

Railways

Nr. 2 | August 2007

Informationen rund um die Schienenlogistik

Auf Expansionskurs

Neue Entwicklungen im europäischen Bahnpuzzle

Im Fokus

**Roncalli mit Railog
auf Tournee**

Intermodal

**Neue Drehscheibe
für die Westhäfen**

International

**Zurück zur Schiene:
Poppensieker & Derix**



Dr. Klaus Krempfer
Vorstandsvorsitzender von Railion Deutschland

Liebe Leserinnen und Leser,

Railion ist weiter auf Wachstumskurs. Nach dem Rekordjahr 2006, in dem allein unsere Verkehrsleistung um 9,5 Prozent stieg und wir die höchste Zuwachsrate seit 25 Jahren erzielen konnten, legten wir bereits im ersten Halbjahr 2007 erneut bei Umsatz und Verkehrsleistung zu. Erfreulich ist dabei für uns, dass wir nicht nur immer mehr Güter über längere Strecken fahren, sondern dabei auch profitabel sind. Keine andere Bahn in Europa kann ähnlich positive Ergebnisse vorweisen.

Doch damit sind wir noch nicht am Ziel, denn das internationale Schienennetzwerk von Railion ist nicht flächendeckend. Um Ihnen überall in Europa durchgehende Transporte aus einer Hand zu bieten, müssen wir weiter expandieren. Mit dem Erwerb der English Welsh & Scottish Railway Holding Limited (EWS) und der mehrheitlichen Beteiligung an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa) sind wir nun in der Lage, bestehende Lücken auf dem wichtigen Süd-West-Korridor zu schließen. Im Interview mit DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensel auf Seite 6 erfahren Sie mehr zu den Hintergründen der Akquisitionen.

Auch im Schienengüterverkehr Richtung Osten bewegt sich viel. Erst im Juni gründeten die vier an der Achse Berlin-Moskau beteiligten Bahnen DB, die polnische PKP, die weißrussische BC und die russische RZD ein Joint Venture, um die dort noch bestehenden administrativen Hürden zu beseitigen. Mit einer gemeinsamen Produktionsgesellschaft ermöglichen DB und RZD zudem schon bald Haus-zu-Haus-Containertransporte zwischen der EU und Russland. Mehr dazu finden Sie auf Seite 21.

Dass wir europaweit bereits anspruchsvolle Schienenlogistikprojekte durchführen, zeigt das Beispiel Poppensieker & Derix auf Seite 20. Für den Hersteller von Holzleimbindern übernimmt Railion gemeinsam mit Heavy Cargo + Service (HCS) den Transport von 60 Meter langen brettschichtverleimten Trägern über fünf Grenzen hinweg bis nach Rumänien. Der Kunde reaktivierte für die Verkehre eigens seinen stillgelegten Gleisanschluss. Koordination und Organisation der Wagengestellung sowie die Verladung liegen dabei in den Händen von Railion.

Ein Grund, warum immer mehr Kunden bei ihren Transporten auf die Schiene zurückgreifen, ist die Tatsache, dass die Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern am umweltfreundlichsten ist. Doch damit geben wir uns nicht zufrieden: Im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Deutschen Bahn wollen wir bis 2020 unsere Abgasemissionen weiter drastisch senken. Auch in puncto Lärmschutz haben wir die Nase vorn. So wird die DB im gleichen Zeitraum mit zahlreichen Maßnahmen den durch die Schiene erzeugten Lärm halbieren. Lesen Sie mehr zu diesem spannenden Thema ab Seite 16.

Sie sehen also: Wir tun viel, um uns den Herausforderungen an einen modernen Schienengüterverkehr zu stellen – europaweit.

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 East West Railways: Grenzenlose Ganzzugverkehre

Führerschein für Belgien

05 IBS Förderpreis für „**Railport Europe**“

Titel

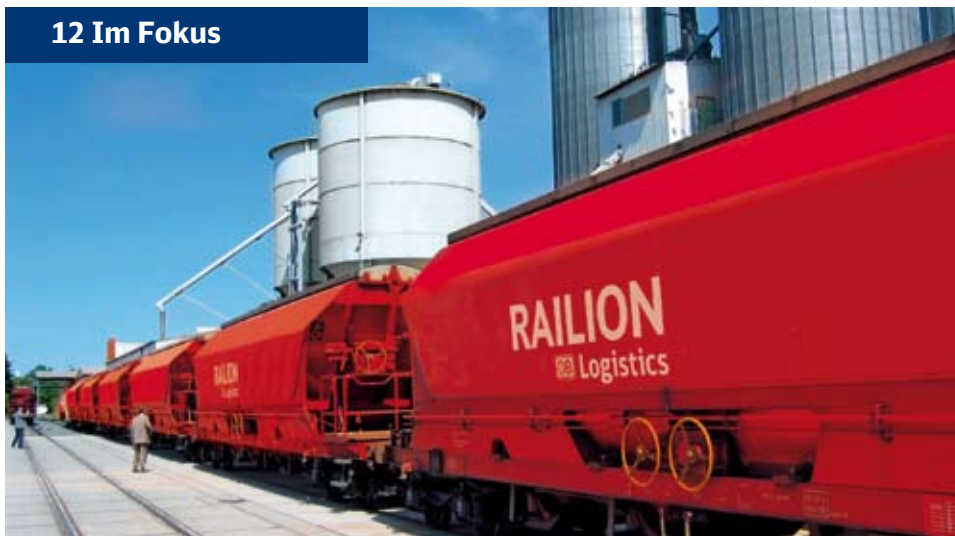
06 Auf Expansionskurs



Dr. Norbert Bensele

Interview mit Dr. Norbert Bensele zur Übernahme der English Welsh & Scottish Railway Holding Limited (EWS) und der mehrheitlichen Beteiligung an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa).

12 Im Fokus



▲ Beim Transport von Agrarprodukten setzt die BayWa AG verstärkt auf die flexiblen Ganzzug-Angebote von Railion. Bereits an 14 Produktionsstätten kommen die Güterzüge des Railcarriers zum Einsatz. An ihrem Standort im Schweinfurter Hafen entwickelte die BayWa jetzt eigens ein Verladekonzept für die Schienenverkehre

Im Fokus

- 08 Rundlauf ohne Hindernisse
- 09 Nach Orkan „Kyrill“: Railion räumt auf
- 10 Roncalli mit Railog auf Tournee
- 12 Schnell und flexibel – Getreidetransporte von Railion
- 14 Agrarlogistik mit Zertifikat
- 15 Doppelt umweltfreundlich

Technik & Trends

- 16 Für eine bessere Umwelt

Intermodal

- 18 Intermodal baut sein europäisches Netzwerk aus
- TFG erweitert Zugangebot

- 19 Neue Drehscheibe für die Westhäfen

International

- 20 Poppensieker & Derix zurück zur Schiene
- 21 Deutsche und russische Bahn vertiefen Zusammenarbeit

Spezial

- 22 Hafen Rostock: Ostseehafen im Aufwind



Bis 2020 will die Deutsche Bahn im Rahmen eines Klimaschutzprogramms ihre Abgasemissionen drastisch senken und den Lärmschutz verbessern. Das gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr.



Grenzenlose Ganzzugverkehre

Ganzzugverkehre zwischen Deutschland und Polen kommen künftig ohne Grenzaufenthalte aus. Möglich macht dies ein mit speziellen Loks ausgestattetes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Güterverkehr, dessen Gründung die Railion Deutschland AG und die polnische PCC Rail SA im Januar vertraglich festgelegt hatten.

Sein Name ist Programm: „East West Railways Sp. z o.o.“ Über das neue EVU mit Sitz im polnischen Wroclaw sollen insbesondere chemische Güter im nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehr abgewickelt werden. Dafür wird das Joint Venture, an dem Railion 70 Prozent der Anteile hält, mit der erforderlichen Lizenz und Sicherheitsbescheinigung für Polen ausgestattet. Sie erlauben neben dem Betrieb von Güterzügen auch den Einsatz der dafür geeigneten Fahrzeuge, welche die technischen Voraussetzungen erfüllen. Mehr als zehn Diesellokomotiven der Bauart 232 wurden inzwischen speziell an die Erfordernisse des polnischen Eisenbahnstreckennetzes angepasst und sind bereits in Polen zugelassen. Bis Ende des Jahres soll das neue Unternehmen mit 20 der Lokomotiven ausgestattet sein. Der Vorteil: Die Güterzüge können aufgrund des zusätzlichen polnischen Funksystems und der polnischen

Sicherungstechnik ohne Halt die Grenzen passieren.

Railion-Chef Dr. Klaus Kremper betont die Bedeutung, die East West Railways für Railion und die Konzerntochter der Duisburger PCC SE besitzt: „Ergänzend zu der guten Zusammenarbeit mit der polnischen Staatsbahn PKP wird das neue Unternehmen durch flexible und qualitativ hochwertige Leistungsangebote neue Marktpotenziale erschließen. Gleichzeitig sollen Verkehre für die Schiene gesichert werden, die ansonsten auf andere Verkehrsträger abzuwandern drohen.“

Die ersten Probeverkehre sind bereits seit dem Frühjahr sowohl im polnischen Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz. Nach Abschluss der kartellrechtlichen Prüfungen wird das deutsch-polnische EVU seine Geschäfte voraussichtlich in der zweiten Hälfte dieses Jahres aufnehmen. ■

Führerschein für Belgien

Nahtlos mit der Bahn über die Grenze zu fahren erfordert nicht nur die technische Umrüstung der eingesetzten Elektroloks. Auch die Lokführer müssen landesspezifisch geschult werden. Für Belgien hat sich Railion bereits fit gemacht.

Schon im Mai haben die ersten sechs Railion-Lokführer die Fahrprüfung für Belgien bestanden. Damit dürfen sie nun auch über den zentralen Grenzübergang Aachen West/Montzen hinaus bis nach Kinkenpois bei Lüttich fahren. Sechs weitere Railion-Mitarbeiter werden derzeit geschult und im Herbst die belgische Führerscheinprüfung ablegen. Der hierfür vorgesehene Aufbaukurs, der in enger Zusammenarbeit mit Mitarbeitern der belgischen SNCB inhaltlich konzipiert und durchgeführt wird, sieht vor allem eine intensive Schulung in den belgischen Betriebsvorschriften vor. Parallel werden die Lokführer in der französischen Sprache unterrichtet.

Dank der neuen nahtlosen Verkehre nach Kinkenpois, wo sich eine zentrale Zugbildungsanlage befindet, kann die Produktion erheblich

optimiert werden. Für Railion ist Aachen West/Montzen hinsichtlich der Verkehrsfrequenz der zweitwichtigste Grenzübergang im internationalen Verkehr. So fuhren dort im vergangenen Jahr rund 20.500 Züge mit etwa 480.000 Güterwagen über die Grenze. Dabei handelt

es sich vor allem um Verkehre der Auto-, Montan- oder Chemieindustrie von und nach Belgien, Frankreich und England. Hinzu kommen Züge des Kombinierten Verkehrs, zum Beispiel im Hinterlandverkehr mit den Westhäfen.

