. Schon seit Langem kooperieren die Deutsche Bahn und die französische Staatsbahn SNCF miteinander. Bereits 2001 wurde das Joint Venture Rail Euro Concept (REC) gegründet, um die Güterverkehre zwischen beiden Ländern zu optimieren. Mit Erfolg: So verkehren seitdem alle Güterzüge der Partnerbahnen inzwischen ohne Grenzaufenthalt auf den Hauptachsen von Mannheim und Köln bis in den Raum Metz. Dabei kommt ein gemeinsamer Pool an Loks zum Einsatz sowie Lokführer, die entsprechend fachlich und sprachlich ausgebildet wurden. Neueste Erfolgsstory der DB und SNCF ist der SpainShuttle, ein Direktzug im Einzelwagenverkehr für den schnellen Gütertransport von Deutschland unmittelbar an die spanische Grenze in Südfrankreich (siehe hierzu Artikel auf Seite 5).

Für Verkehre von und nach Skandinavien wird gemeinsam mit Railion Danmark und dem Partner Green Cargo – der schwedischen Güterbahn – eine engere Verflechtung

der Produktionssysteme umgesetzt. Zusätzlich zu den bereits bestehenden werden unter gemeinsamer Planung und Steuerung weitere Mehrsystemlokomotiven zum Einsatz kommen, die nahtlose, grenzüberschreitende Verkehre und damit eine höhere Leistungsqualität ermöglichen.

### Im Osten viel Neues

Auch auf der Ostachse ist Railion bereits seit Jahren aktiv, denn dort floriert der Handel, was nicht zuletzt auf die EU-Erweiterung

Eine weitere vielversprechende Verbindung zwischen Deutschland und Russland bietet die Eisenbahnfährlinie über den Hafen Sassnitz-Mukran auf Rügen. An dem zukunftsweisenden Projekt sind die Partner Railion, die russische Bahn RZD und die dänische Reederei DFDS Lisco beteiligt. Drei Mal pro Woche verkehrt das Fährschiff „Vilnius“, das bis zu 49 Breitspurwaggons oder 108 Lkw-Trailer laden kann.

Doch auch mit Polen kooperiert Railion seit Jahren erfolgreich. Als zweitgrößter Markt in Europa besitzt das östliche Nachbarland einen hohen Anteil an internationalen Schienenverkehren, zudem verstärkt sich im Rahmen der Liberalisierung zunehmend der Wettbewerb. Die PKP Cargo ist hier der bedeutendste Partner. Mitte vergangenen Jahres unterschrieben Railion und die polnische PCC Rail SA eine Kooperationsvereinbarung. Das Ziel: die Wettbewerbsfähigkeit beider Verkehrsunternehmen im europäischen Markt zu verbessern und neue Verkehre zu generieren. Beabsichtigt ist die Gründung des gemeinsamen Eisenbahnunternehmens „East West Railways Sp. z o. o.“. Über das Joint Venture sollen künftig insbesondere chemische Güter im nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehr abgewickelt werden.

Mit dem EU-Beitritt von Staaten Ost- und Südosteuropas entstand eine weitere Wachstumsregion. Allein im vergangenen Jahr erreichte der Außenhandel zwischen Deutschland und den Balkanstaaten in vielen Segmenten zweistellige Zuwachsraten. Diese Entwicklung mit maßgeschneiderten Logistikangeboten zu nutzen gehört zu den vorrangigen Zielen von Railion. Ein Beispiel ist die Anbindung der Region westlicher Balkan mit Slowenien und Kroatien. Ein bereits seit Jahren erfolgreiches Produkt ist die „LjubljanaLine“. In nur rund zehn Stunden verbindet der Shuttle mehrmals täglich München mit der slowenischen Hauptstadt – ein interessantes Angebot für Kunden mit dem Wunsch nach Sammel-

und Anschlussverbindungen in die großen europäischen Wirtschaftszentren und in Richtung Balkan.

Am Beispiel Balkan wird deutlich, wie Railion Produktentwicklungen und Kundenservice sinnvoll miteinander verbindet und den Kunden dadurch überzeugende Argumente liefert, um die Bahn in ihre Lieferkonzepte nach West- und Nordeuropa zu integrieren. Damit dies noch besser gelingt, unterhält Railion in Ljubljana und Zagreb eigene Repräsentanzbüros. Die Mitarbeiter vor Ort sind hoch qualifiziert und unterstützen die Erarbeitung der Angebote an Kunden in der Region. Sie kümmern sich außerdem um die Qualität und Sicherstellung der Verkehre (Ansprechpartner siehe Kasten am Ende des Artikels).

### Erfolgreich im Alpen transit

Mit rund 18 Millionen Tonnen pro Jahr gehören die Wechselverkehrstransporte mit der Schweiz sowie die alpenquerenden Transporte nach Italien zu den international bedeutendsten für Railion. Um den Kunden Angebote aus einer Hand anbieten zu können, ist das Unternehmen seit 2001 an der Schweizer Privatbahn BLS Cargo AG beteiligt. Allein über den Gotthard transportieren die Partner weit über 160 Güterzüge pro Woche. Anfang des Jahres hat Railion ein Schweizer EVU erworben: die Brunner Railway Services GmbH (BRS). Sie ergänzt auf idelae Weise das Leistungsspektrum der BLS (siehe hierzu auch Artikel Seite 4). ■

### Deutsche Bahn AG Generalvertretung für Österreich und Südosteuropa

Büro Zagreb  
Jure Eremut  
Tel.: +385 (0)16313-090  
jure.eremut@fertrans.net

Büro Ljubljana  
Peter Rutar  
Tel.: +386 (1)588-5724  
peter.rutar@db-logistics.at



Foto: DB AG/Koch

Im Rügener Fährhafen Sassnitz-Mukran können russische Breitspurwaggons direkt vom Schiff auf die Schiene umgeschlagen werden

zurückzuführen ist. Zwar bestehen nach wie vor Hindernisse wie die zahlreichen unterschiedlichen Strom- und Signalsysteme, nationale Vorschriften und verschiedene Spurbreiten in Deutschland und der GUS. Dennoch: Mit einem Pilotzug, der nur drei Tage für die 1.800 Kilometer lange Strecke zwischen Berlin und Moskau benötigte, konnte bereits bewiesen werden, dass die Bahn sogar schneller als der Lkw sein kann. Wichtiges Produkt für den Wagenladungsverkehr ist der Russland-Express: Täglich verbindet der Direktzug Berlin, Hamburg, München, Köln und andere Industriestandorte mit den großen Metropolen in Russland. In Gegenrichtung verkehrt sein Pendant, der Europa-Express. Zu den Qualitätsmerkmalen gehören kurze Laufzeiten, feste Zeitfenster und eine grenzüberschreitende Überwachung.



**Seit 1. Mai leitet Dr. Christoph Wolff (46) das neu geschaffene Vorstandsressort „Internationales und Netzmanagement“ bei der Railion Deutschland AG sowie in Personalunion den Bereich „Internationalisierungsprojekte“ bei DB Logistics. Mit dieser Maßnahme will DB Logistics verstärkt auf die Forderungen der Kunden nach neuen Angeboten im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr eingehen und die zahlreichen Projekte in diesem Segment bündeln. Railways sprach mit Wolff über seine Erwartungen an die neue Tätigkeit und seine Ziele.**

**Herr Dr. Wolff, bereits heute sind rund 60 Prozent aller Railion-Verkehre grenzüberschreitend. Liegt hier die Zukunft des Schienengüterverkehrs?**

Der internationale Schienengüterverkehr ist das am schnellsten wachsende Segment im Eisenbahnmarkt. Das gilt nicht nur für Railion, sondern auch für andere europäische Bahnen. Im Verhältnis zur Straße besitzt die Schiene Wettbewerbsvorteile bei langen Distanzen. Diese konnten jedoch bisher nicht immer genutzt werden. Bis heute verzeichnet der internationale Schienengüterverkehr geringere Marktanteile als auf nationaler Ebene bei ähnlichen Distanzen. Das ist auch auf unterschiedliche technische Standards in den verschiedenen Ländern zurückzuführen. Gerade hier gibt es noch ein großes Wachstumspotenzial für die Zukunft.

**Sie sind studierter Maschinenbauer und Wirtschaftswissenschaftler und haben zuletzt bei der Unternehmensberatung McKinsey das Geschäftsfeld Eisenbahnen/Nahverkehr/Schifffahrt/Häfen geleitet. Welche Erfahrungen bringen Sie in Ihre neue Tätigkeit mit ein?**

Seit 1994 arbeite ich eng mit verschiedenen Bahnen zusammen. Meine Begeisterung für den Schienengüterverkehr ergab sich zunächst aus Projekten in Österreich und mit Eisenbahnverkehrsunternehmen anderer Nachbarländer. Die Deutsche Bahn kenne ich seit 2000 aus einer Vielzahl von Projekten. So war ich intensiv an den Arbeiten des Programms RailPlus beteiligt sowie bei internationalen Arbeitsgruppen rund um das Thema Leitungseinkauf und internationales Wagenmanagement. Darüber hinaus kenne ich fast sämtliche europäischen Bahnen aus meiner

Leitungsaufgabe bei McKinsey und habe in den letzten Jahren auch intensiv an entsprechenden Projekten in Asien gearbeitet.

**Wo sehen Sie Ihre künftigen Hauptaufgaben?**

In den nächsten 5 bis 7 Jahren wird sich die europäische Landschaft im Schienengüterverkehr deutlich weiterentwickeln. Railion ist für diese Marktentwicklung sehr gut aufgestellt. Meine wesentliche Aufgabe wird sein, dazu beizutragen, das Potenzial des internationalen Schienengüterverkehrs zu heben und Railion weiter als Europas führende Güterbahn zu etablieren.

**Weshalb wurden die Bereiche „Internationales“ und „Netzmanagement“ in einem Vorstandsressort zusammengefasst und welche Vorteile sehen Sie darin für die Kunden?**

Mit der zunehmenden Internationalisierung des Schienengüterverkehrs werden neue Anforderungen an das Management gestellt. In Zukunft werden europäische Konzepte wie Korridor-Management, Branchen-Bahnen und Produktionssysteme miteinander verknüpft und für die Kunden optimiert werden. Hierfür die Planungs- und Steuerungsprozesse weiterzuentwickeln ist eine Herausforderung für alle Eisenbahnen, der auch wir uns mit dem Ressort Internationales und Netzmanagement stellen.

**Sie leiten bei DB Logistics jetzt zwei Bereiche mit gleichem Themenschwerpunkt. Worin unterscheiden sich diese und wo gibt es für Sie Berührungspunkte?**

Zunächst einmal wird ein wichtiger Schwerpunkt meiner Aufgaben im internationalen Schienengüterverkehr bei Railion liegen. Darüber hinaus gibt es einige Märkte, in



Dr. Christoph Wolff

denen die unterschiedlichen Geschäftsfelder von DB Logistics besonders eng zusammenarbeiten müssen und die deswegen auf der organisatorisch übergeordneten Ebene im Ressort Transport und Logistik angesiedelt sind. Dabei handelt es sich um die so genannten Internationalisierungsprojekte, die in erster Linie China, Russland und Indien betreffen.