Bislang werden auf der Trasse zwischen Aachen West und Kinkenpois Dieselloks der Baureihe 225 von Railion eingesetzt. Nach entsprechender Weiterbildung dürfen die Lokführer bald auch belgische Loks der Baureihe 77 fahren. ■



Die zweite Ausbildungsgruppe bereitet sich auf die belgische Fahrprüfung im Herbst vor (v.l.): Achim Faust, Rene Voß, Nenand Brujic, Frank Kutsch, Ralf Bubbel und Heinz-Peter Wirtz

IBS Förderpreis für „Railport Europe“

Mit dem Konzept „Railport Europe – Innovation für den Schienengüterverkehr von morgen“ hat DB Logistics den diesjährigen Förderpreis „RAIL-LOGISTIC“ der Interessengemeinschaft der Bahnspeditionen (IBS) gewonnen. Die Verleihung fand im Juni anlässlich der *transport logistic 2007* in München statt.

Hinters **Railport Europe** steht ein ganzheitliches Konzept, das Verladern ohne eigenen Gleisanschluss einen direkten Zugang zum Schienennetz verschafft. Dies wird durch die so genannten **Railports** – multimodale Logistikzentren – ermöglicht. Ausgangspunkt ist dabei stets das Einzelwagennetz von Railion, welches die deutschen **Railports** miteinander verknüpft, während die **Railports** im europäischen Ausland in regelmäßigen Shuttlevörkehrren angefahren werden. Die bislang 21 europaweit eingerichteten **Railports** in Deutschland, Dänemark, Frankreich, Italien, den Niederlanden und der Schweiz befinden sich jeweils in der Nähe großer Wirtschaftszentren. Kunden profitieren dort neben den regelmäßigen und zuverlässigen Verbindungen auch von einem flexiblen Lkw-Einsatz im Vor- und Nachlauf. Zudem können Zusatzleistungen wie die Zwischenlagerung der jeweiligen Güter in Auftrag gegeben werden.



Freuen sich gemeinsam über den Gewinn des IBS Förderpreises (v.l.): Frank Schuholz, Leiter Logistik Service bei Railion, DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bense, Staatssekretär Jörg Hennerkes und Frank Schnell, ehemaliger Herausgeber der DVZ

„Wir freuen uns ganz besonders, dass die IBS-Jury dem System **Railport Europe** das Potenzial zuspricht, eine der tragenden Säulen des zukünftigen europäischen Einzelwagenverkehrs zu werden“, erklärte DB Logistics-Vorstand

Dr. Norbert Bense anlässlich der Preisverleihung. Zur hochkarätig besetzten Jury gehörte auch Frank Schnell, der ehemalige Herausgeber der Deutschen Logistik-Zeitung (DVZ). ■



▲ Blickfang: Auf dem Freigelände der Messe „transport logistic“ in München wurde erstmals eine mit Schweiz-Motiven beklebte Mehrsystemlok der Baureihe 185 dem neugierigen Publikum vorgestellt. Railion wirbt mit der Motivlok für sein Engagement in dem Alpenland, wo mit der frisch gegründeten Produktionsgesellschaft Railion Schweiz künftig Transportleistungen aus einer Hand erbracht werden können. Weitere Motive für andere Länder, in denen Railion unterwegs ist, sind in Planung



Foto: DB AG/Müller-Eisner

Auf Expansionskurs

Die Deutsche Bahn AG baut ihre Spitzenposition als führendes internationales Verkehrsunternehmen weiter aus. Nach erfolgter Zustimmung des Aufsichtsrats plant das Unternehmen die 100-prozentige Übernahme der English Welsh & Scottish Railway Holding Limited (EWS) und eine mehrheitliche Beteiligung an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa). Railways sprach mit DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensele über Motive und Ziele bei der Übernahme der beiden Güterbahnen.



Dr. Norbert Bensele

Herr Dr. Bensele, weshalb ist die internationale Expansion für die DB und das Ressort Transport und Logistik so wichtig?

Ganz einfach, weil unsere Kunden immer internationaler agieren – sei

es beim Einkauf von Vorleistungen oder bei ihren Absatzmärkten. Wer hier als Transport- und Logistikdienstleister nicht international mitwächst, der hat schnell das Nachsehen. Wer die Chancen der europäischen Liberalisierung nutzt und dem Kunden ein durchgehendes Netzwerk mit einheitlichen Qualitätsstandards bieten kann, der wird große Chancen haben, auch in Zukunft vorn dabei zu sein. Die Märkte sind offen und entsprechend in Bewegung. Insofern ist der Ausbau unseres europaweiten Netzwerks die Antwort auf die immer komplexer werdenden Bedürfnisse der Kunden, die integrierte Lösungen über alle Verkehrsträger und Geschäftsfelder hinweg fordern.

Welche strategischen Vorteile erhoffen Sie sich durch die Akquisition von EWS und Transfesa?

Der europäische Bahnlogistik-Markt hat sehr gute Entwicklungspotenziale. Als führende Güterbahn in Europa wollen wir unseren Teil dazu beitragen. Mit EWS und Transfesa schaffen wir direkte Anknüpfungspunkte an die Transport- und Logistikmärkte in Westeuropa und auf dem Süd-West-Korridor. Das bringt uns die langen Verbindungen, auf denen die umweltfreundliche Schiene ihre spezifischen Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern voll auspielen kann. Die Integration von Transfesa und EWS in unser bestehendes Netzwerk ermöglicht den

Kunden durchgehende Züge unter einer Verantwortung nach Spanien, Großbritannien oder auch Frankreich. Genau das will der Markt.

Welche Leistungen bringen EWS und Transfesa mit ein?

Mit einem Marktanteil von 70 Prozent ist die EWS die größte Güterbahn in Großbritannien und eine der führenden in Europa. Gemeinsam können wir den Kunden ein besseres Angebotsportfolio machen, als es jedes Unternehmen für sich allein könnte. Zudem bekommen wir zusätzliche Möglichkeiten in Frankreich, wo die EWS durch die Tochter Euro Cargo Rail bereits vertreten ist – sicherlich eine gute Ergänzung zu unserer bestehenden Kooperation mit der SNCF Fret.

Transfesa ist ein internationaler Transport- und Logistikdienstleister, der sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße unterwegs ist. Für uns bietet das Unternehmen aufgrund seiner starken Präsenz im iberischen Wirtschaftsraum und als Betreiber von Umachsanlagen zwischen Frankreich und Spanien einen idealen Zugang zum Süd-West-Korridor. Besonderes

Know-how hat Transfesa – wie wir auch – im Automotive-Bereich. So besitzt Transfesa umachsbare Waggons für den Spanienverkehr, die uns durchgehende Fahrzeug- und Komponententransporte zwischen Deutschland und Spanien ermöglichen.

Rechnen Sie mit Auswirkungen auf das Frankreichgeschäft und die Zusammenarbeit mit der französischen Staatsbahn SNCF?

Die Deutsche Bahn arbeitet im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland seit Jahren eng mit der SNCF zusammen und beabsichtigt, diese Kooperation auch in Zukunft fortzusetzen und auszubauen. So gibt es seit Jahresbeginn eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der Railion Deutschland AG und der SNCF, die Optimierungspotenziale im grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr identifiziert und umsetzt. Ein Ziel ist es, nationale Systemveränderungen im Einzelwagenverkehr frühzeitig miteinander abzugleichen und so insgesamt die Effizienz im grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr nach Frankreich zu steigern.



Foto: DB AG/Grundt

Unsere Beteiligung an Transfesa, an der die SNCF ebenfalls 20 Prozent Anteil hält, bietet zusätzliche Chancen, den Westkorridor auch unter Einbindung der französischen Staatsbahn zu optimieren und mit attraktiven Angeboten neue Verkehre für die Schiene zu gewinnen. ■

Kurzporträt EWS und Transfesa

Die **EWS** ist die größte britische Güterbahn und 1996 aus der Privatisierung der britischen Eisenbahnen entstanden. Das Unternehmen ist auf den Wagenladungsverkehr in den Bereichen Energiewirtschaft, Industriegüter und Baumaterial spezialisiert

und verfügt über knapp 500 Lokomotiven sowie 14.000 Waggons. 2006 hat die EWS mit fast 5.000 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 770 Millionen Euro erwirtschaftet. In Frankreich besitzt das Unternehmen über die Tochter Euro Cargo Rail (ECR) wichtige Sicherheitsbe-

scheinigungen und Lizenzen für das französische Schienennetz.

Die spanische **Transfesa** ist ein international agierender Transport- und Logistikdienstleister, der sich auf Schienen- und Straßentransporte in den Segmenten Automotive, Schüttgut und General Cargo spezialisiert hat. Das in Madrid ansässige Unternehmen wurde 1943 gegründet und hat im vergangenen Jahr mit knapp 1.100 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 290 Millionen Euro erzielt. Ein Großteil des Transportvolumens wird über die Schiene mit einer eigenen Flotte von 7.900 Spezialwaggons abgewickelt. ■



Foto: EWS

Rundlauf ohne Hindernisse



Für die Novelis Deutschland GmbH entwarf Railion ein komplexes Rundlaufkonzept, das die reibungslose Versorgung von drei Werken mit jährlich 400.000 Tonnen Aluminiumcoils und -schrott sicherstellt. Ein umfassendes Notfallmanagement gewährleistet, dass die Produkte immer sicher und pünktlich ihr Ziel erreichen.