**Seit Anfang des Jahres ist der europäische Schienengüterverkehrsmarkt für alle Bahnen geöffnet. Welche Auswirkungen hat dies für Railion?**

Mit der Öffnung der nationalen Schienengüterverkehrsmärkte ist die Voraussetzung für einen europäischen Markt ohne Grenzen gegeben. Dies sollte der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs mehr Auftrieb geben. Für die einzelnen Bahnen wird sich die Frage stellen, wie sie miteinander kooperieren und wie sie sich selbst im Markt positionieren. In jedem Fall ergeben sich neue Möglichkeiten, insbesondere für Railion, die als Europas Güterbahn Nummer eins gut positioniert ist, um diesen Markt entscheidend mitzugestalten. ■

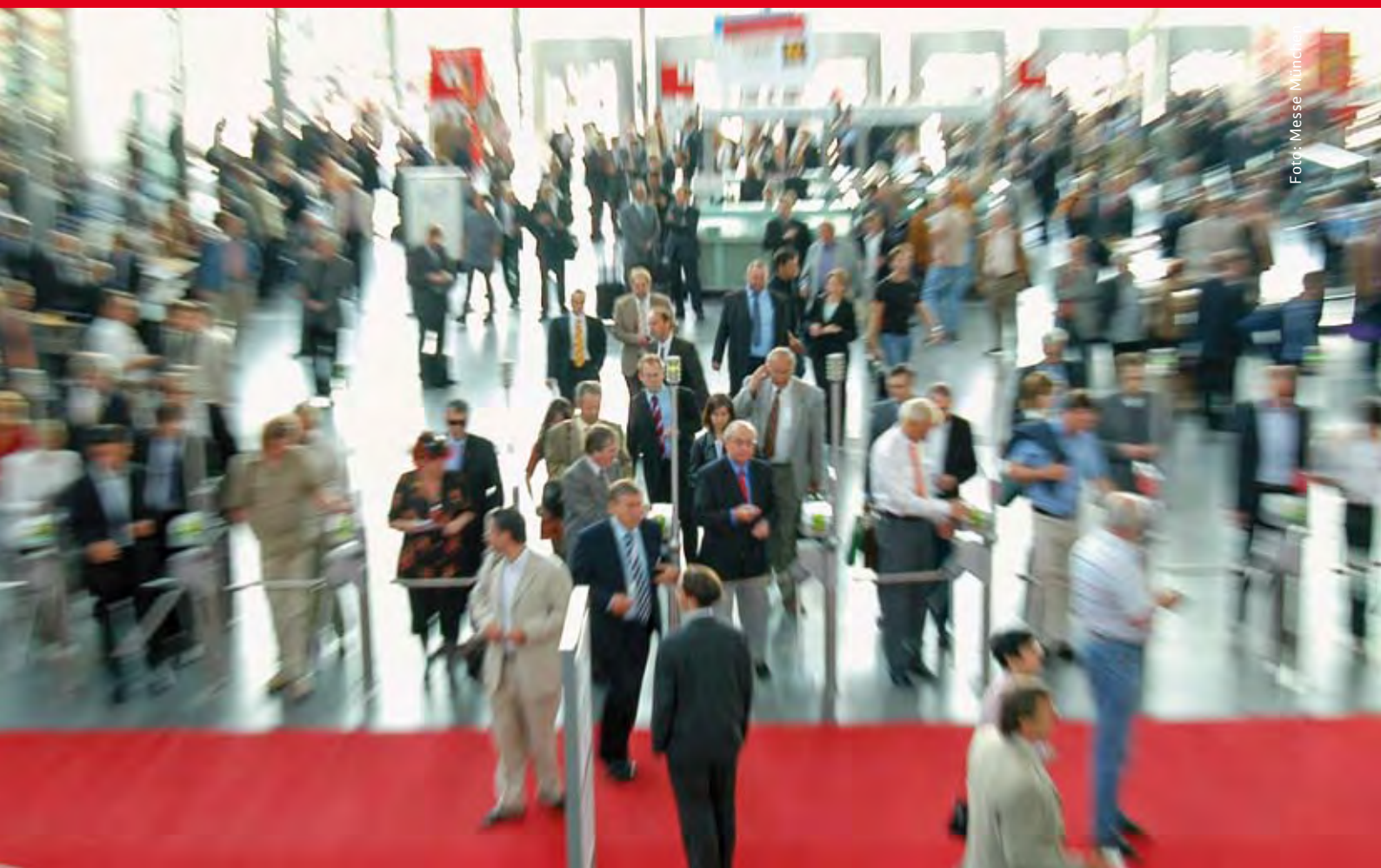


Foto: Messe München

# Globale Logistikpower

**transport  
logistic**

Vom 12. bis 15. Juni öffnet die „transport logistic“ zum elften Mal auf dem Münchener Messegelände ihre Pforten. Unter dem Motto „The Global Logistics Powerhouse“ präsentiert dort DB Logistics mit den Marken Railion, Intermodal und Schenker sein umfangreiches Leistungsportfolio.

**A**uf der Leitmesse für Logistik, Telematik und Verkehr trifft sich auch in diesem Jahr wieder das „Who is Who“ der Branche. Präsentiert werden das ganze Spektrum der Transport- und Logistikbranche sowie viele neue Trends – von Telematik über den innerbetrieblichen Transport- und Materialfluss bis hin zu Logistik und Güterverkehr. Bei der diesjährigen Großveranstaltung für die Logistikbranche zeigt die Globalisierung zunehmend ihre Auswirkungen: Bereits vor zwei Jahren kamen mehr als 40 Prozent der Aussteller aus dem Ausland und die Tendenz ist weiter steigend. In diesem Jahr wird mit einem Rekord von rund 1.400 Ausstellern aus mehr als 50 Ländern und mit

über 40.000 Besuchern aus 100 Ländern gerechnet. Auf 86.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche plus Freigelände gibt es zudem ein umfangreiches Rahmenprogramm mit Workshops, Veranstaltungen und zahlreichen Infomärkten.

Auch DB Logistics hat sich das Thema Globalisierung auf die Fahnen geschrieben. Auf dem mehr als 800 Quadratmeter großen Stand, der sich in Halle B 6 (Standnummer 209/310) befindet, sowie auf dem Freigelände zeigt der Logistikkonzern nicht nur sein gesamtes Leistungsspektrum, sondern auch seine einzigartige Stellung auf dem globalen Logistikmarkt. Denn mit den Marken Railion, Intermodal

und Schenker verfügt DB Logistics über Toppositionen in der weltweiten Luft- und Seefracht und Kontraktlogistik, im europäischen Kombinierten Verkehr sowie im europäischen Landverkehr und über die Schienenkompetenz der größten europäischen Güterbahn.

Rund um den Stand von DB Logistics sind die zahlreichen Töchter, Beteiligungen und Konzernunternehmen platziert. Sie zeigen einmal mehr die logistische Bandbreite des Konzerns. Dazu gehören: ATG Autotransportlogistic GmbH, Hangartner AG, BTS Kombiwaggon Service GmbH, Raillog GmbH, ME-TRANS a.s., TFG Transfracht International, Polzug GmbH, TRANSA



Spedition GmbH, BLS Lötschbergbahn AG, Kombiverkehr GmbH & CO KG, Fertrans, DB Systems, DB Telematik und DVA.

### Kompetenzzentren für umfassende Information

Auf über den Stand verteilten Themenecken – so genannten „Kompetenzzentren“ – vermitteln Experten von Railion, Intermodal und Schenker den Messebesuchern das umfangreiche Leistungsangebot der einzelnen Geschäftsfelder. Allein Railion ist mit acht Kompetenzzentren aus dem Schienengüterverkehr vertreten und gewährt Einblick in sein vielfältiges Angebot europaweiter branchenspezifischer Transport- und Logistikdienstleistungen:

- Network Rail
- International Rail
- Logistics Rail
- Customer Service Rail
- Chemicals + Mineral Oil
- Construction Materials, Industrial + Consumer Goods
- Automotive
- Steel + Coal

Ergänzend zu den Fachgesprächen in den Kompetenzzentren bietet Railion ein interessantes und informatives Messeprogramm, welches im Vorfeld der Messe unter [www.railion.com](http://www.railion.com) zu finden ist.

Intermodal ist mit einem eigenen Kompetenzzentrum – dem „Combined Transport in Europe“ – vertreten. Dort wird während der Messe nicht nur das gesamte Leistungsspektrum des Geschäftsfeldes vorgestellt, es finden auch mehrere Diskussionsforen statt. Das Geschäftsfeld Schenker zeigt sein umfangreiches Logistikangebot in drei weiteren Kompetenzzentren.

### Innovatives Equipment auf dem Freigelände

Auch in diesem Jahr gibt es auf dem Freigelände der transport logistic wieder zahlreiche Innovationen aus dem Fuhrpark von Railion, Intermodal und Schenker zu bewundern. Zu den ausgestellten Waggons gehört der Doppeltaschenwagen der Bauart Sggrrs 734. Er ist aufgrund

seiner Ladelänge optimal für den Transport maritimer Container geeignet. Ebenfalls vor Ort zu sehen sind der für die Automobilbranche eingesetzte großräumige Schiebewandwagen der Wagengattung Hiirrs-tt, Bauart 324 mit einem Ladevolumen von rund 200 Kubikmetern sowie ein sechssachsiger Spezialwagen der Wagengattung Samms, Bauart 489 für den Transport besonders schwerer Güter und der Rnoos 644. Dabei handelt es sich um einen neuen Waggon für den Transport von Rund- und Schnittholz, der über ein innovatives Rungenverschlusssystem verfügt. Auch eine Mehrsystemlok der Bauart 185 wird auf dem Freigelände stehen. Sie ist grenzüberschreitend einsetzbar und derzeit außer in Deutschland auch für Verkehre in Frankreich, Österreich und in der Schweiz zugelassen. Dänemark und Schweden sollen in Kürze folgen.

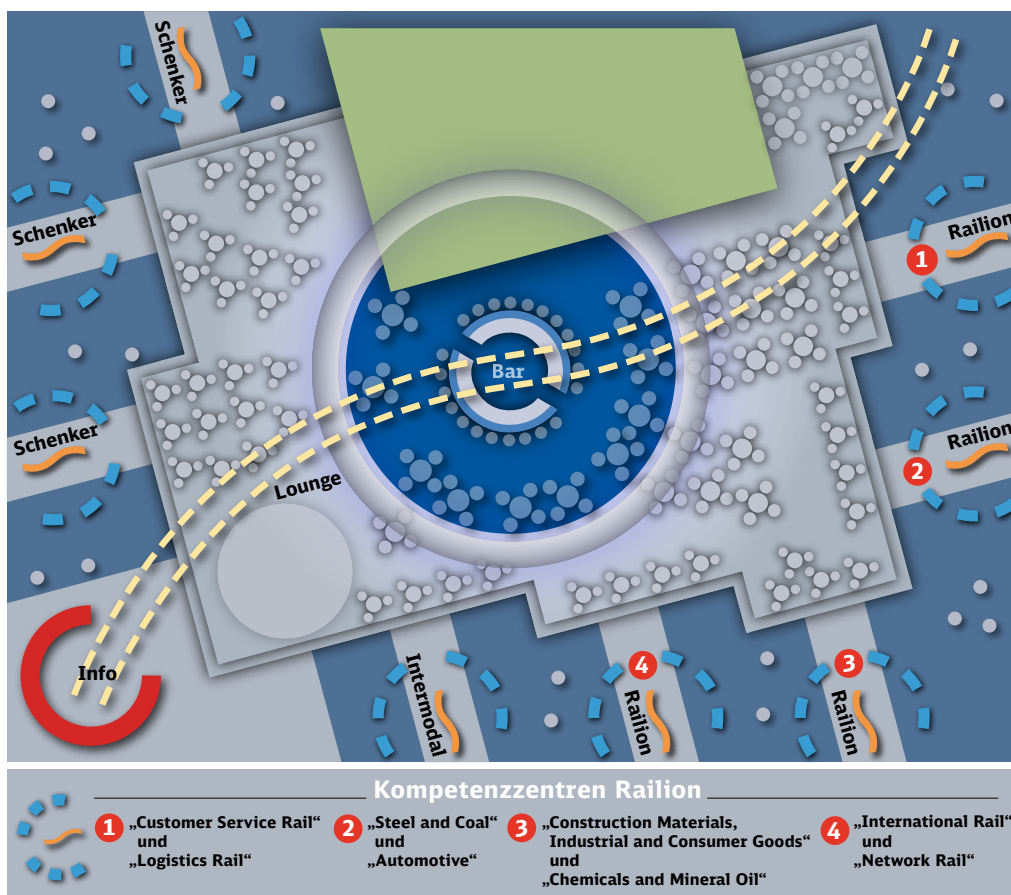
### Internationale Thementage

Internationalisierung ist für DB Logistics und seine Geschäftsfelder nicht nur ein Schlagwort. Die globale Ausrichtung und internationale

Kompetenz wird durch so genannten Thementage verdeutlicht. Vertriebsmitarbeiter aus zahlreichen Ländern und verschiedenen Kontinenten stehen den Messebesuchern vor Ort mit detailliertem Know-how zur Verfügung und zeigen das tägliche Geschäft von DB Logistics. Darüber hinaus wird Bahn-TV täglich vom Messestand berichten. Schwerpunkt: der Logistik-Talk, in dem Moderatorin Monika Jones die jeweiligen Tagesthemen aufgreift. Hochrangige Vertreter von DB Logistics sowie Schenker, Railion und Intermodal werden dort in kurzen Interviews das Global Logistics Powerhouse vorstellen.

Die Thementage bilden zudem das bunte Rahmenprogramm am Messestand von DB Logistics. Neben landestypischem Catering runden zahlreiche Showacts das Programm ab: Den Auftakt macht am 12. Juni der „Amerikatag“. Es folgen der „Asientag“, an dem zum Beispiel asiatische Kampfsportler ihre verblüffenden Künste zeigen, sowie am Donnerstag und Freitag der „Europatag“. ■

Weitere Informationen zu den Aktivitäten von DB Logistics auf der transport logistic gibt es unter [www.dblogistics.de](http://www.dblogistics.de)



Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter:

# Universeller Branchenexperte

Anfang des Jahres wurden die Marktbereiche Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter und Baustoffe/Entsorgung zum neuen Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter vereint. Ein breites Spektrum an Branchen und Gütern sowie hoch spezialisierte Teams sind die wichtigsten Kennzeichen der Neuausrichtung.

**D**er neue Marktbereich besitzt optimale Voraussetzungen, um den Anforderungen des Marktes nach spezifischen Transport- und Logistiklösungen – national wie international – gerecht zu werden. Die Kunden werden in allen Belangen durchgängig von spezialisierten Branchenteams aus Vertrieb und Produktmanagement aus einer Hand betreut. Bei besonders umfangreichen Projekten stellt der Bereich „Projekt- und Logistikmanagement“ sicher, dass bereits in der Planungsphase das Know-how erfahrener Logistikberater zur Verfügung steht.

Die neue Branchenausrichtung des Vertriebs basiert auf den Organisationseinheiten „Baustoffe“ und „Industrie- und Konsumgüter“. Im Bereich Baustoffe spiegelt sich die kundenorien-

tierte Aufstellung auch in der Teamstruktur wider:

- Baustoffe
- Kalk/Gips/Slurry
- Bahnbau
- Entsorgung

Aktuell gibt es in diesem Bereich eine Vielzahl von Tunnelprojekten und anderen städtebaulichen Maßnahmen. Ein Beispiel hierfür sind die Transporte rund um den Ausbau des künftigen Hauptstadt-Airports Berlin Brandenburg International (BBI): Für den Bau des Terminals sowie der Start- und Landebahn koordiniert der Marktbereich in den kommenden fünf Jahren die Lieferung von zirka 2,5 Millionen Tonnen Kies und Sand.

Der Bereich Industrie- und Konsumgüter umfasst die Teams

- Industrie- und Konsumgüter
- Pulp & Paper (Kontinental, Seehafenhinterland)
- Agrar

Der Spezialist und Ansprechpartner für die gesamte Holzlogistik ist auch weiterhin die Konzern-Tochter Nieten Fracht Logistik GmbH.

## Logistik für Biokraftstoffe wächst

Die einzelnen Branchenteams erarbeiten individuelle Transport- und Logistikkonzepte für die jeweiligen Kundenbedürfnisse. Ein Beispiel hierfür ist der Markt rund um biogene Kraftstoffe. Mit innovativen Konzepten und dem passenden Transportequipment stellt sich der Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter auf die Herausforderungen des neuen und





Foto: DB AG/Rosenthal

Zu den Aufgaben des neuen Marktbereiches gehören auch Entsorgungsleistungen, wie hier der Umschlag eines Müllcontainers auf die Schiene

wachsenden Geschäftsfeldes ein und leistet damit gleich einen doppelten Beitrag zum Umweltschutz.

Die Produktion von umweltfreundlichen Kraftstoffen wie zum Beispiel Bioethanol und Biodiesel löst große Transportströme aus. Für einen optimalen Ablauf der logistischen Prozesse rund um den Transport der gewaltigen Mengen ist der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene genau der richtige Partner. Railion unterstützt die Produzenten von Biokraftstoffen entlang der gesamten Prozesskette mit einer Vielzahl logistischer Leistungen. Für den Transport der Vorprodukte für die Herstellung von

Biokraftstoffen, wie zum Beispiel Getreide oder Raps, bis hin zu den Endprodukten Biodiesel und Bioethanol stehen spezielle Waggons zur Verfügung und runden damit das Komplettangebot ab.

Ein weiteres neues Geschäftsfeld in diesem Segment ist der Transport von so genannten Holz-Pellets, denn die Nachfrage nach klimafreundlichen und emissionsarmen Pelletheizungen steigt permanent. Gemeinsam mit der Holzspedition Nieten Fracht Logistik GmbH hat sich Railion auf die Anforderungen des Marktes eingestellt und mit dem WoodTainer XXL innovatives Equipment für den Transport von Pellets und weiteren Ersatzbrenn-

stoffen angeschafft (siehe hierzu Artikel auf Seite 34).

### Entsorgungslogistik leicht gemacht

Wenn es um den sicheren, schnellen und umweltfreundlichen Transport von Abfall und damit auch um die optimale Verwertung oder Beseitigung geht, ist Railion die erste Wahl. Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Kompetenz – der Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter ist auch hier der richtige Ansprechpartner. Dies gilt national sowie im länderübergreifenden Entsorgungsverkehr, in dem der Schienenlogistiker langjährige Erfahrung vorweisen kann. ■

## Die Ansprechpartner im Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter

Name	Leiter Branchenteam	Telefon	E-Mail
Hans-Joachim Habermeyer	Kalk/Gips/Slurry	+49 (0)951 4078-121	hans-joachim.habermeyer@railion.com
Gina Schmidt	Bahnbau	+49 (0)6131 15-61223	gina.schmidt@railion.com
Marko Tosch	Baustoffe	+49 (0)6131 15-61203	marko.tosch@railion.com
Moritz Berger	Entsorgung	+49 (0)6131 15-61220	moritz.berger@railion.com
Rolf Straub	Industrie- und Konsumgüter	+49 (0)7731 887-480	rolf.straub@railion.com
Rainer Wunderlich	Pulp & Paper – Kontinental	+49 (0)6131 15-61210	rainer.wunderlich@railion.com
Rolf Hadeler	Pulp & Paper Seehafen hinterland	+49 (0)421 221-2350	rolf.hadeler@railion.com
Michaela Heidke	Agrar	+49 (0)6131 15-61653	michaela.heidke@railion.com
Manfred Eberhardt	Nieten Fracht Logistik GmbH	+49 (0)8654 6014-59	m.eberhardt@nieten-fracht.de

Marktbereich Chemie/Mineralöl/Düngemittel  
und BTT BahnTank Transport GmbH:

# Intelligente Transportlösungen



**Wer für die Beförderung seiner flüssigen, gasförmigen und rieselfähigen Produkte einen Spezialisten benötigt, ist beim Marktbereich Chemie/Mineralöl/Düngemittel und der Railion-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH gut aufgehoben. Ihre Expertise: schnelle, sichere und europaweite Transporte.**

**G**emeinsam verfügen die beiden Branchenexperten über umfangreiche Markt- und Produktkenntnisse und bieten ihren Kunden individuelle Beratungsleistungen rund um den Transport von Gefahrgut. BTT bietet auf die jeweiligen Anforderungen optimal zugeschnittene Systemlösungen, die für eine hohe Sicherheit und Flexibilität während des Transports sorgen. Dabei organisiert die Fachspedition sowohl im Kombinierten Verkehr als auch im Wagenladungsverkehr den Vor- und Nachlauf auf der Straße sowie den Umschlag im Terminal und den Hauptlauf auf der Schiene. Zudem übernehmen die Profis von BTT auch das komplette Kesselwagenmanagement der Kunden – von der Auswahl, Anmietung

und technischen Betreuung über die zentrale Verwaltung und Disposition bis hin zur Sendungsüberwachung.

Gerade beim Transport von Chemie- und Mineralölprodukten ist höchste Sicherheit geboten, denn es handelt sich um eine temperatursensible, leicht flüchtige und zum Teil auch explosive Fracht. Deshalb muss in der gesamten Logistikkette eine hohe Qualität gewährleistet sein: So unterliegen alle Transporte einer Laufüberwachung und die Prozessabläufe werden in einem Qualitätsmanagementsystem dokumentiert. Allen Transportaktivitäten liegen dabei die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter zugrunde und sind

nach DIN ISO 9001:2000 und SQAS zertifiziert. Um einen sicheren und störungsfreien Betrieb garantieren zu können, investiert BTT zudem laufend in das Equipment und die fachliche Aus- und Fortbildung ihres Personals.

## **Erweitertes Angebot**

Die Vertriebszweige des Kombinierten Verkehrs und des Wagenladungsverkehrs sind bei BTT seit Oktober 2005 in zwei separaten und spezialisierten Vertriebsseinheiten aufgestellt. Die Gründe dafür liegen in dem sich immer schneller verändernden Markt und im wachsenden Wettbewerbsumfeld. Im Zuge der Umstrukturierung wurde auch das Angebot erweitert,





Die Fachspedition BTT  
BahnTank Transport GmbH  
investiert fortlaufend in  
neues Equipment

um die Logistikleistungen noch enger an den Bedürfnissen der Kunden auszurichten.

### Kombinierter Verkehr

Der Bereich Kombinierte Verkehr gliedert sich in die zwei Geschäftsfelder **BTT<sub>rail</sub>-concept** und **BTT<sub>supply-chain</sub>-concept**. Sie sind auf nationale und internationale Warenströme ausgerichtet und bieten den Kunden ein umfassendes Leistungsspektrum: **BTT<sub>rail</sub>-concept** wurde eigens für den Containertransport mit Anbindung an einen Gleisanschluss geschaffen und ermöglicht sowohl individuelle als auch komplexe Logistiklösungen für Einzelwagen- und Ganzzugverkehre. Dabei kann auch auf andere Verkehrsträger umgestiegen werden. Das Leistungsangebot im Geschäftsfeld **BTT<sub>supply-chain</sub>-concept** bietet intelligente Logistiklösungen für Containertransporte unter Einbindung aller Verkehrsträger. Es umfasst kundenbezogene und komplexe intermodale Verkehre sowie definierte Produkt- und Branchenlösungen mit dem Ziel, den Modal Split zugunsten der Schiene zu verlagern.

Seit Anfang des Jahres ist ein neues Logistikkonzept für kombinierte Verkehre zwischen Westeuropa und Russland im Einsatz: das Projekt **TROIKA<sub>chemielogistik</sub>**. Es wurde zusammen mit der Schenker-Tochter Fertrans entwickelt und umgesetzt und bietet den Kunden je nach Bedarf den Transport chemischer Produkte in Containern per Bahn, Lkw oder Schiff an. Zu den Standardleistungen zählen die Übernahme der Verzollung, Lagerung und Laufüberwachung. Auch das Aufheizen der Container und die Depothaltung sind in den Lo-

gistikleistungen inbegriffen (siehe hierzu auch Seite 11).

### Wagenladungsverkehr

Vor allem bei der Beförderung großer Mengen an Gefahrgütern und sensiblen Produkten auf langen Strecken ist die Bahn ein optimaler Transportpartner. Für Chemie- und Mineralöltransporte ist die BTT als Agentur der Railion Deutschland AG der kompetente Anbieter von Leistungen im Ganzzug- und Einzelwagenverkehr oder auch beim Transport von Wagengruppen. Zudem deckt sie das gesamte logistische Leistungsspektrum ab – von der Be- und Entladung über das Rangieren bis zum eigentlichen Transport. Dafür stehen die drei Ganzzug-Produkte Plan-, Vario- und Flextrain sowie das Einzelwagen-system von Railion zur Verfügung. Auf diese Weise kann BTT für die jeweiligen Kundenanforderungen das passende Transportkonzept anbieten.

### Spezielle Branchenprodukte

Zusätzlich bietet die BTT spezielle Branchenprodukte für besondere Transportanforderungen: So besteht **RAILION<sub>chem</sub>-solution** aus einem grenzüberschreitenden Netz mit Versand- und Empfangsstellen, das die wichtigsten Chemiestandorte in Deutschland miteinander verbindet. Optimierte Fahrzeiten und eine durchgehende Transportüberwachung sind nur zwei Beispiele des umfangreichen Leistungsangebots.