Allein in Deutschland besitzt der Aluminiumkonzern fünf Standorte, darunter die von Railion bedienten Werke. Zu seinen Produkten gehören im Wesentlichen Halbzeuge wie Bänder für die Druckindustrie und Zwischenprodukte für Industrie aber auch Handwerk. Die umfangreiche Palette reicht von Getränkedosen bis hin zu speziellen Blechen für die Automobilindustrie, aber auch Dach- und Fassadenelemente für den Baubereich gehören zum Portfolio. „Nach intensiven Gesprächen haben alle Beteiligten mit großem Engagement bei der Erstellung des Rundlaufkonzepts für Novelis mitgewirkt“, sagt Burkhard Nagel, Key Account Manager bei Railion Montan. „Nur so konnten wir die komplexen Abläufe zur Zufriedenheit aller realisieren.“

Ausgangspunkt der Rundlaufverkehre ist das Werk der Aluminium Norf GmbH – kurz Alunorf genannt. Dabei handelt es sich um das größte Aluminiumschmelz- und -walzwerk der Welt, das Aluminiumcoils produziert, die zu zahlreichen Produkten weiterverarbeitet werden. An jedem Wochentag startet ein mit Aluminiumcoils beladener Plantrain zum fünf Kilometer entfernten Übergabepunkt Nievenheim. Den Schienenvorlauf übernimmt ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Hauptlauf Railion. Der Schienencarrier bringt den durchschnittlich 2.400 Tonnen schweren und 620 Meter langen Zug zunächst nach Neuss. „Dort werden dann weitere Wagen angehängt, die von unserer Tochter BTT BahnTank Transport GmbH stammen“, beschreibt Nagel

den weiteren Ablauf. „Die Wagen sind für das Genthiner Werk eines führenden Chemikalienherstellers bestimmt.“

Der weitere Zugverlauf führt nach Hannover-Linden. Dort werden die Wagengruppen gesplittet. Die Montan- und BTT-Wagen fahren nach Magdeburg, wo erneut gesplittet wird: Die Kesselwagen rollen nach Genthin, die Montanwagen ins Novelis-Werk Nachterstedt-Hoym. Der zweite, mit Containern beladene Zugteil rollt direkt zum Umschlagbahnhof Göttingen, von wo aus die Container per Lkw-Nachlauf ins Novelis-Werk Göttingen gebracht werden, da dort kein Gleisanschluss vorhanden ist. Um den Rundlauf zu vervollständigen, wird der anfallende Aluminiumschrott in Nachterstedt und Göttingen im Rücklauf

wieder in genau umgekehrter Reihenfolge ins Norfer Werk gefahren. Dort wird er eingeschmolzen und erneut zu Coils verarbeitet. Der perfekte Kreislauf auf der Schiene sorgt dafür, dass die Novelis-Werke jederzeit mit dem notwendigen Material versorgt sind.

Umfangreiches Notfallmanagement

Damit es bei den Verkehren nicht zu Versorgungsengpässen kommt, hat Railion ein eigenes Notfallmanagement entwickelt: Dabei sorgt das Team Montan im KundenServiceZentrum für die lückenlose Überwachung der Ganzzüge. Laufen die Verkehre planmäßig, sind keine Maßnahmen erforderlich. Tritt jedoch ein Störfall wie beispielsweise ein Lokschaaden ein, so genießen die Montanzüge oberste Priorität, falls eine Ersatzlok benötigt wird. „DB Netz hat sich darüber hinaus verpflichtet, die Züge bei infrastrukturellen Problemen

wie Bauarbeiten am Netz oder Unfällen vorrangig zu behandeln“, erläutert Nagel. „Auch unsere CargoLeitZentrale – die überregionale Steuereinheit für alle Railion-Verkehre – priorisiert die Züge, so dass immer eine pünktliche Abwicklung gewährleistet ist.“

Ein besonderes Messsystem informiert die CargoLeitZentrale jederzeit über den genauen Zugverlauf. Dabei wurden zahlreiche Messpunkte über die gesamte Wegstrecke verteilt, wodurch sich sofort feststellen lässt, ob der Zug Verspätung hat. In diesem Fall informiert die CargoLeitZentrale direkt das Team Montan und gibt die Verspätungsursache zusammen mit der voraussichtlich neuen Ankunftszeit per Fax oder Telefon an Novelis weiter. „Sollte einmal ein Zug komplett ausfallen oder wirklich liegenbleiben, stellt das Team Montan auch Lkws über die Bahntochter TRANSA innerhalb von nur drei Stunden zur Verfügung“, beschreibt

Nagel den speziellen Notfallservice für nicht containerisierte Coils.

„Railion hat sich für uns bei den Zwischenwerksverkehren als absolut zuverlässiger Partner erwiesen“, sagt Theo Lotz, Senior Logistikmanager bei Novelis. „Und auch die Abstimmung mit dem Team Montan im KundenServiceZentrum läuft reibungslos.“ So habe es bislang keine Engpässe bei der Versorgung gegeben. Auch Dr. Christian Kuhn, Leiter Railion Montan, ist mit dem Geleisteten zufrieden: „Gemeinsam planen wir derzeit, weitere Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlegen und dies nicht nur in Deutschland.“ ■

Railion Deutschland AG

Railion Montan
Burkhard Nagel
Tel.: +49 (0)203 3017-2535
burkhard.h.nagel@railion.com

Railion räumt auf

Auch ein halbes Jahr, nachdem Orkan „Kyrill“ über Europa hinwegfegte, laufen die Aufräumarbeiten weiter auf Hochtouren. Durch die Aufstockung von Ressourcen und Zugkapazitäten sorgt die Bahn-Tochter Nieten Fracht Logistik GmbH für den möglichst raschen Abtransport der riesigen Windwurfmenge.

Rund 34 Millionen Festmeter Sturmholz hatte der Orkan allein in Deutschland hinterlassen, 9 Millionen Tonnen mehr als noch Sturm „Lothar“ vor 8 Jahren. Besonders schwer traf es diesmal Nordrhein-Westfalen, wo allein 16 Millionen Festmeter anfielen. „Wir rechnen damit, dass die Aufräumarbeiten frühestens Mitte 2008 abgeschlossen sind“, sagt Friedrich Limbach, einer der beiden Geschäftsführer von Nieten. Für die betroffenen Waldbesitzer und die Helfer ist es ein Kampf gegen die Zeit, denn dem Windwurf drohen bereits Fäulnis und Schädlingsbefall. Dadurch fällt der Wert des Holzes, je länger es vor dem Abtransport ins Sägewerk im Wald liegt.

„Wir haben gemeinsam mit Railion und weiteren Partnern eine ganze Reihe von Maßnahmen ergriffen, um der Lage Herr zu werden“, unterstreicht Karsten Sachsenröder, Leiter des zuständigen Railion-Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. „Dazu zählen unter anderem spezielle Ganzzugkonzepte für Kunden in den am stärksten betroffenen Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Hessen.“ So stellt Nieten in Zusammenarbeit mit Railion kurzfristig zusätzlich 50 Ganzzüge pro Woche zur Verfügung, die das Sturmholz zu Großsägewerken in Deutschland, Österreich und der Schweiz befördern. Darüber hinaus aktivierte Railion bundesweit zusätzlich 15 Güterverkehrsstellen in den betroffenen Gebieten, um einen möglichst raschen Abtransport auf der Schiene zu gewährleisten.

Insgesamt fährt Nieten über 5 Millionen Tonnen Rohholz in den kommenden 12 Monaten. „Dies bedeutet eine Steigerung um 1 Million Tonnen, die allein auf Kyrill zurückzuführen ist“, verdeutlicht

Limbach. Um diese enormen Mengen bewältigen zu können, erhöht Railion seinen Bestand an Spezialwagen für den Holztransport bis Mitte nächsten Jahres sukzessive von 3.600 auf 4.000 Wagen. ■

Nieten Fracht Logistik GmbH

Friedrich Limbach
Tel.: +49 (0)6131 15-63160
f.limbach@nieten-fracht.de





Roncalli mit Raillog auf Tournee

Die Logistik für Schausteller oder Zirkusunternehmen erfordert ein hohes Maß an speziellem Know-how. Deshalb wird seit 2005 innerhalb der DB Logistics-Gruppe das gesamte Logistikangebot für diese Branche bei der Schenker-Tochter Raillog in einer Hand im Kompetenzzentrum Nürnberg gebündelt. In diesem Jahr begleitet sie den Circus Roncalli wieder bei seiner Tournee durch Europa.

Geht ein Zirkus auf Tournee, zählt jede Minute“, weiß Gerhard Barnasch, verantwortlich für die Schausteller-Transporte bei der Raillog GmbH. „Denn Verzögerungen und Fehlleitungen im Transportablauf können den pünktlichen Start eines Gastspiels gefährden.“ Ausschlaggebend für einen reibungslosen Ablauf der zeitkritischen Verkehre sind präzise geplante Logistikkonzepte. Raillog greift dabei auf eine langjährige Erfahrung in der Branche zurück und bietet seinen Kunden im Kompetenzzentrum in Nürnberg eine umfangreiche Dienstleistungspalette. Ihnen steht ein verantwortlicher Ansprechpartner zur Verfügung, der alle eingebundenen Partner entlang der gesamten Logistikkette steuert. So werden Fehlerquellen minimiert und die Reaktionszeiten bei möglichen Verzögerungen im Ablauf verkürzt. Kunden profitieren außerdem von mehr Transparenz und einer flexibleren Gestaltungsmöglichkeit ihrer

Verkehre. Damit die Schausteller wirtschaftlich besser planen können, errechnet Raillog individuelle und aufwandsbezogene Angebote.

Roncalli fährt Bahn

Seit 2001 ist Raillog logistischer Partner des europaweit renommierten Circus Roncalli. „Wir verlassen uns bei unserer Bahntransportlogistik voll und ganz auf die Kompetenz und das Komplettangebot von Raillog“, konkretisiert Patrick Philadelphia, Betriebsleiter beim Circus Roncalli, die Zusammenarbeit. „So können wir uns selbst auf unsere Kernkompetenz – den Circus – konzentrieren.“ Sämtliche Verkehre lässt Roncalli über die Schiene abwickeln. Raillog ist nicht nur mit der Durchführung betraut, sondern plant die Transporte auch im Vorfeld von A bis Z. Dazu gehören alle Zusatzleistungen wie die Auswahl der Verladestationen, die Gestellung der Wagen und die Organisation der Ver- und Entladung

an den jeweiligen Güterverkehrsstellen. Zusätzlich schließt Raillog für Roncalli Verträge mit externen Logistikpartnern.

In diesem Jahr tourt Roncalli wieder durch Europa. Nach dem erfolgreichen Saisonstart in Bonn und Düsseldorf stand München für Roncalli im Mai und Juni auf dem Programm. „Die Zeitfenster für den folgenden Umzug nach Luxemburg waren sehr knapp“, blickt Barnasch zurück. „Denn das Gastspiel in München war aufgrund der hohen Nachfrage kurzfristig verlängert worden. So blieben uns zwischen der letzten Vorstellung in München am 23. Juni und der Premiere in Luxemburg am 30. Juni nur sechs Tage Zeit.“ Gefordert war ein exaktes Timing der logistischen Abläufe, zumal alle Zirkuswagen bereits bis Sonntagabend verladen und somit vor dem Münchener Berufsverkehr am Montag auf den Weg gebracht werden mussten. „Die Zeit war so knapp, dass wir



◀ Über eine spezielle Rampe werden die Zirkuswagen mit einer Zugmaschine von Roncalli vorsichtig auf die Güterwagen gefahren

▲ Für Gerhard Barnasch (r.), verantwortlich für die Schausteller-Transporte bei Railog, zählt jede Minute bei der Verladung der Zirkuswagen

Roncalli im Vorfeld empfohlen haben, die Vorstellungen für Sonntag nicht einzuplanen“, so Barnasch.

First in, Last out!