**RAILION<sub>oil</sub>-solution** ist ein Ganzzug-Produkt, das speziell auf die Anforderungen von Mineralöltransporten zugeschnitten wurde. Es verknüpft die Vorteile des Plan- und Flextrains und garantiert

damit maximale Flexibilität bei hoher Transportqualität, verbunden mit einem angepassten Preiskonzept.

Auch für die Unternehmen der Düngemittelbranche hat BTT individuelle Transportlösungen entwickelt. So werden die Düngemittel zum Teil per Schiene in Spezialwagen transportiert. Dafür steht eine Spezialwagenflotte von rund 5.000 Wagen zur Verfügung, die mit einer speziellen Innenbeschichtung versehen sind, um die Reinheit der Produkte zu gewährleisten – ein weiteres Beispiel dafür, dass BTT für nahezu jedes Transportbedürfnis die passende Lösung parat hat. ■

Verladung von Tank-  
containern im Umschlag-  
bahnhof München-Riem



### Railion DB Logistics

Marktbereich Chemie/Mineralöl/  
Düngemittel und  
BTT BahnTank Transport GmbH  
Hans-Georg Werner  
Tel.: +40 (0)6131 15-61300  
hans-georg.werner@btt-gmbh.de



Railion Montan:

## Neue Einheit für Montantransporte

Um die glühenden Gussblöcke vor Auskühlung während der Bahnfahrt zu schützen, wird ein Flachwagen der Bauart Salmnps 706 mit einer speziellen Thermohaube abgedeckt

**Großvolumige Transporte und schwankende Mengen fordern die Montanlogistik jeden Tag aufs Neue heraus. Deshalb hat Railion ihr gesamtes branchenspezifisches Know-how unter einer neuen Organisationseinheit gebündelt.**

**R**ailion Montan heißt die eigenständige Einheit im Railion-Verbund. Sie bietet der Montanindustrie sämtliche Dienstleistungen entlang der Logistikkette – auch international. Neu ist, dass der Organisationseinheit notwendige Ressourcen für die Produktion wie Loks und Wagen direkt zugeordnet sind. Dies ermöglicht einen direkten Zugriff durch den Bereich und führt unter anderem zu einer entsprechend flexiblen Planung und Disposition. Neben der fachkundigen Beratung und maßgeschneiderten Transportplanung übernimmt Railion Montan ab sofort auch die Transportdurchführung. Für die Transportüberwachung der Züge sorgen das Kunden-ServiceZentrum in Duisburg und die CargoLeitZentrale.

Daneben zählen zahlreiche verkehrsträgerübergreifende Serviceleistungen zum Angebot von Railion Montan. Dazu gehören das Rangieren und Entladen im Gleisanschluss ebenso wie die Übernahme des Werksrangierdienstes oder die verkehrsträgerübergreifende Planung des Vor- und Nachlaufs. Durch die Bündelung der Kompetenzen von Vertrieb und Produktion unter einem Dach profitieren die Kunden vor allem von einer höheren Transparenz der Prozesse. Denn Railion Montan kann nun schneller und flexibler auf Kundenanforderungen wie Mengenschwankungen oder neue Transportströme reagieren.

Railion Montan transportiert jährlich europaweit rund 125 Millionen Tonnen Stahl, Kohle, Erz, Schrott

und NE-Metalle. Voraussetzung für diese enorme Leistung ist neben dem umfassenden Logistik- und Branchen-Know-how das passende Equipment: Rund 40.000 Spezialwagen stehen den Kunden für ihre fachgerechten Transporte zur Verfügung – sei es für Stahlcoils, Gussteile, Braunkohle, Erz oder Kalk. Dabei arbeitet Railion Montan flexibel mit unterschiedlichsten Transportvolumina. Von Sendungen mit einem Wagen bis hin zu Gütern in besonders großem Umfang: Hier können beispielsweise Fal-Wagen eingesetzt werden, spezielle Großraumsattelwagen mit verstärkter Zughakeneinrichtung, die im Doppelzug mit bis zu 44 beladenen Wagen pro Zug fahren können. Auch 800 Grad heiße Stahlblöcke sind für Railion Montan kein Problem:





Foto: DB AG/Klee

Für deren Transport wurden eigens Drehgestell-Flachwagen mit speziellen Thermohauben ausgestattet. Diese schützen die glühenden Gussblöcke während der Fahrt sicher vor Auskühlung. Das spart teure Energie, denn der Stahl kann am Zielort direkt weiterverarbeitet werden.

#### **Starke Präsenz an den Verkehrsknotenpunkten**

Die Logistik in der Montanindustrie ist von regelmäßigen und großvolumigen Transporten geprägt und konzentriert sich meist auf nur wenige Relationen. In den wichtigen Ballungsgebieten Berlin, Hannover, Duisburg, Saarbrücken und Gladbeck richtet Railion Montan derzeit spezielle regionale Standorte ein. Dort können die Mitarbeiter vor Ort kurzfristig auf Kundenwünsche reagieren. In Hagen, mitten im Hauptabsatzgebiet der Montanindustrie, betreibt Railion Montan außerdem das Logistikzentrum Montan, das perfekt für Lagerung, Umschlag, Kommissionierung und Distribution von Montangütern ausgestattet ist. Die 8.500 Quadratmeter große Anlage mit Lagerkapazitäten von bis zu 460.000 Tonnen ermöglicht durch ihre verkehrsgünstige Lage eine bedarfsgerechte Just-in-time-Versorgung der nahe gelegenen Montanindustrie.

Auch Italien spielt eine wichtige Rolle für die Stahlindustrie. Italienischen Empfängern ohne Gleisanschluss kommt dabei das **Railport**-

System von Railion zugute. Mit dem multimodalen Logistikkonzept **Railport** Italia bietet Railion Verladern und Empfängern ohne eigenen Gleisanschluss eine zuverlässige Alternative zum italienischen Einzelwagenverkehr (siehe hierzu Artikel auf Seite 29). Nach Turin, Desio, und Castelguelfo wurde erst vor kurzem ein weiterer **Railport** in Anagni nahe Rom eingeweiht.

#### **Versorgungssichere Kohletransporte**

Kohletransporte bilden das zweite Standbein der Railion-Einheit im Massenguttransport: So transportiert Railion Montan jährlich rund 40 Millionen Tonnen Kohle. Gemeinsam mit den Kunden entwickeln die Mitarbeiter bedarfsgerechte Programme für jeden Transportumfang. Damit Kraftwerke und Stahlproduzenten ihre Vorratshaltung verringern können, bietet Railion Montan Just-in-time-Lösungen mit einem Höchstmaß an Versorgungssicherheit. Auch hier kann Railion Montan durch die neue Aufstellung am Markt und in der Organisation von Railion schneller und flexibler auf Kundenanforderungen wie Mengenschwankungen oder neue Transportströme reagieren. Ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit sind die Verkehre für die MIBRAG: Erst vor kurzem wurde die 50-millionste Tonne Braunkohle zum E.ON Kraftwerk Schkopau transportiert (siehe hierzu Artikel Seite 4). ■

Im Railport Hagen werden die bis zu 35 Tonnen schweren Coils durch mit Magneten ausgestattete Laufkräne schonend auf die Spezial-Waggons verladen

#### **Kohlezug mit Selbstentladewagen**



Foto: DB AG/Klee

#### **Railion Deutschland AG**

Dr. Christian Kuhn  
Leiter Railion Montan  
Tel.: +49 (0)6131 15-61100  
christian.kuhn@railion.com

Werner Lettau  
Vertrieb Stahl, Erze, Schrott,  
NE-Metalle, NE-Erze  
Tel.: +49 (0)6131 15-6113  
werner.lettau@railion.com

Boris Dobberstein  
Vertrieb Kohle,  
Vertrieb Spedition/Ausland  
Tel.: +49 (0)6131 15-61138  
boris.dobberstein@railion.com

Werner Zimmermann  
Logistikzentrum Montan  
Niedernhofstraße 1  
58099 Hagen  
Tel.: +49 (0)203 3017-3137  
werner.zimmermann@railion.com



Foto: Porsche AG/Warter

**Schenker Automotive RailNet GmbH:**

## Spezialist für Automobillogistik

Wie kaum eine andere Branche benötigt die Automobilindustrie eine präzise und zuverlässige Logistik für ihre Material- und Neufahrzeug-Verkehre. Die Schenker Automotive RailNet GmbH ist für die Automobilhersteller und Systemlieferanten der Leistungspartner auf der Schiene.

**W**as viele nicht wissen: In jedem zweiten in Deutschland produzierten Neuwagen stecken Logistikleistungen der Deutschen Bahn. Damit wird deutlich, welchen Beitrag die Schiene zum Erfolg der Automobilbranche leistet. Mit der Globalisierung der Märkte steigen die Anforderungen. Die Automobilindustrie strebt danach, ihre Produkte immer schneller, flexibler und effizienter in immer stärker vernetzten, weltweiten Produktionssystemen herzustellen. Diesem Anspruch stellt sich Schenker Automotive RailNet.

### **Automotive RailNet:**

Die Transportzeit ist für die Automotive-Branche ein wesentlicher Erfolgsfaktor im internationalen Wettbewerb. Schenker Automotive RailNet bietet der Automobilindustrie deshalb ein exklusives Netzwerk: das Automotive RailNet. Es verknüpft die Produktions- und

Logistikstandorte der Automobilproduzenten, der OEM (Original Equipment Manufacturer) und zahlreicher Zulieferer mit durchschnittlich 120 Zügen pro Tag. Die direkten Zugverbindungen benötigen Beförderungszeiten von 6 Stunden – bei einer Transportfernung von zirka 150 Kilometer – bis maximal 72 Stunden, wenn beispielsweise mehrere Ländergrenzen und große Entfernungen überwunden werden müssen.

### **Netzerweiterung Richtung Osteuropa, Russland und Türkei**

Die europaweite Ausrichtung des Automotive RailNet ist heute selbstverständlich geworden. Gegenwärtig steht die Anbindung der Türkei, Rumäniens und Russlands im Fokus. Um diese Länder sinnvoll in das Zugsystem zu integrieren, sind kreative Lösungsansätze gefordert. Mit der Einrichtung von

**Railports** – multimodal nutzbaren Logistikzentren – für den Automobilbereich wird von Schenker Automotive RailNet in diesen Ländern derzeit ein Konzept erarbeitet und umgesetzt, das eine regionale Bündelung von Material- und Fahrzeugströmen ermöglicht.

### **RailNetDesigner:**

Die permanente Erweiterung von Netzwerken auch auf internationaler Ebene und die sich extrem verkürzenden Reaktionszeiten auf die Änderungen in Produktion und Materialfluss führen zu einer hohen Komplexität bei der Gestaltung von Netzwerken – insbesondere bei den planungs- und abstimmungsintensiven Netzwerken im Schienengüterverkehr. Mit dem Simulationstool RailNetDesigner kann Schenker Automotive RailNet gemeinsam mit den Kunden in die Zukunft schauen, Auswirkungen von schwankenden Produktionsvolumen oder verän-



derten Strukturen auf das Netzwerk berechnen und daraus entsprechende Maßnahmen und Aktivitäten zur Qualitätssicherung und Auslastungssteuerung ableiten.

#### **RAILIONautomotive-solution:**

Die Automotive-Züge, Wagengruppen oder einzelne Waggonstaktgenau in die Produktions- oder Distributionsabläufe der Kunden einzubinden verlangt nach standardisierten und kundenindividuellen Lösungen und Services, die weit über den Transport hinausgehen. Für Schenker Automotive RailNet heißt das, immer den Gesamtprozess im Auge zu behalten. Dazu zählen Beratung, Planung, Umsetzung und ständige Verbesserung der Logistikkonzepte. Mit **RAILIONautomotive-solution** haben Schenker Automotive RailNet und Railion gemeinsam eine Lösung entwickelt, welche die Kompetenzen beider Partner hinsichtlich des Managements der Beschaffungs- und Distributionslogistik für die Automobilindustrie zusammenfasst. Das Produkt beinhaltet die Servicepakete Transportation, Tracking & IT, Equipment und Consulting. Im Portfolio werden sowohl die speziellen Anforderungen des Teile- als auch des Fahrzeugtransports berücksichtigt. Die Servicebausteine können die Kunden dabei überwiegend einzeln auswählen. Besonders das Servicepaket Tracking & IT besitzt durch die Erweiterung um zwei neue Online-Anwendungen weitere interessante Kundenvorteile.

#### **Branchenfahrplan Automotive:**

Für die Disponenten in der Automobilindustrie zählt nur eins: Die Teile oder das Fahrzeug müssen vereinbarungsgemäß am Ziel ankommen. Voraussetzung für die Auswahl des Logistikpartners ist das Vertrauen, dass diese Anforderung absolut zuverlässig umgesetzt wird. Um die Sicherheit bei der Disposition – gerade bei dringend erwarteten Teilen – zu erhöhen, haben Schenker Automotive RailNet und Railion den Branchenfahrplan Automotive als internetbasierte Applikation entwickelt und bereitgestellt. In diesem Fahrplan sind – komfortabel wie bei der Fahrplanauskunft im Personenverkehr – Abfahrts- und Ankunftszeiten der Automotive-



Foto: DB AG/Wartter

Zug um Zug verlassen Autotransporte das VW-Stammwerk in Wolfsburg

Züge abrufbar. Volkswagen Logistics hat dieses Angebot als erster Nutzer erfolgreich getestet.

#### **LINC@AutomotiveRail:**

Hinter LINC@AutomotiveRail verbirgt sich die Informationsplattform „Logistics Information Concept“. Sie unterstützt die Steuerung von Logistikketten. Gerade bei den internationalen Verkehren fordern die Kunden ein aussagekräftiges Supply Chain Management, das auch für die beteiligten Leistungspartner Qualität, Transparenz und Flexibilität bietet. LINC setzt diese Anforderungen konsequent um, denn es ist individuell konfigurierbar, offen für multiple Schnittstellen wie zum Beispiel EDI, mehrsprachig und besitzt eine intermodale Steuerungshierarchie. Die Software ist derzeit bei General Motors Europe im Einsatz.

Railion für die Automobilbranche kann sich sehen lassen: Zirka 1.400 Spezialwaggons, 300 Tragwagen mit abgesenkter Ladefläche und 750 spezielle Wechselbehälter stehen für Materialtransporte von Volkswagen Logistics, General Motors Europe, DaimlerChrysler, BMW und anderen Herstellern bereit. In Abstimmung mit den Kunden sind hier weitere umfangreiche Investitionen geplant.

Das gesamte Spektrum der bahnnahen Logistiklösungen für die Automobilindustrie präsentiert Schenker Automotive RailNet auf der Messe transport logistic 2007 in München auf dem Stand von DB Logistics im Standbereich des Schienengüterverkehrs. ■

#### **Innovatives und Kosten sparendes Spezial-Equipment**

Auch das Transportequipment von Schenker Automotive RailNet und

#### **Schenker Automotive RailNet GmbH**

Jens Nöldner  
Tel.: +49 (0)6107-509-800  
jens.noeldner@railion.com



Foto: DB AG/Mann

Spezialwagen der Bauart Hbis-tt und Hirs-tt werden bei der Adam Opel AG in Rüsselsheim mit Achsteilen beladen



## China intermodal vernetzen

Der Wirtschaftsriese China rechnet in naher Zukunft mit einer drastischen Zunahme im Containerverkehr. Um darauf vorbereitet zu sein, hat das chinesische Eisenbahnministerium gemeinsam mit sieben internationalen Investoren, zu denen auch die DB AG gehört, das Logistikunternehmen „China United International Rail Containers“ (CUIRC) gegründet.

**Z**iel von CUIRC ist es, auf der Basis neuer leistungsfähiger Terminals, ein wettbewerbsfähiges, intermodales Schienenverkehrsnetz zu schaffen. Der Hauptsitz des im März gegründeten Unternehmens ist Peking. Anteilseigner von CUIRC sind neben der Deutschen Bahn die CRCTC, eine Tochter des chinesischen Eisenbahnministeriums, der Finanzinvestor Proimsky aus Hongkong, der Weltmarktführer für Container-Equipment CIMC aus Shenzhen, der chinesische Finanzinvestor New World Hongkong, die Schifffahrtsgesellschaften CMA/CGM aus Frankreich und die ZIM aus Israel. Bei dem Projekt ist Intermodal DB Logistics als Know-how-Träger für den Kombinierten Verkehr beteiligt.

Manfred Michel, Chief Operation Officer und Mitglied des Board of Director von CUIRC sowie Geschäftsführer der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, sieht in China einen hohen Bedarf an modernen intermodalen Terminals und Equipment: „Wir müssen innerhalb der nächsten fünf Jahre mit einer Verfünffachung des jährlichen Transportvolumens auf insgesamt zehn Millionen TEU rechnen.“ Michel beruft sich dabei auf den aktuellen

Fünfjahresplan der chinesischen Regierung. Bedarf sieht er vor allem an modernen Umschlagterminals im Binnenland. Deshalb will CUIRC in den nächsten zwei Jahren 18 Terminals neu bauen. Dort sollen neben dem reibungslosen Umschlag auf Wunsch auch wichtige logistische Zusatzleistungen angeboten werden. Das erste CUIRC-Terminal hat im Januar in Kunming im Südwesten Chinas seinen Betrieb aufgenommen.

### Per Bahn nach China

Mit der DB-Beteiligung an CUIRC bereitet sich Intermodal auf die zunehmenden Warenströme von und nach China vor. Dazu gehört auch das Projekt, eine 10.000 Kilometer weite Schienenverbindung zwischen Europa und Asien zu schaffen. „Ziel ist dabei, das erfolgreiche europäische Modell für Hinterlandverkehre auf China zu übertragen“, so Dr. Sebastian Jürgens, Leiter von Intermodal. Das setzt jedoch eine enge Verzahnung des deutschen, russischen und chinesischen Schienennetzes voraus. Eine entsprechende Vereinbarung hatte die DB bereits mit dem chinesischen Eisenbahnministerium und der Russischen Bahn RZD Ende 2006 unterzeichnet. Die Schiene

bietet auf der Distanz wesentliche Wettbewerbsvorteile. Die Route quer durch den eurasischen Kontinent ist nicht nur kürzer als der Wasserweg, sondern auch schneller: Während ein Güterzug von China nach Duisburg nur rund zwölf Tage benötigt, ist ein Schiff mit gleichem Ziel mindestens 40 Tage unterwegs. ■

**J**ahr für Jahr transportiert Intermodal DB Logistics zusammen mit seinen Beteiligungen und Partnern Millionen von Ladeeinheiten quer durch Europa. Dass der Kombinierte Verkehr (KV) weiter wächst, zeigen die zahlreichen Neuverkehre.

So hat der Operateur Kombiverkehr, an dem Intermodal zu 50 Prozent beteiligt ist, sein Angebot in Slowenien deutlich verbessert. 2004 führte er gemeinsam mit Adria Kombi das Produkt „Adria-Express“ ein. Seit Mitte April können damit Ladeeinheiten in nur 24 Stunden von München über Ljubljana bis zum Adria-Hafen Koper transportiert werden. Gleichzeitig bietet das Produkt ideale Transportmög-



# Alle an einem Tisch

**Kapazitätsengpässe führen im Hafenhinterlandverkehr häufig zu Verzögerungen im Transportablauf. Abhilfe sollen die von Intermodal und der Technischen Universität (TU) Berlin initiierten Hafenkonferenzen schaffen, die alle an der Transportkette beteiligten Akteure an einen Tisch holen.**

**S**tart der Hafenkonferenzen, die bislang jeweils für die Nord- und Westhäfen ausgerichtet wurden, war Mitte 2006. Zu den Teilnehmern gehören neben Logistikunternehmen wie Reedereien, Spediteuren, Kaibetrieben und Schienenoperatoren auch Endkunden aus der Industrie. Gemeinsames Ziel: Maßnahmen zur Überwindung der Engpässe im Hafenhinterlandverkehr. Ein Hauptproblem ist der unzureichende und späte Informationsaustausch zwischen den Akteuren der See- und Landseite. „Häufig erfahren die Bahnoperatoren nicht rechtzeitig, wann die seeseitig eintreffenden Container verladebereit sind. Auch den Umschlagbetrieben fehlt die frühe Information, welcher Verkehrsträger die Container übernimmt und wohin sie transportiert werden sollen“, konkretisiert Carsten Tillack, Projektverantwortlicher bei Intermodal, die Problematik. Das führe zu Verzögerungen bei den Hinterlandtransporten.

Um diesen Schwierigkeiten entgegenzuwirken, wurde im Rahmen der Nordhafenkonferenz unter der Schirmherrschaft von Dr. Stefan Behn, Vorstand der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft (HHLA), eine Arbeitsgruppe zur Optimierung des Datenflusses ins Leben gerufen. Mitte April startete dazu ein Pilotprojekt am Hamburger Hafen unter der Beteiligung von HHLA, Hapag Lloyd, Polzug, Transfracht, Schenker, Kühne + Nagel sowie Heinrich Deichmann Schuhe. Zu den Verbesserungen, die dort getestet werden, gehören ein zwischen den Akteuren abgestimmter Verladeplan, eine frühe Übermittlung von Transportaufträgen an die Bahnoperatoren vor Schiffsankunft sowie eine zeitnahe Information aller nachgelagerten Akteure bei zeitbedingten oder mengenmäßigen Änderungen durch die Kaibetriebe. Im anschließenden Roll-out soll anhand der Ergebnisse zudem eine übergreifende IT-Lösung entwickelt

und implementiert werden. Auch die Akteure der Westhäfenverkehre erarbeiten derzeit ein entsprechendes Konzept.

Neben der Datenflussoptimierung ist im Rahmen der Hafenkonferenzen auch ein Branchenplanungsmodell zur Harmonisierung der Mittelfrist-Prognosen der einzelnen Akteure vorgesehen. „Gerade bei den komplexen und rückgekoppelten Hafenhinterlandverkehren ist eine valide Prognose der Transportströme schwierig. Die Planungsmodelle der beteiligten Akteure sind zudem sehr verschieden“, erklärt Roman Grig von der TU Berlin, welche die Federführung bei dem Thema übernommen hat. Basis des Branchenplanungsmodells ist eine neutrale Planungsdatenbank für den Zeitraum heute bis 2015, die anhand von Informationen aller Akteure zur prognostizierten Entwicklung der Transportströme sowie deren Determinanten zusammengestellt wird. Als neutrale Instanz stellt die TU Berlin die vertrauliche Behandlung der Daten sowie deren Konsolidierung und Plausibilisierung sicher. Mit dem Modell sollen die Beteiligten ihre Kapazitätserweiterungen künftig passgenau auf den veränderten Bedarf abstimmen können. ■

## Kombinierte Verkehre legen zu

lichkeiten für Spediteure und Transporteure im In- und Export mit Nordafrika sowie dem Nahen

und Fernen Osten. Über München ist der „Adria-Express“ mit dem gesamten Qualitätsnetz von Kom-

biverkehr verbunden. Als wichtige Drehscheibe ermöglicht Ljubljana zudem Kombiverbindungen zu den südosteuropäischen Märkten.

Ebenfalls seit Mitte April erweiterte METRANS a.s. – eine Beteiligungsgesellschaft der Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft (HHLA) und Intermodal – ihr Produktionskonzept auf der bestehenden Relation Hamburg–Prag. Künftig verkehren auf der Strecke im neuen 4-Takt-System insgesamt 28 KV-Züge pro Woche und Richtung. METRANS erhöht damit ihre Kapazitäten auf dieser Relation um 33 Prozent. ■



Foto: Kombiverkehr

# Gateway nach Europa

Foto: Beernink

Anfang Januar wurde mit der Betuwelinie eines der größten Infrastrukturprojekte in den Niederlanden fertiggestellt. Die hochmoderne zweigleisige Eisenbahnstrecke ist ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt und verbindet den Rotterdamer Hafen mit dem Hinterland – ein einmaliges Transportkonzept in Europa. Noch in diesem Sommer sollen die ersten Güterzüge über die neue Trasse rollen.