Damit für die zeitintensive Verladung der insgesamt 100 sperrigen Zirkusanhänger auf die Bahnwagons genügend Zeit blieb, wurde mit dem Abbau des Zeltes schon kurz nach der letzten Veranstaltung am Samstagabend um 20 Uhr begonnen. Für die Beladung wird eine spezielle Rampe benötigt, über die die Zirkuswagen mit den zirkuseigenen Zugmaschinen vorsichtig auf die Güterwagen geschoben werden. Zusätzlich wird die Deichsel vorn mit einer speziellen Vorrichtung durch einen Mitarbeiter vom Zirkus geführt. Verladen wurde an der Güterverkehrsstelle München-Milberthofen, nachdem die Zirkuswagen in rund 60 Fahrten mit den Zirkuszugmaschinen vom Festplatz auf der Theresienwiese zur Güterverkehrsstelle gebracht worden waren. Im Vorfeld war die Reihenfolge der zu verladenden Wagen systematisch festgelegt worden. „Das Prinzip heißt dabei First in, Last out!“, erklärt Barnasch. „Die Zirkuswagen, die für den Zirkusaufbau zuerst gebraucht werden – wie etwa Bestandteile des Zeltes – werden im

Ganzzug als letzte Wagen gestellt und umgekehrt.“ Auch der Zuglauf muss zuvor bestimmt werden, denn die Deichseln der Zirkuswagen müssen am Zielbahnhof für die Entladung zur Kopframpe hinzeigen. „Diese rückwärts zu entladen, ist quasi unmöglich“, erklärt Barnasch.

Insgesamt 55 Ks-Flachwagen von Railion kamen auf der rund 500 Kilometer langen Reise nach Luxemburg zum Einsatz. Davon starteten 46 pünktlich am 24. Juni um 22:24 Uhr in München als Ganzzug. Die restlichen neun Wagen mussten als Wagengruppe wegen der in Luxemburg maximalen Zuglänge von 650 Metern einen Tag später folgen. Railog übernahm die Laufüberwachung sowie die Laufvormeldung des Ganzzuges und der Wagengruppe. Weiteres Zirkusmaterial, das nicht für den Transport auf der Schiene geeignet ist, sowie alle Tiere wurden mit den Zugmaschinen über die Straße nach Luxemburg gebracht. Zielbahnhof war die Entladestelle Bettemburg – Teil eines ehemaligen US-Stützpunkts in der unmittelbaren Nähe von Luxemburg. Diese hatte Railog im Vorfeld gemeinsam mit Roncalli besucht, um die infrastrukturellen Bedingungen vor Ort und die vorhandene Kopf- beziehungsweise

Seitenrampe auf ihre Tauglichkeit hin zu überprüfen und die entsprechenden Genehmigungen zu erhalten. Den Nachlauf ins Luxemburger Stadtzentrum übernehmen wieder die Roncalli-Zugmaschinen.

„Dank Railog und ihrer erneut zuverlässigen Planung und Durchführung der Transporte konnten wir pünktlich unser erstes Gastspiel in Luxemburg geben“, freut sich Philadelphia. „Unsere nächste Station ist Hannover, dann Bielefeld, Frankfurt und Nürnberg.“ Auch hier setzt Roncalli wieder ganz auf die Schiene. Pro Jahr fährt der Zirkus durchschnittlich sieben Standorte in ganz Europa an. „Das sind jährlich acht bis neun Ganzzüge, die wir für den Zirkusspezialisten planen und realisieren“, beziffert Barnasch das Auftragsvolumen. Er kann sich noch gut an die bislang längste Strecke von Hamburg nach Wien erinnern, die er mit Roncalli unterwegs war. Besonders schwierig seien aber vor allem die Transporte über zwei Ländergrenzen hinweg wegen der aufwändigen Wagengestellung bei Fremdbahnen und der anfallenden Zollformalitäten wie etwa in der Schweiz. „Gerade in diesen Fällen zählt sich die grenzüberschreitende Transportüberwachung für unseren Kunden aus“, schließt Barnasch. ■



Schnell und flexibel – Getreidetransporte von Railion

Beim Transport von Agrarprodukten setzt die BayWa AG seit Anfang Mai verstärkt auf die flexiblen Ganzzug-Angebote von Railion. Bereits an 14 Produktionsstätten kommen die Güterzüge des Railcarriers zum Einsatz. Eigens für die Schienenverkehre entwickelte die BayWa jetzt an ihrem Standort im Schweinfurter Hafen ein neues Verladekonzept.

Leise und mit gleichmäßigem Rauschen fließt das Getreide kubikmeterweise durch eine metallene Röhre in die breite Dachöffnung des roten Spezialwagons. Kein Körnchen wird dabei verschwendet und auch die sonst übliche Staubentwicklung bleibt aus. Möglich macht dies die neue Getreideumschlaganlage der BayWa AG im Schweinfurter Hafen. Mit einer Förderleistung von rund 100 Tonnen pro Stunde kann sie in kürzester Zeit einen Ganzzug in den vorgesehenen Zeitfenstern beladen. Dabei sorgt ein speziell konstruiertes Verladerohr für den direkten Umschlag des Getreides vom Silo in die Waggons.

Reinhard Saal, Leiter Vertriebsgebiet Schweinfurt bei der BayWa, erzählt, warum sein Standort seit Neuestem verstärkt auf Railion setzt: „Aufgrund immer wieder

aufretender Engpasssituationen bei der Binnenschifffahrt suchten wir eine Alternative für die Transporte nach Belgien. Schnelle Liefermöglichkeiten und hohe Zuverlässigkeit waren für uns dabei besonders wichtig. Nachdem das gemeinsam mit Railion erarbeitete Transportkonzept stand, gaben wir umgehend die Planung einer Getreideumschlaganlage für Waggons in Auftrag und setzten das Projekt schnellstmöglich um.“ Als es durch Schleusenrenovierungen und Niedrigwasser im April erneut einen Engpass in der Binnenschifffahrt gab, fiel schließlich der Startschuss für die Schienenverkehre. „Nur so konnten wir die termingerechte Bedienung unseres Kunden im belgischen Schaarbek noch gewährleisten“, betont Saal. Zuvor hatte sein Unternehmen im Schweinfurter Hafen ausschließlich die Verkehrsträger Lkw und Binnenschiff

genutzt. Die Lage der bestehenden Verladeanlage direkt an zwei Hafengleisen bot indes für einen Schienenzugang ideale Voraussetzungen. Es musste lediglich eine neue Förderanlage mit Verladerohr geschaffen und darauf geachtet werden, dass die Kranbahn an der Umschlaganlage vorbeiführt. Saal: „Auch dem Emissionsschutz haben wir Rechnung getragen. Ein spezieller Auslauf am Verladerohr verhindert wirksam die Staubentwicklung.“

Die passende Ganzzug-Lösung

Als beste Lösung für die Getreidetransporte auf der Schiene erwies sich das Ganzzug-Produkt Flextrain. Denn dadurch kann die BayWa jetzt optimal den besonderen Bedingungen am Agrarmarkt begegnen. „Dort handelt es sich meist um Spotgeschäfte, die in

Kontingenten von 1.000 bis 10.000 Tonnen transportiert werden“, weiß Hans Pietz, der für die BayWa zuständige Key Account Manager im Railion-Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. „Diese Geschäfte erfordern eine rasche Reaktion seitens des Agrarhändlers und des Transportdienstleisters.“ Hierfür ist der Flextrain das passende Produkt, denn er bietet größtmögliche Flexibilität bei der Bestellung und wurde eigens für Kunden entwickelt, die Transporttermine und -mengen, aber auch die Relationen sehr kurzfristig bestimmen möchten. Nur 24 Stunden Vorlaufzeit benötigt Railion, um die Verfügbarkeit zu prüfen und den gewünschten Zug bereitzustellen.

Auch Wolfgang Nusser, Spezialverkaufsberater bei der BayWa, ist von dem Ganzzug-Produkt überzeugt: „Die Abfuhrmöglichkeit mit den Flextrains stellt nicht nur eine Alternative zum Binnenschiff dar, sondern wird insgesamt die Vermarktungsmöglichkeiten für unser Getreide und unsere Ölsaaten in Deutschland und ganz Europa verbessern.“

Derzeit transportiert Railion zahlreiche Agrarprodukte für die BayWa zu diversen Zielen in Deutschland, Belgien und Italien. Weitere Länderrelationen werden je nach Markterfordernissen gefahren. Dabei nutzen bereits vierzehn Standorte des Konzerns den Flextrain. „Den größten Teil der operativen Abwicklung der Verkehre übernimmt unser Agrarteam im KundenServiceZentrum in Duisburg“, ergänzt Pietz die umfangreichen Leistungen von Railion. „Es sorgt nicht nur für die termingerechte Leerwagenzuführung, die zeitnahe Abstimmung hinsichtlich der Beladedauer mit der BayWa und die Sicherung der erforderlichen Trassen, sondern übernimmt auch die Steuerung der Abfuhr der Ganzzüge.“

Dritter Partner im Boot

Weiterer Partner bei den flexiblen Schienenverkehren ist der Betreiber des Hafens, die Stadtwerke Schweinfurt GmbH. Sie kümmert sich unter anderem um die Justierung der Wagen an der Verladeanlage und um den



Ein speziell konstruiertes Verloaderohr sorgt für den direkten und sauberen Umschlag des Getreides vom Silo in den bereitstehenden Güterwagen

Austausch der leeren und vollen Wagen innerhalb des Hafengeländes. „Als Binnenhafen sind wir für zahlreiche logistische Dienstleistungen prädestiniert“, sagt Mario Gröger, Eisenbahnbetriebsleiter der Stadtwerke Schweinfurt. „Dieser Anspruch setzt eine möglichst vielfältige Anbindung an die einzelnen Verkehrsträger voraus. Nicht zuletzt deshalb begrüßen wir den Zugang zur Schiene, den die BayWa AG mit ihrer neuen Umschlaganlage geschaffen hat.“

Der Hafen ist indes optimal für den Schienenverkehr ausgelegt, denn er verfügt über eine eigene Hafenbahn mit rund sechs Kilometer Gleislänge und ist über die Güterverkehrsstelle Schweinfurt Hafen direkt an das europäische Schienennetz angebunden. Die

Bedienung der Güterverkehrsstelle übernimmt Railion.

Karsten Sachsenröder, Leiter des Railion-Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, ist ebenfalls über die neuen Schienenverkehre erfreut: „Ohne das Vertrauen der BayWa in die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit unseres Ganzzug-Produkts Flextrain wäre die Realisierung des Projekts nicht möglich gewesen. Wir sind sicher, dass wir unsere gute Zusammenarbeit weiter ausbauen können.“ ■

Railion Deutschland AG
 Marktbereich Baustoffe,
 Industrie- und Konsumgüter
 Hans Pietz
 Tel.: +49 (0)951 832-331
 hans.pietz@railion.com

Kurzporträt BayWa AG

Die 1923 gegründete BayWa AG hat ihren Hauptsitz in München. Schwerpunkte des internationalen Konzerns sind die Bereiche Groß- und Einzelhandel sowie Dienstleistungen. Die Geschäftsaktivitäten liegen in den Segmenten Agrar, Bau und Energie. Weitere Konzerngesellschaften befassen sich mit Konsumgüterproduktion und Autohandel. Im Jahr 2006 betrug der Konzernumsatz 7,3 Milliarden Euro. Inklusiv Franchise- und Partnerfirmen besitzt die BayWa mehr als 2.600 Vertriebsstandorte in acht europäischen Ländern. Die Hauptvertriebsgebiete liegen in Deutschland, Österreich und Osteuropa. Den größten Umsatzanteil erzielt der Konzern mit der Land- und Ernährungswirtschaft. 2006 betrug der Umsatz dort knapp 2,1 Milliarden Euro. Die Sparte Agrar handelt mit landwirtschaftlichen Betriebsmitteln, erfasst und vermarktet pflanzliche Erzeugnisse. Im Agrarsektor ist die BayWa einer der größten Vollsortimenter Europas.