**R**und fünf Milliarden Euro investierten die Niederlande in den Bau der Betuwelinie. Benannt nach der niederländischen Region Betuwe in der Provinz Gelderland, die sie durchquert, erstreckt sich die Trasse mit einer Länge von 160 Kilometern bis an die deutsche Grenze. Sie setzt sich zusammen aus einem bestehenden und einem neuen Abschnitt: der 48 Kilometer langen so genannten Hafenlinie vom Rotterdamer Vorhafen Maasvlakte bis zum Rangierbahnhof Kijfhoek und der daran anschließenden 112 Kilometer langen Neubaustrecke bis zum Grenzübergang zwischen Zevenaar und Emmerich. Damit die Betuwelinie möglichst wenig Naturschutzgebiete passiert, verläuft sie zu 80 Prozent entlang der Autobahn A 15. 18 Kilometer Tunnel und 155 Kilometer Schallschutzwände machen die Strecke außerdem für Umwelt und Anwohner verträglich.

## Transport rund um die Uhr

Mit der Betuwelinie soll die Bahnanbindung von Rotterdam an das europäische Hinterland entscheidend verbessert werden. Etwa acht Prozent der über Europas

größten Hafen abgewickelten Güter erreichen derzeit über die Schiene ihr Ziel. Durch die optimierte Bahnanbindung können Kohle, Erz, Öl- und Chemieprodukte, aber auch Pkws und Container künftig bis zu einer Stunde schneller von Rotterdam ins Ruhrgebiet transportiert werden. Doch nicht nur das: Die Betuwelinie bietet wesentlich mehr Kapazität und ist noch zuverlässiger als die bisherige Schienenanbindung, weil die Trasse ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt ist. Rund um die Uhr sollen die Trassen künftig für den Transport zur Verfügung stehen. Auch Railion Nederland will von der neuen Güterzugstrecke profitieren und innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre etwa 60 Prozent ihrer Gesamtverkehre nach Deutschland über sie abwickeln.

Wenn alle Arbeiten abgeschlossen sind, kann auf der leistungsfähigen Trasse alle sechs Minuten ein Zug mit der Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern fahren – das entspricht einer Kapazität von mehr als 400 Zügen pro Tag. In der Praxis werden in der Anfangszeit täglich zunächst etwa 50 bis 100 Güterzüge

verkehren. Ab der deutsch-niederländischen Grenze geht die Fracht dann ins Rhein-Ruhr-Gebiet und weiter bis in die Schweiz sowie in andere mitteleuropäische Länder, darunter Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Italien.

## Modern und sicher

Die Betuwelinie zählt zu den modernsten Güterzugstrecken der Welt – und das nicht ohne Grund. Ausgestattet mit dem europäischen System für Zugsteuerung und Zug-sicherung ETCS – European Train Control System –, verfügt sie über eine effiziente elektronische Signalgebung und Tempokontrolle. Das System wird als EU-Standard erstmals auf der neuen Verbindung angewendet und soll die verschiedenen nationalen Sicherheitssysteme im europäischen Zugverkehr ersetzen. Derzeit rüstet Railion 48 Loks mit ETCS und dem Deutschen Zugbeeinflussungssystem Indusi aus, davon 26 Mehrsystemloks der Bauart 189, die für grenzüberschreitende Verkehre eingesetzt werden.

Auch die Stromversorgung wird über einen einheitlichen Standard



gewährleistet: das europäische 25 kV/50 Hz-System. Gegenüber den in den Niederlanden sonst verwendeten 1.500 Volt Gleichstrom besitzt dieses System viele Vorteile: So können zum Beispiel schwerere und längere Züge angetrieben werden und die Züge leichter beschleunigen.

Obwohl die Betuwelinie noch nicht für normale Güterzüge in Betrieb

ist, fordern bereits viele Anhänger ihren Ausbau. Sales Manager Harm Winkler: „Wir bemerken, dass Rotterdam sich immer mehr zum ‚Schienenhafen‘ entwickelt. Die wachsende Bedeutung Chinas sowie zunehmende Biomasse- und Kohleimporte machen gute Bahnverbindungen notwendig.“ Von großem Interesse ist die Verlängerung der Strecke bis Maasvlakte II,

der Erweiterung des Rotterdamer Hafens nach Westen in die Nordsee. Zudem einigten sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und seine niederländische Amtskollegin Karla Peijs bereits Mitte Januar über die Erweiterung des Streckenabschnitts zwischen Emmerich und Oberhausen auf drei Gleise. Der Baubeginn ist für das Jahr 2010 geplant. ■

## Die italienische Alternative

Mitte April wurde der Betrieb im nahe Rom gelegenen **Railport Anagni** aufgenommen und dadurch das multimodale Logistikkonzept „**Railport Italia**“ um einen neuen Standort erweitert. Railion bietet damit Verladern und Empfängern ohne eigenen Gleisanschluss eine zuverlässige Alternative zum italienischen Einzelwagenverkehr.

Anagni ist neben Castelguelfo, Desio und Torino bereits der vierte **Railport**-Standort, den Railion in Italien anbietet. Dabei handelt es sich in allen Fällen um vielseitig nutzbare, leistungsfähige Logistikkentren, die den direkten Umschlag Straße-Schiene ermöglichen und zahlreiche Zusatzleistungen bieten, wie zum Beispiel Zwischenlagerung und Zollabwicklung. Das **Railport**-Konzept sieht den Umschlag zahlreicher Gutarten vor: von Paletten über kranbare Güter bis hin zu Schüttgütern und Containern. Dafür stehen allein in Anagni Lagerkapazitäten von insgesamt 280.000 Quadratmetern zur Verfügung – 100.000 Quadratmeter davon sind überdacht – sowie vier zuglängliche Gleise mit einer Länge von je 400 Metern.

Vor allem im Einzelwagenverkehr von und nach Italien bietet das **Railport**-Konzept wesentliche Vorteile durch kurze Transport- und Wagenturnlaufzeiten. So werden im deutschen Schienennetz Einzelwagen und Wagengruppen an vordefinierten Punkten zu Ganzzügen gebündelt, die dann im Hauptlauf als Shuttles ohne weiteres Rangieren direkt die jeweiligen **Railports** in Italien ansteuern. „Hinzu kommt eine länderübergreifende Transportüberwachung durch das KundenServiceZentrum. Auch die Zuverlässigkeit der Verkehre ist sehr hoch, was für unsere Kunden in Italien ebenso

wichtig ist wie die Möglichkeit, den Rücklauf für Transporte in Richtung Norden zu nutzen“, ergänzt Sandra Puchert. Sie ist im Team Logistik Service bei Railion für das Transportkonzept **Railport Italia** zuständig und kennt sich genau mit den Gegebenheiten vor Ort aus.

Die Einzelwagenverkehre für Anagni werden aktuell in Weil am Rhein zu einem Zugverband zusammengestellt. Von dort startet derzeit drei Mal pro Woche ein Shuttle in Richtung Italien. Für die Traktion in Deutschland ist Railion verantwortlich. In der Schweiz übernimmt die BLS Cargo AG die Shuttlezüge und in Italien kümmert sich die Privatbahn Nord Cargo (NC) um den Transport der Sendungen bis Anagni. Dort erfolgen dann der Umschlag und die Zustellung zum Empfänger per Lkw. Alternativ

können die Produkte auch zwischengelagert und dem Empfänger auf Abruf zugestellt werden. Das Einzugsgebiet des **Railports** ist vergleichsweise groß: So können die Güter im Straßennachlauf bis ins 170 Kilometer entfernte Neapel transportiert werden.

„Bereits im Mai haben wir eine weitere Logistikplattform in Lonato am Gardasee erfolgreich in Betrieb genommen“, sagt Frank Schuhholz, Leiter Logistik Service. „Das zeigt, dass das **Railport**-Konzept auch in Italien bei unseren Kunden gut ankommt.“ ■

### Railion Deutschland AG

Team Logistik Service  
Sandra Puchert  
Tel.: +49 (0)6131 15-67801  
sandra.puchert@railion.com



Für den Umschlag bereit:  
ein Shuttlezug am  
**Railport Anagni**

Im Seehafen Sassnitz-Mukran werden die Teile der Industrieofenanlage auf Breitspurwaggons umgeschlagen

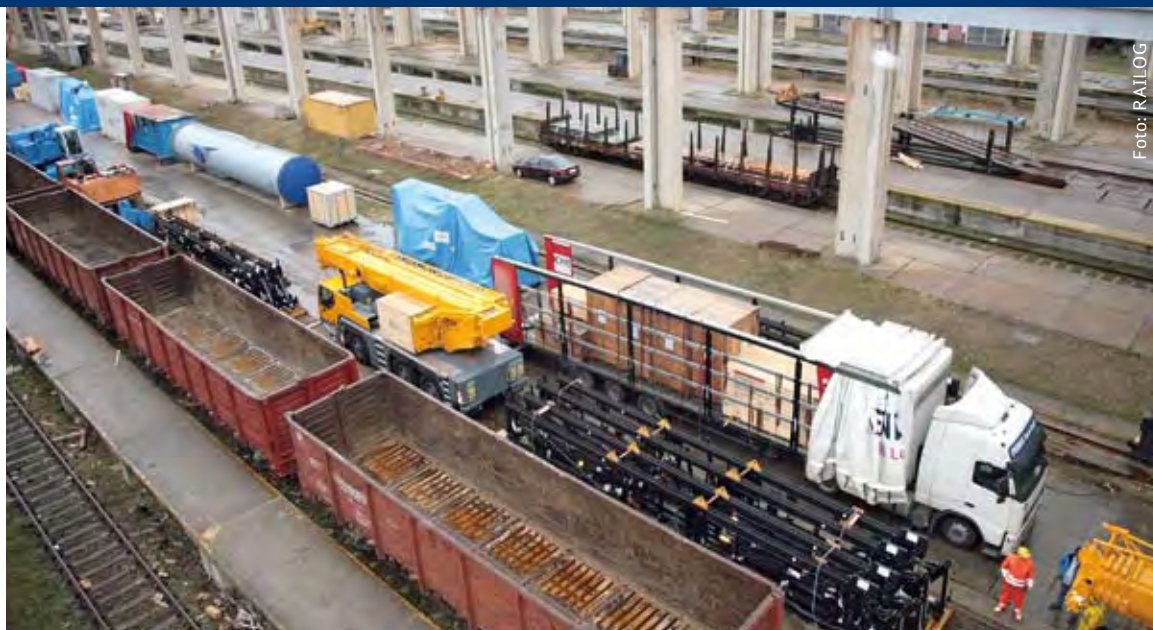


Foto: RAILLOG

# Multimodales Großprojekt

In den vergangenen fünf Monaten transportierten die Railog GmbH und die Schenker Deutschland AG für den Anlagen- und Maschinenbauer SMS Demag regelmäßige Teile einer Industrieofenanlage über die Eisenbahnfährverbindung Sassnitz/Mukran–Klaipeda nach Novotroisk in Russland. Einzigartig an dieser Transportlösung ist die kombinierte Nutzung von Straße, See- und Schienenwegen.

Besonders die integrierte Kombination von Schiff und Bahn über die deutsch-litauische Ostsee-Verbindung kam für das komplexe und anspruchsvolle Transportprojekt wie gerufen. So wurden die Teile der Industrieofenanlage aus vielen Fabriken der SMS Demag in Europa zunächst per Lkw zum Seehafen Sassnitz-Mukran auf die Ostseeinsel Rügen befördert, wo der Umschlag auf Breitspurwaggons erfolgte. Denn der größte Eisenbahnfährtshafen Deutschlands ist der einzige Standort in Westeuropa, der Gleis- und Umschlaganlagen für russische Breitspur besitzt.

Fährschiff „Vilnius“ im Hafen Sassnitz-Mukran



Foto: RAILLOG

Die rund 60 Lkw-Ladungen mit einem Gesamtgewicht von über 850 Tonnen setzten anschließend in einer jeweils rund 18 Stunden andauernden Fahrt mit dem Fährschiff „Vilnius“ nach Klaipeda in Litauen über. Dort angekommen, koordinierte Railog gemeinsam mit der russischen Generalvertretung der DB AG den Weitertransport zum russischen Zielbahnhof Novotroisk im südlichen Ural, wo die Industrieofenanlage in der Stahl verarbeitenden Industrie Verwendung findet. Für die rund 3.700 Kilometer lange Strecke von Deutschland nach Russland benötigten die Transporte im Zeitraum von November bis März dieses Jahres nur durchschnittlich elf Tage.