Agrarlogistik mit Zertifikat

Railion ist als erste europäische Güterbahn nach dem für die Lebensmittel- und Futterindustrie bedeutsamen Qualitätsmanagementsystem HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point) zertifiziert. Damit setzt das Unternehmen einen Maßstab für sichere Schienentransporte in diesem sensiblen Bereich. Im April fand die Übergabe des Zertifikats in der Mainzer Zentrale statt.

Das HACCP-System wurde ursprünglich für die Lebensmittelindustrie entwickelt und ist ein wichtiger internationaler Standard zur Eigenkontrolle des Unternehmens, um gesundheitliche Gefährdungen für Mensch und Tier auszuschließen. „Die Audits fanden in allen betroffenen Bereichen von Railion statt, unter anderem in der Mainzer Zentrale, in den Cargo-

Zentren, im KundenServiceZentrum sowie in den Instandhaltungswerken, Güterwagenpflagestellen und Servicestellen“, erläutert Hans-Heiner Undorf, der für Lebens- und Futtermitteltransporte zuständige Key Account Manager im Markt-bereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter und Mitglied des internen HACCP-Teams, das von Railion eigens für die Implementierung und Weiterentwicklung des HACCP-Systems aus allen betroffenen Fachabteilungen zusammengestellt worden war.

Flottenmanagement unter der Lupe

Vor allem bestehende Prozesse bei Wageneinsatz und Instandhaltung wurden eingehend untersucht. „Dies bezog sich unter anderem auf die regelmäßige Überprüfung der eingesetzten Agrarwagen hinsichtlich möglicher Verschmutzungen und Beschädigungen sowie auf die Wagenwäsche, für die feste Reinigungsintervalle definiert wurden“,

konkretisiert Undorf. Des Weiteren wurde die bereits vorhandene Positivliste verifiziert, die gewährleistet, dass nur Lebens- und Futtermittel transportiert werden, die dort spezifiziert sind. Undorf: „Bereits im Vorfeld des Audits haben wir von unseren Kunden Produktdatenblätter aller Güter angefordert, um mögliche Risiken beim Transport bewerten zu können.“

Die Anforderungen der Lebens- und Futtermittelsicherheit wurden in bestehende Prozesse des Managementsystems von Railion als weiterer Baustein integriert. „Zusätzlich haben wir eine eigene HACCP-Datenbank implementiert, die sämtliche Waggonläufe und eventuelle Abweichungen von den Vorgaben registriert und damit den notwendigen Informationsfluss hinsichtlich der Einhaltung der HACCP-Richtlinien sicherstellt“, ergänzt Undorf. Bereits Anfang des Jahres konnte der intensive Prüfungsprozess erfolgreich abgeschlossen werden.

Freuen sich über das Zertifikat (v.l.): Hans-Heiner Undorf von Railion, Bernd Rosing von der SGS-ICS sowie Rainer Wunderlich und Corinna Baehr von Railion





„Mit HACCP haben wir unser Integriertes Managementsystem um ein wichtiges Zertifikat erweitert“, erklärt Karsten Sachsenröder, Leiter des Railion-Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. Parallel wurde Railion die Konformität nach GMP B 4.5. „Be- frachtung bei Schienentransporten“ (Good Manufacturing Practice) des Niederländischen Futtermittelverbandes (PDV) bescheinigt. Die Norm enthält Vorgaben für die Produktsicherheit und Rückverfolgbarkeit von Futtermitteln.

Drei Millionen Tonnen Agrarprodukte auf der Schiene

Doch nicht erst im Zuge der HACCP-Zertifizierung hat Railion besondere Qualitätskontrollen bei

Agrartransporten auf der Schiene eingeführt. Der Railcarrier transportiert heute europaweit über drei Millionen Tonnen Getreide, Zucker, Futtermittel und Ölsaaten im Jahr zu den Seehäfen, Mühlen und weiterverarbeitenden Betrieben – und das über lange Strecken und innerhalb kürzester Zeit. Sicherheit und Hygiene der Lebens- und Futtermittelverkehre besitzen dabei höchste Priorität und werden laufend kontrolliert. Ein eigener Wagenpark mit rund 1.700 Spezialwagen, die speziell für Agrartransporte entwickelt wurden, sorgt für eine zuverlässige Versorgung. Dazu gehören unter anderem eine umfangreiche Flotte von zweiachsigen Tdg-Wagen, rund 1.200 vierachsige gedeckte Schüttgutwagen der Bau- reihe Tadj mit Seitenentladung

per Schwerkraft sowie 200 Wagen der Bauart Tagnoos 898. Letztere verfügen über eine lebensmittelgerechte Innenbeschichtung aus Edelstahl, die höchsten hygienischen Anforderungen gerecht wird. Nach dem Prinzip „Agri only“ werden die Wagen ausschließlich für den Transport von Agrargütern eingesetzt. Ihre Disposition erfolgt zentral über das eigens hierfür zuständige Agrarteam im KundenServiceZentrum. Als registriertes Futtermittelunternehmen sorgt Railion zudem für die strenge Einhaltung der EU-Richtlinien zur Gewährleistung der Sicherheit von Lebensmitteln und Verbrauchern. ■

Doppelt umweltfreundlich

Im Zuge der aktuellen Klimaschutzdiskussion gewinnt neben dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene auch der Verkehrsträger Straße mit Biodiesel als nachhaltigem Alternativkraftstoff immer mehr an Bedeutung. Die seit Anfang 2006 bestehende Zusammenarbeit zwischen der Railion-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH und dem Biodieselhersteller Biopetrol Industries AG trägt dieser Entwicklung gleich doppelt Rechnung.

Die Biopetrol Industries AG mit Sitz in der Schweizer Stadt Zug verfügt mit ihren deutschen Tochtergesellschaften in Schwarzheide und Rostock über eine Produktionskapazität von rund 350.000 Tonnen Biodiesel pro Jahr. Für den Schienentransport der hierfür benötigten Pflanzenöle zu den beiden Produktionsstätten in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Vertrieb des Fertigprodukts Biodiesel an verschiedene Empfangsorte in Deutschland und Europa

zeichnet die BTT verantwortlich. Auf den Strecken kommen Ganzzüge zum Einsatz, die jeweils aus 18 vierachsigen Kesselwagen mit einem Gesamtnettogewicht von zirka 1.000 Tonnen bestehen und von der Fachspedition gestellt werden. Die zentrale Disposition der Transporte übernimmt das Kesselwagenmanagement von BTT.

Dass der Markt für Biodiesel weiter expandiert und auch der europäische Markt erschlossen wird, bestätigen die jüngsten Entwicklungen: So soll noch Ende dieses Jahres im niederländischen Rotterdam eine weitere Produktionsanlage von Biopetrol in Betrieb gehen. Geplante Jahreskapazität: rund 400.000 Tonnen Biodiesel. Gleichzeitig verzeichnet der Verbrauch an Biodiesel und anderen erneuerbaren Energieträgern ein stetes Wachstum. Dies ist nicht nur auf den hohen Ölpreis zurückzuführen. Auch die von der Europäischen Union erlassene Biokraftstoff-Richtlinie sorgt für eine steigende Nachfrage nach umweltfreundlichen Treibstoffen. In ihr ist festgelegt, dass bis zum Jahr 2010 in allen Mitgliedsstaaten 5,75 Prozent



Foto: Biopetrol

des Kraftstoffverbrauchs durch Biokraftstoffe zu ersetzen sind, bis zum Jahr 2020 sogar 10 Prozent. Für die künftige Zusammenarbeit von BTT und Biopetrol heißt es also: volle „Bio“-Kraft voraus! ■

Bereit zur Befüllung: Kesselwagen im Biopetrol-Werk Schwarzheide



Für eine bessere Umwelt

Mit diesem Vorsatz will die Deutsche Bahn bis 2020 im Rahmen eines Klimaschutzprogramms ihre Abgasemissionen drastisch senken. Dadurch kann im Güterverkehr der Vorsprung in puncto Umweltfreundlichkeit gegenüber dem Verkehrsträger Straße gehalten und weiter ausgebaut werden. Ebenfalls im Fokus der Maßnahmen: der Lärmschutz.

Seit 1990 haben wir unseren spezifischen Kohlendioxidausstoß um 43 Prozent verringert und damit das Energiesparziel des Konzerns bislang deutlich übertroffen“, freut sich Railion-Umweltmanager Dr. Hans-Joachim Braune über das bislang gute Ergebnis. Die Aktionen konzentrieren sich dabei vor allem auf drei Hauptbereiche: Dazu gehören der Einkauf von sparsamen Lokomotiven, eine Optimierung der Betriebsführung sowie eine größere Auslastung der Züge. Ziel ist eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 20 Prozent bis zum Jahr 2020.

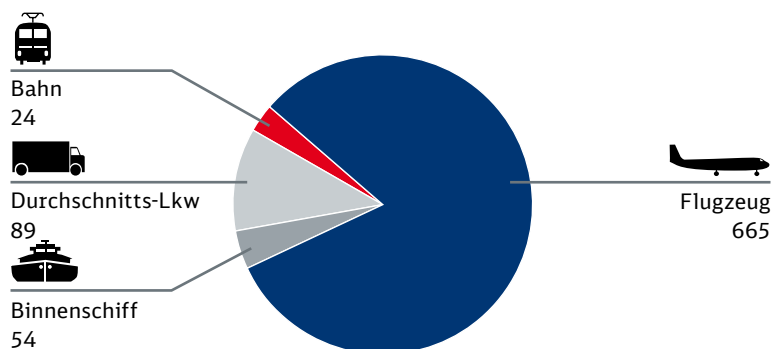
Bereits heute unterstützt Railion die Industrie bei der Entwicklung schadstoffarmer Dieselloks. Railion will dadurch frühzeitig auf die strengeren Grenzwerte bei Dieselmotoren vorbereitet sein, die zwischen 2009 und 2012 europaweit in Kraft treten. Tendenziell schonender zur Umwelt sind jedoch Elektroloks, die bei 94 Prozent aller Transporte von Railion eingesetzt werden. Zum Vergleich: Pro Tonne Fracht stößt der Lkw zehn-

mal mehr Stickoxide und die sechsfache Menge an Dieselruß-Partikeln in die Umwelt aus. Letztere werden in der Feinstaubthematik viel diskutiert.

Ein weiterer Hebel ist das Projekt „Energie sparen“, im Rahmen dessen Railion alle 5.300 Lokführer in energiesparender Fahrweise in

den letzten Jahren geschult hat. „Wir erwarten damit ein Einsparpotenzial von fünf Prozent“, erklärt Thomas Thul, der bei Railion für das ebenso ambitionierte wie komplexe Projekt verantwortlich ist. Die Lokführer sollen nicht nur motiviert und sensibilisiert, sondern auch schwarz auf weiß über den Erfolg ihrer Bemühungen

Spezifische CO₂-Emissionen der Verkehrsträger bei durchschnittlicher Auslastung



Güterverkehr in Gramm CO₂ je Tonnenkilometer

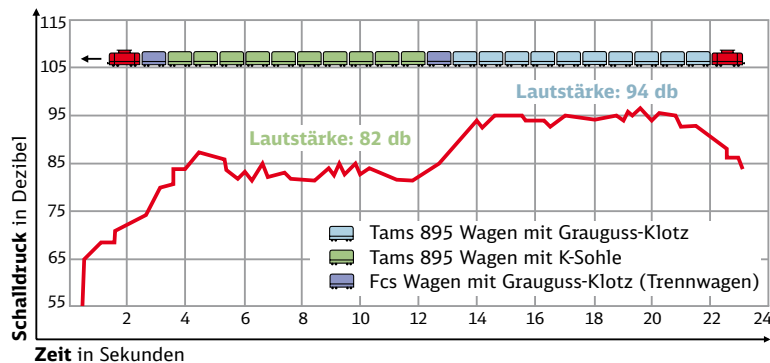
unterrichtet werden. Deshalb bekommen sie monatlich einen Auszug darüber, wie energiesparend sie im Vergleich gefahren sind. „Grundlage dafür sind die in jeder Lok installierten TEMA-Boxen, die für Traktions-Energie messen und abrechnen stehen. Sie speichern den aktuellen Energieverbrauch und übermitteln ihn per Funk an DB Energie sowie das Energieinformationssystem – EIS genannt – zur Auswertung“, verdeutlicht Thul. Bisher konnten bei Railion dadurch rund 30 Gigawattstunden Strom und 3,1 Millionen Liter Diesel eingespart werden.

Auf leisen Sohlen

Die Umwelt schonen bedeutet auch Schutz vor Lärm. Laut aktueller Studien des Umweltbundesamtes erhöht ein dauerhaft hoher Lärmpegel signifikant das Gesundheitsrisiko. Bereits seit 1974 unternimmt die DB gemeinsam mit dem Bund entsprechende Anstrengungen, wie etwa beim Neu- oder Ausbau von Strecken, wo in die Einrichtung von Schallschutzwänden und Schallschutzfenster investiert wird. Weitere Verbesserungen sollen vibrationsarme Stahlbrücken und spezielle Lüfter an Lokomotiven bringen. Ziel der DB ist eine Halbierung des durch Schiene erzeugten Lärms bis 2020.

Gerade Güterzüge verursachen wegen der traditionell eingesetzten Grauguss-Bremsklötze – im Personenverkehr werden durchweg Scheibenbremsen verwendet – viel Lärm. Durch die Reibpaarung Stahl auf Stahl wird die Lauffläche der Räder aufgeraut, die dann das Rollgeräusch erzeugt. Den Lärm direkt an der Quelle bekämpfen steht deshalb hinter dem Konzept der so genannten K-Sohle. Hierbei handelt es sich um eine moderne Bremsvorrichtung mit Bremsklötzen aus einem speziellen Verbundstoff, der eine glatte Lauffläche auf den Rädern erzeugt. „Mit der so genannten Flüsterbremse senken wir den Geräuschpegel um bis zu zehn Dezibel. Für das menschliche Gehör bedeutet das eine Halbierung des Lärms“, verdeutlicht Braune.

So leise ist die K-Sohle



Luftschallmessung in 7,5 m Abstand von Gleismitte und 2,16 m Höhe über Schienenoberkante

Seit 2001 hat Railion freiwillig alle neuen Wagen mit der K-Sohle bestellt, obwohl die Regularien auf EU-Ebene erst seit Beginn dieses Jahres verpflichtend sind. Zu den aktuell 3.100 in der Railion-Wagenflotte mit Flüsterbremse ausgestatteten Wagen sollen bei Realisierung des Investitionsprogramms bis Ende 2009 weitere 5.800 hinzukommen. „Langfristig wollen wir alle Wagen auf der deutschen Schiene – das sind 135.000 inklusive der Wagen privater Anbieter – entsprechend ausstatten, um flächendeckend eine merkliche Lärmreduzierung zu erreichen“, so Braune. Zur Finanzierung der hierfür benötigten rund 600 Millionen Euro hofft Railion auf das Lärmsanierungsprogramm des Bundes.

Ganz im Sinne des Kunden

„Unsere Erfahrungen zeigen uns, dass wir mit dem Klimaschutzprogramm auch im Sinne unserer Kunden handeln“, sagt Braune. Dem zunehmenden Umweltbewusstsein aufseiten der Verlagerer trägt Railion unter anderem mit dem Angebot von EcoTransIT (Ecological Transport Information Tool) Rechnung. Dabei handelt es sich um ein gemeinschaftlich mit mehreren europäischen Bahnen entwickeltes Internet-Tool zur Berechnung der Umweltauswirkungen von Transporten innerhalb 18 europäischer Länder. Derzeit wird es um die Strecken Großbritanniens und der

Iberischen Halbinsel erweitert. Es vergleicht den entsprechenden Energieverbrauch und Schadstoffausstoß von Bahn, Lkw, Schiff und Flugzeug auf der jeweils gewünschten Relation. Berücksichtigung finden auch der Kombinierte Verkehr und unterschiedliche technische Standards, wie zum Beispiel die Art der Stromerzeugung in den einzelnen Ländern. ■

Vor einem Rad mit Mikrofonen, die der Messung des Lärmpegels eines Testzugs dienen, präsentiert Bahn-Chef Hartmut Mehndorn die lärm-mindernde K-Sohle





Foto: DB AG/Weber

Intermodal baut sein europäisches Netzwerk aus

Mit mehr als 150 Destinationen in Europa ist Intermodal Europas Nummer eins im kombinierten Verkehr. Davon werden allein 43 Ziele in der Alpenregion und 48 in Ost- und Südosteuropa bedient. Österreich spielt dabei als Drehscheibe eine wichtige Rolle.

In den nächsten Jahren erwarten wir deutliche Mengenzuwächse auf allen Verkehrsachsen – Zentral, Nord-Süd und Ost-West“, sagt Sabine Bund, Leiterin der Ost-West-Achse bei Intermodal. Für jede Achse hat Intermodal ein eigenes Achsenmanagement geschaffen, das den Kunden individuell und fachgerecht betreut. Auf der Ost-West-Achse besitzt Österreich als Drehscheibe für die südosteuropäischen Verkehre eine hohe Priorität. Bereits heute verbinden die Seehafenverkehre von Intermodal, Railion und Rail Cargo Austria durchgehend die Häfen von Hamburg, Rotterdam und Antwerpen mit den Wirtschaftszentren Österreichs. Bislang liefen die österreichischen Im- und Exporte traditionell über die deutschen Seehäfen, doch seit rund zwei Jahren werden auch die Westhäfen verstärkt genutzt.

Anstieg der Containermengen

Die Verkehre in den Niederlanden produziert Intermodal gemeinsam mit Railion Nederland. Mittlerweile hat die Bahn einen Transportanteil von über 95 Prozent an den Containertransporten von und zu den Westhäfen – das sind 136 Züge pro Woche. Auch der Warenaustausch zwischen Deutschland und Österreich nimmt zu. Ab September erhöht Intermodal aufgrund der stetig steigenden Containermengen die Anzahl der Verkehre von 44 auf 58 Züge pro Woche. So wurden auf der Relation Neuss–Wels die Rundläufe von acht auf zehn pro Woche aufgestockt.

Zunehmende Bedeutung gewinnt zudem der Transitverkehr nach Ungarn und in die Türkei. „Auch hierbei übernimmt Österreich

eine wichtige Funktion als Drehscheibe“, unterstreicht Bund. Aus diesem Grund wurde in den letzten zwei Jahren das Terminal im oberösterreichischen Wels ausgebaut.

Das Erfolgsrezept von Intermodal im Verkehr Richtung Ost- und Südosteuropa beruht auf einem bedarfsgerechten Netzwerk für kontinentale und maritime Transporte. Auch für die Zukunft hat der Logistiker die Zeichen auf Wachstum gestellt: Durch weitere Investitionen in Loks, Waggons und Terminals sollen zusätzliche Ressourcen geschaffen werden. ■

Intermodal DB Logistics

Sabine Bund

Tel.: +49 (0)30 297-54370

sabine.bund@db-intermodal.com

TFG erweitert Zugangebot

Die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG baut ihr maritimes KV-Netz AlbatrosExpress in Zusammenarbeit mit Intermodal weiter aus. Seit Mitte April verkehren zusätzliche Züge ab den deutschen Seehäfen auf den Relationen Frankfurt am Main und Dortmund.

Von und nach Frankfurt stehen jetzt zusätzliche Züge im

Im- und Export zur Verfügung, die jeweils für den Donnerstag buchbar sind. Damit bietet der AlbatrosExpress Rhein-Main insgesamt neun Import- und acht Exportzüge für Containertransporte an. Die Region Rhein-Ruhr wird mit einem weiteren Importzug nach Dortmund gestärkt. Durch diese zusätzliche Montagsabfahrt stehen jetzt insgesamt neun Importzüge von den deutschen Seehäfen zur Verfügung. In Gegenrichtung sind wie bislang sechs Exportzüge im Einsatz.

TFG ist ein Beteiligungsunternehmen von Intermodal sowie der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA) und auf Hinterlandverkehre mit den norddeutschen Seehäfen spezialisiert. Die Shuttle-Verkehre verbinden die wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit den Seehäfen. Das Netzwerk wird durch Projektgeschäfte und Zusatzleistungen wie Depot- und Gefahrgutservice, Zollbehandlung und IT-Anbindung ergänzt. ■

Neue Drehscheibe für die Westhäfen

Intermodal und duisport, Betreiber der Hafeninfrastuktur der Duisburger Hafen AG, wollen Duisburg zur neuen Drehscheibe für die Westhafenverkehre machen. Dafür soll das Terminal in Duisburg-Ruhrort erweitert werden und zusätzlich ein neues Gateway-Terminal mit einer Ladekapazität von jährlich rund 120.000 Ladeeinheiten entstehen.