## Vorteil Transportsicherheit

Die Zusammenarbeit von Railog und Schenker brachte SMS Demag gleich mehrere Vorteile: So war durch den Umschlag der Lkw-Ladungen direkt auf die Güterwagen im Hafen Sassnitz-Mukran eine erhöhte Transportsicherheit gewährleistet. Darüber hinaus ließen sich erhebliche Zeit- und Kosteneinspa-

rungen erzielen. Der Grund: Beide Logistikspezialisten übernahmen auch sämtliche Eisenbahn- und Grenzformalitäten sowie die Verfolgung der Wagenläufe vom Abgangsbis zum Zielort.

Railog und Schenker zeigen sich nach der Durchführung des multimodalen Großprojekts sichtlich zufrieden. Aloys Winn, Mitglied im Vorstand der Schenker Deutschland AG und zuständig für Landverkehre, betont den Vorteil der Zusammenarbeit mit Railog: „Als Auftragnehmer des Gesamtprojekts verfügen wir mit Railog über einen anerkannten und kompetenten Partner für bahnaffine Logistik, zu dessen alltäglichem Geschäft auch außergewöhnliche Transportdienstleistungen gehören.“ Und Railog-Geschäftsführer Günther J. Ferk ergänzt: „Unser Know-how in Sachen Ganzzugsysteme und Wagenladungsverkehr nach Südost-beziehungsweise Osteuropa macht uns zu einem gefragten Partner für außergewöhnliche Projekte, ebenso wie für planmäßige Verkehre innerhalb komplexer Lieferketten von Tür zu Tür.“ ■



# Mähdrescher für Turkmenistan

Um im Februar 50 Mähdrescher von John Deere über die Schiene sicher nach Zentralasien zu bringen, arbeiteten Railion Deutschland, die Railog GmbH und Railion Russija Services Hand in Hand. Ziel war das rund 5.600 Kilometer und sechs Ländergrenzen entfernte Aschgabat in Turkmenistan.

Zwei Ganzzüge mit je rund 20 Wagen waren nötig, um die 50 Mähdrescher auf die Schiene zu bringen. Gebildet wurden sie in Mannheim-Rheinau. Den Vorlauf vom John Deere-Werk in Zweibrücken zum Umschlagbahnhof in Mannheim übernahm indes der Lkw. Per Portalkran wurden die großen Maschinen auf spezielle vierachsige Flachwagen des Hamburger Spezialwagenanbieters TRANSWAGGON umgeschlagen. Mit einer Ladelänge von rund 27 Metern und einer Ladebreite von etwa drei Metern boten sie ausreichend Platz für bis zu zwei Mähdrescher.

„Innerhalb weniger Wochen mussten die Vorbereitungen zur Verladung abgeschlossen sein und nur drei Wochen blieben uns, um die 50 Mähdrescher nach Turkmenistan zu bringen“, blickt Rudolf Lang-Himmelsbach, Regionaler Vertriebskoordinator Mannheim bei Railion, zurück. Er war bei dem Projekt für die Koordination der betrieblichen Abläufe zwischen den Beteiligten auf der Versandseite in Mannheim zuständig. Robert Block, bei Railog verantwortlich für die Planung und Durchführung des Gesamttransportes, beschreibt die große Herausforderung: „Neben dem engen Zeitrahmen mussten wir im Vorfeld zahlreiche Aspekte beachten. Dazu gehörten unter anderem die Lademaßüberschreitung, die besondere Ladungssicherung sowie die Beachtung aller länderspezifischen Besonderheiten der beteiligten Bahnen.“

## Transporte als Grenzgänger

Insgesamt sechs Ländergrenzen mussten von den Ganzzügen passiert werden. Dabei war eine lückenlose Transportüberwachung über die gesamte Distanz notwen-



dig. „So hatten wir stets einen Überblick über den aktuellen Standort der Züge und darüber, ob wir zeitlich im Rahmen sind“, verdeutlicht Block. Von Deutschland aus ging es zunächst nach Malaszewicze an die polnisch-weißrussische Grenze, wo die Ladung aufgrund des osteuropäischen Frachtrechts neu aufgegeben werden musste. Nur einige Meter weiter in der Grenzstadt Brest auf weißrussischer Seite wurden die Mähdrescher dann auf russische Breitspurwagen umgeladen. „Ein nicht eben leichtes Vorhaben“, erinnert sich Jörg Siedenbiedel, Generaldirektor der Railion Russija Services und für die Organisation des Transports ab Brest zuständig. „Denn mit dem Mähdrescher-Modell von John Deere mussten

sich unsere Mitarbeiter in Brest erst vertraut machen. Außerdem mussten wir die Ladung von einem TRANSWAGGON-Wagen auf zwei russische, nur halb so lange Flachwagen umschlagen.“

Ab Brest ging es dann weiter über Samara in Russland und von dort nach Kasachstan, Usbekistan und schließlich nach Aschgabat, wo der Nachlauf per Lkw zum Endkunden von John Deere selbst organisiert wurde. „Bei dem anspruchsvollen Projekt lief dank der guten Zusammenarbeit aller Beteiligten alles nach Plan“, freut sich Block. „Der vorgegebene Zeitrahmen von drei Wochen wurde sogar von den beiden eingesetzten Zügen deutlich unterboten.“ ■

Verladung eines  
Mähdreschers in  
Mannheim-Rheinau



# Nahtlos von West nach Ost

Das CREAM-Komitee während der Auftaktveranstaltung in Mainz

Mit einer Auftaktveranstaltung Mitte Januar in der Railion-Zentrale in Mainz fiel der Startschuss für CREAM – ein grenzüberschreitendes EU-Forschungsprojekt zur Stärkung der Schienenverkehre zwischen den Beneluxstaaten, der Türkei und Griechenland. Neben Railion Deutschland und Intermodal sind 25 weitere europäische Logistikunternehmen und Forschungsinstitute aus insgesamt elf Ländern beteiligt.

**C**REAM steht für „Customer-driven Rail-freight services on a European mega-corridor based on Advanced business and operating Models“ und wird neben den Investitionen der einzelnen Projektpartner mit über 12 Millionen Euro von der EU gefördert. Im Fokus steht der paneuropäische Korridor von Holland über Deutschland in Richtung Bosporus, dem im europäischen Güterverkehr eines der höchsten Wachstumspotenziale zugesprochen wird. Ziel von CREAM ist es, auf dieser Achse die Schiene mithilfe durchgängiger und wettbewerbsfähiger Verbindungen im Schienengüterverkehr attraktiver zu machen. Die Laufzeit des praxisbezogenen Projekts beträgt zunächst drei Jahre.

Insgesamt wollen die Partner bis zu 200 Millionen Tonnenkilometer an Ladung von der Straße auf die Schiene bringen. Um dies zu erreichen, sollen vermehrt Mehrsystemloks eingesetzt, die Grenzaufenthalte verkürzt sowie alternative Verbindungen auch unter Berücksichtigung von Seewegverbindungen geprüft werden. Des

Weiteren gehören ein modernes grenzüberschreitendes Zugüberwachungssystem sowie der Einsatz moderner Technologien beim Transport von sensiblen Gütern zu den insgesamt neun unter CREAM definierten Arbeitspaketen.

„Wir beteiligen uns bei nahezu allen Prozessen“, betont Ferhat Hacııamoglu, der bei Railion das Projekt CREAM mitbetreut. Railion hat den Vorsitz bei der Entwicklung des grenzüberschreitenden Qualitätsmanagements, einem Teilprojekt, mit dem die Arbeitsprozesse in den einzelnen Ländern vereinheitlicht und damit optimiert werden. „Nur wenn wir die Qualität über die Grenzen hinaus sichern können, erbringen wir für unseren Kunden durchgehend eine gute Leistung und können auch weitere Unternehmen für die Schiene gewinnen“, ist Hacııamoglu überzeugt.

Zusammen mit Intermodal und den Operateuren im Kombinierten Verkehr (KV) werden derzeit in einem anderen Teilprojekt die Anforderungen der Verloader an den KV im

CREAM-Korridor untersucht. „Ehrgeiziges Ziel des Projekts CREAM ist der Aufbau eines auf die Kunden zugeschnittenen Angebots im KV, welches den Lkw hinsichtlich Transportdauer und Zuverlässigkeit auf Längen schlägt“, so Oliver Thomas, Projektmitglied CREAM von Intermodal.

## Gebündeltes Know-how

Bei einem ersten Treffen der am Teilprojekt Qualitätsmanagement beteiligten Bahnen und Forschungsinstitute im mazedonischen Skopje Ende März tauschten sich die Partner rege über die verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten zur Qualitätssicherung aus. Die wichtigsten Ergebnisse wurden von Railion gebündelt und fließen nun als definierte Standards in ein länderübergreifendes Qualitäts-handbuch ein, das noch in diesem Jahr fertiggestellt werden soll. „Anhand dieses Buches werden wir in einem zweiten Schritt alle entsprechenden Fachbereiche unserer CREAM-Partner schulen“, blickt Hacııamoglu in die nahe Zukunft. „Die Implementierung erfolgt dann



im dritten und letzten Schritt des Projekts.“

CREAM intensiviert die unter dem Projekt ZEUS bereits begonnene enge Zusammenarbeit von DB Logistics und 14 mittel- und süd-osteuropäischen Bahnen. „Der Unterschied zu ZEUS besteht darin, dass wir durch die Gewinnung von Partnern aus dem technologischen

Bereich wie Universitäten oder externen Beratern jetzt auch neue innovative Technologien entwickeln und einsetzen können wie zum Beispiel Telematiksysteme“, freut sich Frank Weppner, Projektleiter CREAM bei Railion. Das Projekt integriert neben Universitäten und Beratern auch die am Prozess beteiligten Spediteure. Kunden können sich ebenso einbringen,

entweder im direkten Gespräch mit den Projektmitarbeitern oder über das Internet. So gibt es unter **www.cream-project.eu** ein Forum, in dem Ideen und Wünsche direkt an das CREAM-Team gerichtet werden können. Gerade die Gemeinsamkeit ist für Weppner ein ganz wichtiger Aspekt des Projekts: „Durch können wir das Know-how aller Partner optimal bündeln.“ ■

## Komplette Auftragsabwicklung via Internet

Mit dem Internetportal RailService Online (RSO) möchte Railion seinen Kunden die gesamte Auftragsabwicklung auch über das Internet anbieten. Das neue Portal wird künftig die bisherigen Online-Services von Railion unter einem Dach vereinen und die Kunden immer auf dem aktuellen Stand halten.

Das KundenServiceZentrum ist bundesweit die zentrale Ansprechstelle für alle Railion-Kunden und bearbeitet rund 200.000 Transportaufträge pro Monat. Durch das neue Internetportal sollen die Prozesse sowohl für die Kunden als auch für Railion noch einfacher werden. „Mit RSO lässt sich die gesamte Prozesskette abwickeln: von der Transportanfrage und Leerwagenbestellung über die Auftragserteilung sowie Statusinformationen bis hin zur Abrechnung“, nennt Rainer Elter, Leiter Auftragsmanagement Kommunikationsprozesse/-systeme im KundenServiceZentrum, die Vorteile.

Zu den bestehenden Anwendungen, die zukünftig in das System integriert werden, zählt vor allem der bisherige Kundenservice Online: Hierüber werden bislang unter anderem Transportaufträge und die Leerwagenbestellung abgewickelt. Beide Anwendungen besitzen aber einen entscheidenden Nachteil gegenüber dem neuen Serviceportal: Sie sind Einbahnstraßen, das heißt, der Kunde kann nur Daten an das KundenServiceZentrum schicken, hat aber keinen Zugriff auf dortige Anwendungen. Doch das soll sich mit RSO ändern.