Grund für die Initiative beider Partner ist das massive Wachstum des Containervolumens in den Westhäfen. Dort werden zurzeit rund 18 Millionen Ladeeinheiten umgeschlagen – bis 2015 sollen es bereits fast 40 Millionen sein. „Das heißt, auf Duisburg laufen gewaltige Mengen zu, die nur mit einem leistungsstarken Kombinierten Verkehr (KV) und einer entsprechend erweiterten Infrastruktur zu bewältigen sind“, betont Dr. Sebastian Jürgens, Leiter des Geschäftsfeldes Intermodal. „Hier setzen wir mit unserem Drehscheibenkonzept an, das allen auf Duisburg zulaufenden Containern einen direkten Anschluss an unser kontinentales Netzwerk bietet.“

Die neue Anlage soll helfen, die Containermengen rasch aus den Seehäfen abzuziehen und für den Weitertransport per Binnenschiff oder Zug zu bündeln. Weiteres Ziel ist es, die maritimen mit den kontinentalen Verkehren zu kombinieren, die im Duisburger Hafen derzeit über das Terminal der DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße mbH) abgewickelt werden. Dadurch lassen sich unter anderem höhere Zugfrequenzen von und zu den Westhäfen, aber auch neue Relationen generieren, wie beispielsweise die Hinterlandverbindungen nach Warschau, Prag, München, Wien und Budapest (siehe Grafik).

„Wir sind zuversichtlich, dass mit der Erweiterung des Duisburger KV-Terminals und vor allem durch den geplanten Neubau des Gateways die Voraussetzungen geschaffen werden, den Modal Split der Schiene Richtung Westhäfen deutlich auszubauen“, sagt Erich Staake, Vorstandssprecher der Duisburger

Hafen AG. Erklärtes Ziel sei es, das zentrale Hinterlandhub Europas zu werden. Bereits heute ist Duisburg mit einem Umschlag von 1,3 Millionen Containern pro Jahr der weltweit größte binnenländische Containerhafen. Rund 300 KV-Züge

Ausbau der dortigen Umschlaggleise von fünf auf acht beendet sein. Im kommenden Jahr ist die Fertigstellung eines separaten Ladegleises geplant, das die Abfertigung ganzer Züge mit mobilen Umschlaggeräten ermöglicht. Die Eröffnung des neu-



nach ganz Europa werden dort pro Woche abgewickelt.

Erste Ausbaustufe gestartet

Mit der Erweiterung der Umschlagkapazität des Terminals in Duisburg-Ruhrort von 170.000 auf 250.000 Ladeeinheiten pro Jahr wurde bereits begonnen. Dazu gehört auch ein zusätzlicher Umschlagkran, der im April in Betrieb genommen wurde. Im Herbst soll dann der

en Gateway-Terminals – des eigentlichen Herzstücks der Drehscheibe – ist schließlich Voraussetzung, um den direkten Umstieg von einem Zug zum anderen zu bewerkstelligen. Über die genaue Finanzierung wollen sich Intermodal und duisport noch verständigen. Staake rechnet mit Investitionen von bis zu 100 Millionen Euro. Mit den Maßnahmen erhofft sich Intermodal eine Steigerung der Hinterlandverkehre und Shuttlezugverbindungen. ■

▲ Die Drehscheibe Duisburg bietet höhere Frequenzen und neue Relationen durch die Kombination maritimer und kontinentaler Verkehrsströme



Poppensieker & Derix zurück zur Schiene

Die Poppensieker & Derix GmbH & Co. KG in Westerkappeln bei Osnabrück liefert seit März 2007 überlange Holzleimbinder für ein Spanplattenwerk nach Rumänien. Bei der Durchführung der Großraumtransporte setzt der verantwortliche Logistikdienstleister Heavy Cargo + Service (HCS) – die ehemalige Schwerlastgruppe der DB – ganz auf die Schiene.

Bei Holzleimbindern handelt es sich um bis zu 60 Meter lange brett-schichtverleimte Träger, die überwiegend in großen freitragenden Hallenkonstruktionen zum Einsatz kommen und entsprechend hohe Anforderungen an die Logistik stellen. Für den Großauftrag in Rumänien reaktivierte Poppensieker & Derix seinen eigenen Gleisanschluss, der seit 2001 nicht mehr genutzt wurde. Zusätzlich übernahm das Unternehmen den Teil des Gleises, der zur Gemeinde gehörte. „Der Transport der bis zu 36 Meter langen Holzleimbinder über eine Strecke von nahezu 2.000 Kilometern und über vier Landesgrenzen hinweg war weder auf dem Schiff noch per Lkw wirtschaftlich oder logistisch sinnvoll“, konkretisiert Werner Stork vom Verkauf bei HCS die Überlegungen im Vorfeld. Empfänger der Holzträger ist die FRITZ EGGER GmbH & Co., einer der führenden Hersteller von Span-, MDF- und OSB-Platten in Europa. Sie benötigt an ihrem Standort in Suceava insgesamt 3.500 Tonnen Holzleimbinder für die Erweiterung

ihres Spanplattenwerks um 15 Hallen. Der Transportauftrag der HCS an Railion gilt zunächst für ein Jahr.

Anspruchsvolle Logistik

Im Vorfeld der Transporte wurde von Poppensieker & Derix und HCS in enger Abstimmung mit Verladeberater Gerhard Schilling von Railion ein Konzept erarbeitet, das sowohl den logistischen Möglichkeiten als auch den Wünschen des Kunden gerecht wird. Railion verantwortet am Standort Cargo Zentrum (CZ) Bremen die Koordination und Organisation der Wagengestellung sowie die Verladung in Westerkappeln. Diese findet auf dem Werksgelände von Poppensieker & Derix per Hallenkran direkt auf die Bahnwagen statt. „Eine Herausforderung ist neben den immensen Längen auch das Gewicht der Holzleimbinder von bis zu 19 Tonnen“, verdeutlicht Ansgar Droppelmann, verantwortlicher Mitarbeiter für das Projekt im Railion CZ Bremen. „Wir haben für Poppensieker & Derix nur spezielle RS-Wagen im Einsatz. Hinter diese

koppeln wir bei besonders langen Trägern so genannte Klps-Wagen ohne Seitenbord-Endklappen, um die Fracht zu schützen.“ Die Wagengestellung wird im CZ Bremen zudem flexibel organisiert, da die Transporte wegen möglicher Bauverzögerungen in Rumänien nur schwer planbar sind. Je nach Frachtmenge starten die Wagen in der Güterverkehrsstelle Osnabrück als kleine Einzelwagen-Einheiten oder als Ganzzug in Richtung Rumänien.

Der erste Zug nahm planmäßig am 26. März seine Reise auf. Über Tschechien, die Slowakei und Ungarn geht es schließlich zum rumänischen Zielbahnhof Dornesti. Im Durchschnitt braucht der Zug zwölf Tage. Martin Wessel, Regionaler Vertriebskoordinator von Railion im CZ Bremen, weiß aber, dass es trotz der engen Zusammenarbeit mit den Partnerbahnen aufgrund der infrastrukturellen Bedingungen und Modalitäten zu Verzögerungen im Ablauf kommen kann. „Damit alle beteiligten Partner über den Status der Transporte informiert sind,

kümmert sich das KundenService-Zentrum von Railion unter anderem durch den Einsatz von GPS-Geräten um eine nahtlose Laufverfolgung über alle Grenzen hinweg“, so Wessel. In Dornesti angekommen, werden die Holzleimbinder per Mobilkran auf Lkws umgeschlagen und im Nachlauf ins Werk EGGER nach Suceava gefahren.

Ausbau der Zusammenarbeit

„Bislang laufen die Holzleimbinder-Transporte ganz nach Plan“, freut sich Wessel. Den Grund sieht er dabei in der guten Zusammenarbeit aller beteiligten Partner bei der Planung und Durchführung der nicht ganz alltäglichen Transporte. „Das Projekt beweist, dass auch au-

bergewöhnliche Fracht bei uns gut aufgehoben ist“, so Wessel. Poppensieker & Derix will auf dem Erfolg aufbauen und denkt bereits über eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit Railion nach, die bereits eine über 30 Jahre lange Tradition hat. „Mit dem Gleisanschluss haben wir die ersten Voraussetzungen für weitere Holzverkehre auf der Schiene geschaffen“, so Franz-Josef Lünemann, zuständig für die Projektabwicklung bei Poppensieker & Derix. Der nächste Schritt soll eine Erweiterung des Gleisanschlusses im nächsten Jahr sein. Dann könnte auch im Eingang das für die Holzleimbinder benötigte Schnittholz aus Deutschland, Österreich und Skandinavien über die Schiene bezogen werden. ■



Die bis zu 60 Meter langen Holzleimbinder werden für den Bau von Hallen eines Spanplattenwerkes in Rumänien eingesetzt

Deutsche und russische Bahn vertiefen Zusammenarbeit

Am 21. Juni besiegelten Bahn-Chef Hartmut Mehdorn und Wladimir Jakunin, Präsident der russischen Bahn RZD, in Moskau vertraglich ein wichtiges Bündnis für die Zukunft. Hauptbestandteil ist die Gründung einer gemeinsamen Logistikgesellschaft, die noch in diesem Jahr den Betrieb aufnehmen soll.

Das Joint Venture wird künftig Haus-zu-Haus-Containertransporte aus einer Hand zwischen der EU und Russland sowie den GUS-Staaten anbieten. Sitz der neuen Gesellschaft ist Berlin. In Moskau wird eine Tochtergesellschaft gegründet. Einbezogen werden auch die DB-Beteiligungen Kombiverkehr und Polzug sowie die russische Gesellschaft Transcontainer. Zu den geplanten Verbesserungen im Transit gehören fahrplanmäßige Verbindungen von Deutschland durchgehend bis nach Moskau. Darüber hinaus sollen die Transportzeit deutlich verkürzt und die Qualität maßgeblich gesteigert werden.

„Mit der Aufnahme der Verkehre können wir auch Angebote ab der chinesischen Grenze via Russland bis nach Deutschland anbieten“, verdeutlicht Mehdorn einen weiteren Vorteil der neuen Logistikgesellschaft. „Keine

andere Eisenbahn in der EU und kein anderer Logistiker ist im boomenden eurasischen Wirtschaftsraum so gut aufgestellt wie die DB AG“, so Mehdorn weiter. Jakunin unterstrich indes die Bedeutung der gemeinsamen Logistikgesellschaft als wichtigen Bestandteil der russischen Strategie, ein integriertes Transportsystem zu schaffen. „Mit dem Joint Venture wird es uns gelingen, zusätzliches Frachtvolumen zwischen Westeuropa, Russland und China auf die Schiene zu bringen“, ist Jakunin zuversichtlich.