„Neben der Auftragserteilung kann der Kunde künftig auch auf für ihn

wichtige Informationen, die im KundenServiceZentrum generiert werden, zugreifen“, erläutert Elter weiter. „Dazu zählen neue Funktionen wie beispielsweise Sendungsverfolgung in Echtzeit oder die Übermittlung von Rechnungsdaten im PDF-Format.“

### Online-Service leicht gemacht

Das neue Internetportal besitzt eine komfortable und bedienerfreundliche Oberfläche und verringert deutlich den manuellen Aufwand. So braucht sich der Nutzer nur einmal im System einzuloggen, dann stehen ihm rund um die Uhr sämtliche Services zur Verfügung. Auch Routineprozesse werden erleichtert, denn einmal eingegebene Daten lassen sich als Vorlage für weitere Aufträge nutzen. Die Kunden- und Transportdaten müssen dann nicht mehr bei jeder Auftragserteilung oder Leerwagenbestellung neu erfasst werden. Die neue Anwendung berücksichtigt auch wichtige Sicherheitsaspekte und den Datenschutz. Da etwa 50 Prozent der Transporte, die das KundenServiceZentrum bearbeitet, ins Ausland gehen, entwickeln wir das System für unsere ausländischen Kunden gleich mehrsprachig“, ergänzt Elter.

Derzeit wird das Ganzzugportal – eine Teilanwendung des RSO –

mit einem großen Stahlunternehmen erprobt. Anschließend sollen weitere Unternehmen sukzessive an das neue System angeschlossen werden. „Die persönliche Beratung und den persönlichen Kontakt kann RSO natürlich nicht ersetzen“, betont Elter. „Wir sehen in der Anwendung vielmehr eine sinnvolle Ergänzung mit echtem Nutzen für die Kunden.“

Das Internetportal ist zu finden unter **www.myrailion.com**. ■

### Railion Deutschland AG

KundenServiceZentrum  
Team RSO  
Masurenallee 33  
47055 Duisburg  
Tel.: 0180 2 000046\*  
L.RFKI3.Rollout-RSO@bahn.de  
\*0,14 € je angefangene Minute





## XXL-Lösung für Schüttgut

**Leistungsfähig und flexibel:** Das sind die beiden wichtigsten Attribute des WoodTainers XXL, eines innovativen Transportsystems für nässeunempfindliche Schüttgüter.

Jeweils drei Behälter haben auf einem 60-Fuß-Standard-Containertragwagen der Bauart Sgns Platz, das entspricht einer Nettolast von 60 Tonnen oder 138 Kubikmetern pro Waggon. Wie sein Name verrät, eignet sich der WoodTainer XXL dank seines großen Volumens von 46 Kubikmetern und seiner hohen Nettolast ideal für den Transport von Holzhackschnitzeln, Sägespänen, Altholz und anderen nässeunempfindlichen Schüttgütern wie Recycling-Papier, Biomasse oder Granulaten.

Weitere Vorteile neben dem großen Fassungsvermögen: Die Behälter können mittels Radlader einfach be- und mithilfe von Drehentladestaplern schnell entladen werden. Dabei erfolgt die Entladung durch Drehen und heckseitiges Auskippen des Behälters innerhalb von nur zirka 40 Sekunden. Damit die Entleerung der Behälter auch im Winter reibungslos verläuft, sind

sie zusätzlich mit einer Spezialbeschichtung gegen Frost überzogen. Zudem ermöglicht die Konstruktion der Container, dass sie sowohl im leeren als auch beladenen Zustand platzsparend gestapelt werden können. Nicht zuletzt sind die internationale Zulassung und die Verwendbarkeit für Schiene und Straße von Vorteil: Dadurch können die WoodTainer im Kombinierten Verkehr in ganz Europa flexibel eingesetzt werden. ■

### Technische Daten Behälter WoodTainer XXL

- max. Behältervolumen: 46 m<sup>3</sup>
- max. Behältergesamtgewicht: 23 t
- Tara: 2,95 t
- Höhe: 2.900 mm (KV-Profil C45)
- Länge: 20 ft
- Breite: 2.900 mm
- max. Zuladung: 20 t, im KV 13 t
- Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
- Entladeleistung des Drehentladestaplers: ca. 600 m<sup>3</sup>/Std.

## Virtuelle Waggonbeladung

**I**m Rahmen des Projekts „Forschungsinitiative Schiene“ hat Railion gemeinsam mit Partnerbahnen eine Online-Anwendung zur Beladungsoptimierung von Güterwagen entwickelt. Die Software mit dem Namen „Cube IQ Rail“ ist eine Weltneuheit und wird erstmals auf der transport logistic-Messe in München vorgestellt.

Entwickelt wurde Cube IQ Rail in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Institut für angewandte Optimierung (IfaO) und den Verladeberatern von Railion. „Gerade der fachliche Input vonseiten der Verladeberater war eine wichtige Komponente bei der Entwicklung der Software“, sagt Projektreferent Christian Schroer. Er ist bei Railion für die fachliche Betreuung des Projekts zuständig. Aufgrund

des praktischen Know-hows der Berater sei das Programm nicht nur in der Lage, die Nutzung des Stauraums zu optimieren, es würden auch sämtliche Sicherheitsrichtlinien und Verlade restriktionen beachtet. „So überprüft Cube IQ Rail beispielsweise automatisch, ob die vorgeschriebene Achslast überschritten wird, und setzt bei den entsprechenden Waggons Trennwände zur Ladungssicherung“, verdeutlicht Schroer.

Dem Kunden stehen bei der neuen Software sämtliche bahneigenen Güterwagen virtuell zur Verfügung. Weiterer Vorteil von Cube IQ Rail: Der Kunde kann seine Packstücke individuell für die Verladung editieren und modifizieren, denn das Programm ist in der Lage, neben quadratischen auch andere Formen zu berechnen, wie zum Beispiel

Zylinder für Papierrollen. Zudem hat der Anwender die Möglichkeit, selbst festzulegen, ob ein Packstück stapel- oder kippbar ist. Nach Berechnung der optimalen Beladung erstellt das Programm selbstständig einen grafischen Verladeplan, mit dessen Hilfe die Verladung in der Praxis optimal durchführbar ist.

Railion erhofft sich vom Einsatz der neuen Software zahlreiche Synergieeffekte. „Dazu gehört neben der optimalen Auslastung der Güterwagen die Vermeidung von Transportschäden, eine Senkung der Transportkosten und natürlich die Möglichkeit, unsere Servicequalität weiter zu erhöhen“, fasst Schroer zusammen. Cube IQ Rail ist ab dem Sommer unter dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Projekt „Portal C“ ([www.portal-c.info](http://www.portal-c.info)) online abrufbar. ■



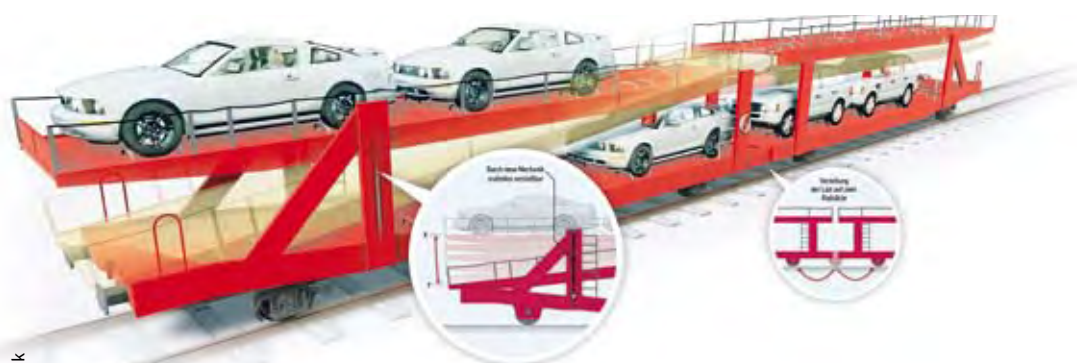
# EcoTransIT wird UIC-Instrument

Rund drei Jahre ist es her, seit EcoTransIT (Ecological Transport Information Tool) pilotiert wurde. Das Internet-Tool berechnet die Umweltauswirkungen von Transporten und wurde gemeinschaftlich von Railion, Green Cargo, SBB Cargo, Trenitalia und SNCF Fret entwickelt. Seit März ist es offizielles Instrument des Internationalen Eisenbahnverbands UIC.

**M**it der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes rückt auch die Frage der Umweltverträglichkeit von Transporten immer stärker in den Vordergrund. Immerhin stammt ein Viertel aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU vom Verkehrsbereich. Im Zuge des ansteigenden Güterverkehrs sind umweltschonende Transporte für viele Unternehmen daher zunehmend ein zentrales Thema. Wie die Umweltbilanz solcher Transporte berechnet werden kann, zeigt EcoTransIT: Die frei zugängliche

Internet-Anwendung errechnet auf Wunsch die Umweltauswirkungen von Transporten zwischen 17 verschiedenen europäischen Ländern – auch verkehrsträgerübergreifend. Dabei werden Energieverbrauch und Schadstoffausstoß von Bahn, Lkw, Schiff, Flugzeug und Kombiniertem Verkehr verglichen. Berücksichtigt werden auch unterschiedliche Standards wie beispielsweise die Art der Stromerzeugung in den einzelnen Ländern. Jetzt gehört EcoTransIT offiziell zum Bereich „Environment“ der

UIC, der sich dem Thema Umweltschutz widmet. Doch auf dem Erfolg ruhen sich die beteiligten Bahnen nicht aus. Bei einem Treffen in Paris beriet man gemeinschaftlich über mögliche Erweiterungen des Tools. So sollen ab Oktober zu den bisherigen Ländern, die EcoTransIT abdeckt, auch Großbritannien und die Iberische Halbinsel hinzukommen. Die Bahnen RENFE und EWS möchten dem Gremium um EcoTransIT ebenfalls beitreten. ■



Grafik

## Platz für Groß und Klein

**D**ie ATG Autotransportlogistic GmbH erweitert ab Herbst ihre Wagenflotte um 400 Doppelstockwagen der Bauart Laaers 560 und antwortet damit auf die steigende Nachfrage der Automobilindustrie nach universell einsetzbaren Waggons.

Der neue ATG-Wagen besticht vor allem durch seine flexible Einsetzbarkeit, denn er eignet sich sowohl für den Transport von Limousinen als auch von so genannten Sport Utility Vehicles (SUV). Dazu gehören beispielsweise der VW Touareg oder Porsche Cayenne. „Dank der Ladelänge von über 30 Metern und der Lastgrenze von 34 Tonnen kann der neue Doppelstockwagen statt wie bisher acht nun zehn SUVs laden“, verdeutlicht Wolfgang Dirlam, Leiter Technik- und Quali-

tätsmanagement bei der ATG, den Fortschritt. „Damit erreichen wir eine weitaus bessere Auslastung in dieser Kategorie.“

Auch in der Breite hat der neue Doppelstockwagen gegenüber seinem Vorgänger zugelegt: Die rund 500 Millimeter breitere Fahrbahn erhöht auch bei breiteren Fahrzeugen die Sicherheit vor Beschädigungen an Felgen. Des Weiteren bietet die Bauart 560 als erster Serienwagen der ATG eine Spindel zum Verstellen der oberen Ladeebene. Der Vorteil: Im Gegensatz zur bislang gängigen Seilwindentechnik, bei der nur vordefinierte Höhen gewählt werden konnten, ist jetzt eine feinere Höheneinstellung der Ladeebenen möglich. Dadurch kann der Waggon gleichzeitig doppelstöckig mit SUVs und Limousinen beladen werden.

Damit auch Limousinen mit niedrigerer Bodenfreiheit Platz finden, wurde der neue Doppelstockwagen mit flachen Einfahrtschragen und neuartigen Radvorlegern ausgestattet. „Dank seiner Universalität können wir ihn in den Automobilwerken jetzt viel flexibler einsetzen. Zeitintensives Umrangieren bei der Verladung unterschiedlicher Pkw-Modelle entfällt“, verdeutlicht Heiner Gerstenberg, Leiter Disposition bei der ATG. „Damit haben wir für unsere Kunden viel kostbare Zeit gewonnen.“ ■

**ATG Autotransportlogistic GmbH**  
Klaus Schink  
Tel.: +49 (0)6196 925-26  
schink@atglogistic.com

Railion Deutschland AG  
Marketing Rail  
Rheinstraße 2  
55116 Mainz  
Internet: [www.railion.com](http://www.railion.com)  
E-Mail: [neukundenservice@railion.com](mailto:neukundenservice@railion.com)  
Service-Nummer Neukundeninfo:  
Tel. 0180 5 331050\*

\*0,14 € je angefangene Minute