In diesem Zuge wollen beide Partner die Zusammenarbeit mit den chinesischen Eisenbahnen vertiefen. Erklärtes Ziel ist auch hier die Schaffung eines Joint Ventures. Für Russland und China zählt Deutschland zu den attraktivsten europäischen Partnerländern. Im Zuge der Globalisierung nehmen die Verkehrsströme zwischen Europa, Russland und China stetig zu. Allein das Transportvolumen zwischen der EU und Russland betrug 2005 über 300 Millionen Tonnen, zwischen der EU und China waren es 60 Millionen Tonnen.

Nur drei Tage vor der Vertragsunterzeichnung in Moskau hatten die vier Bahnen auf der Achse Berlin-Moskau – dazu gehören neben der DB

und RZD die polnische PKP und die weißrussische BC – das Joint Venture Eurasia Rail Logistics gegründet. Die neue Produktionsgesellschaft soll die



Foto: Heilmichel

bislang bestehenden administrativen Hindernisse auf der 1.800 Kilometer langen Strecke beseitigen. Wichtigstes Produkt im Wagenladungsverkehr ist dort der Russland-Express. Er verbindet täglich deutsche Industriestandorte mit den großen Metropolen in Russland. Eine zukunftsweisende Verbindung zwischen Deutschland und Russland ist zudem die Eisenbahnfahrline über den Hafen Sassnitz-Mukran auf Rügen. An dem Projekt sind Railion, die RZD und die dänische Reederei DFDS Lisco beteiligt (siehe hierzu auch Railways 1/07, Seite 14). ■

Shake Hands: Bahn-Chef Hartmut Mehdorn (l.) und Wladimir Jakunin, Präsident der russischen Bahn RZD, besiegeln ein wichtiges Bündnis für die Zukunft



Foto: DB AG/Müller

Hafen Rostock:

Ostseehafen im Aufwind

Seit der Wiedervereinigung hat der Rostocker Hafen keine Mühe gescheut, um die ursprünglich auf DDR-Bedürfnisse ausgelegten Infrastrukturen und Leistungsangebote an die wachsenden Ansprüche des europäischen Markts anzupassen. Die Arbeit hat sich gelohnt: Rostock liegt derzeit auf Platz zwei der deutschen Ostseehäfen und konnte im vergangenen Jahr einen neuen Umschlagrekord erzielen.

Bereits im Mittelalter war der Hafen an der Warnow einer der wichtigsten Umschlagplätze an der deutschen Ostsee. Seine stolze Hanseflotte spielte eine wichtige Rolle im Handel sowohl mit Skandinavien als auch dem Baltikum. Ende des 19. Jahrhunderts verlor Rostock jedoch den Anschluss an die sonst rasant wachsende deutsche Wirtschaft und so besaß der Hafen bis nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland nur eine geringe lokale Bedeutung. Mit der DDR und dem Aufbau der großen staatlichen Handelsflotte kam dann der lang ersehnte Aufschwung: Rostock wuchs in den sechziger Jahren zu einem leistungsfähigen, jedoch einzig an die Bedürfnisse des sozialistischen Markts angepassten Hochseehafen heran. Hauptprodukte waren vorwiegend Massenschüttgüter.

Mit der deutschen Einheit kam auch für den Rostocker Hafen die Wende. Mehrere Millionen Euro wurden in die Infrastruktur investiert, um den Hafen, der heute unter Rostock Port firmiert, mit einer breiten Palette an Dienstleistungen für den europäischen Markt fit zu machen. Hauptbetreiber ist die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH. Sie managt den Fähr- und Kreuzfahrthafen und ist Anteilseignerin der Betreibergesellschaft des Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr.

Das verstärkte Engagement der Hafengesellschaften zahlt sich aus: Im vergangenen Jahr erzielte Rostock mit 25,2 Millionen Tonnen Umschlag – 2,3 Millionen mehr als 2005 – das in seiner Geschichte bislang beste Ergebnis. Rund 8.700 Fähr-, RoRo-, Fracht- und Kreuz-

fahrtschiffe legen jährlich im Hafen an der Warnowmündung an. Es gibt regelmäßige Verbindungen auf dem Wasserweg von und nach Dänemark, Schweden, Finnland, Russland, Lettland und Estland. Die nahe gelegenen Autobahnen ermöglichen einen reibungslosen Abtransport ins Hinterland. Für Schienentransporte können Züge direkt bis in den Fährhafen fahren – ein Areal mit einer Größe von über 200.000 Quadratmetern und insgesamt sechs Anlegern. Zwei davon sind mit Schienen versehen. Des Weiteren verfügt der Hafen über einen vorgelagerten Rangierbahnhof mit insgesamt rund 180 Kilometer Gleislänge.

Kombinierter Ladungsverkehr im Steilflug

Direkt am Fährhafen liegt ein modernes Terminal für den Kom-

binierten Verkehr, das 1994 in Betrieb ging. Seither nimmt die jährliche Tonnage zu: Wurden in seinem Gründungsjahr noch rund 1.500 Ladeeinheiten abgefertigt, so waren es im vergangenen Jahr bereits fast 59.600. Das KV-Terminal umfasst 70.000 Quadratmeter und mehrere Gleisgruppen, die mit modernen Spezialstaplern ausgestattet sind. Seit 2006 können dort drei Züge gleichzeitig abgefertigt werden. Die nächste Erweiterung ist bereits in Planung. So soll in naher Zukunft die jährliche Umschlagkapazität von derzeit 85.000 auf 120.000 Ladeeinheiten erhöht werden.

Im Schienengüterverkehr fungiert Rostock als wichtiger Rangierbahnhof im Fährverkehr zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Skandinavien. Nach Schweden gibt es darüber hinaus eine durchgehende Bahnstrecke. Rostock ist im Schienengüterverkehr außerdem eine wichtige Drehscheibe für Verkehre nach Südeuropa sowie ins Baltikum. 20 Ganzzüge werden wöchentlich im Rostocker Hafen abgefertigt, die mit Duisburg, Basel und Verona verkehren. Regelmäßige Zugverbindungen gibt es zusätzlich im Einzelwagenverkehr von und nach Hamburg-Billwerder mit direktem Anschluss in die wichtigsten deutschen Wirtschaftszentren.

Materialgerechte Anlagen

Da Rostock ein Universalhafen ist, haben sich hier Unternehmen unterschiedlicher Branchen mit ihren Niederlassungen, Umschlagshäusern und Lagern angesiedelt. Dazu gehören unter anderem der finnische Papierkonzern UPM Kymmene (UPM). Er nutzt den Hafen aufgrund seiner attraktiven Lage als Drehscheibe für den Im- und Export von Papierprodukten. Rund 500.000 Tonnen Papier werden in Rostock jährlich umgeschlagen. Daneben bietet der Hafen auch materialgerechte Anlagen für Schüttgüter. Allein sechs Millionen Tonnen Kohle, Getreide, Düngemittel und andere Massengüter gehen jährlich über die Kaikanten. Für deren Umschlag stehen zahlreiche Freilager und gedeckte Lager zur Verfügung sowie mehrere, speziell für Schüttgut-Tanker ausgestattete Liegeplätze mit modernen Förder-

bändern und Pipelines für den Zementumschlag.

Auch der Getreideumschlag befindet sich im Aufschwung: So konnten die gut ausgebauten Infrastrukturen am Hafen zu einem Plus von 17 Prozent in 2006 im Vergleich zum Vorjahr beitragen. Dazu gehört unter anderem ein modernes Förderband-Verbundsystem, über welches das Getreide direkt in die umfangreichen Siloanlagen gelangt. Rekordverdächtig war der Umschlag von konventionellen und massenhaften Stückgütern am Rostocker Hansekai. Hier war 2006 die Tonnage rund 50 Prozent höher als 2005. Die Liegeplätze mit speziellen Krananlagen und insgesamt 600.000 Quadratmeter Freiflächen sowie 120.000 Quadratmeter Hallen bieten am Hansekai sowohl einen land- als auch einen wasserseitigen Gleis- und Straßenanschluss. Zu den Hauptgutarten gehören

unter anderem Metalle, Holz und Schrott. Modern sind auch der Ölhafen von Rostock und sein Tanklager mit einem Fassungsvermögen von 700.000 Kubikmetern. Sechs Tanker können hier über spezielle Kesselwagen oder per Tankkraftwagen mit einer Umschlagleistung von 10.000 Tonnen pro Stunde beladen oder gelöscht werden.

Um die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken, stehen am Hafen Rostock in den nächsten Jahren weitere Modernisierungen der Infrastrukturen auf der Tagesordnung. Neben der Erweiterung des Terminals für den Kombinierten Verkehr ist die direkte Anbindung des Hafens an die Autobahn A 19 in Richtung Süden geplant. Zur Unterstützung der Betriebsabläufe am Terminal für den Kombinierten Verkehr soll außerdem ein leistungsfähiges EDV-System eingeführt werden. ■

Hafenaktivitäten von Railion und Intermodal

Dank seiner geografisch günstigen Lage spielt Rostock eine wichtige Rolle im internationalen Schienengüterverkehr mit Skandinavien. Railion und Intermodal schätzen zudem die gut ausgebaute Schieneninfrastruktur und die professionellen Umschlagmodalitäten am Port.

Railion Montan schlägt in Rostock hauptsächlich Steinkohle, Eisen und Stahl um. 2006 waren es rund 320.000 Tonnen Schüttgüter, die der Marktbereich ins europäische Hinterland verteilte. In der Gegenrichtung brachte er zirka 42.000 Tonnen Montangut für den Export an den Hafen.

Der **Marktbereich Baustoffe, Industrie und Konsumgüter** kümmert sich am Port Rostock schwerpunktmäßig um Papier und hierbei vornehmlich um Transporte für UPM-Kymmene. Die Logistik-Niederlassung des finnischen Papierherstellers schlägt dort jährlich etwa eine halbe Million Tonnen Papierprodukte um. Dabei spielt die Schiene eine große Rolle: Rund 40 Prozent des importierten Papiers verlässt Rostock mit dem Zug. Im Export sind es sogar etwa 80 Prozent, die den Seehafen auf dem Schienenweg erreichen.

Für **Intermodal** ist der Rostocker Hafen eine wichtige Drehscheibe für Verkehre zwischen Italien und Skandinavien. 60.000 Ladeeinheiten schlug der Spezialist für den Kombinierten Verkehr 2006 dort um – über 8 Prozent mehr als noch im Jahr zuvor.

Der Hafen Rostock ist für den **Marktbereich Chemie/Mineralöl/Düngemittel** ein wichtiger Umschlagplatz für Düngemittel. Zu den Kunden zählt die nahe gelegene und zum skandinavischen Norsk Hydro Konzern gehörende YARA Rostock GmbH & Co. KG. Für sie bringt Railion jährlich rund 500.000 Tonnen Stickstoffdüngemittel per Ganzzug zum Rostocker Hafen. ■



Railion Deutschland AG
Marketing Rail
Rheinstraße 2
55116 Mainz
Internet: www.railion.com
E-Mail: neukundenservice@railion.com
Service-Nummer Neukundeninfo:
Tel. 0180 5 331050*

*0,14 € je angefangene Minute