

FreightNews

Nr. 1 | Februar 2007

Informationen rund um die Schienenlogistik



Foto: TRANSA

Von Tür zu Tür

Inhalt

- Titelthema**
- 01 **Von Tür zu Tür**
- Kurzmeldungen**
- 04 **Übung macht den Meister**
- Aus dem Unternehmen**
- 05 **Auf gute Partnerschaft**
- 06 **Kundenzufriedenheitsanalyse 2006: Gutes Ergebnis trotz Produktionsengpässen**
- 08 **Intermodal stellt sich neu auf**
- Serie**
- 14 **Hamburger Hafen: Deutschlands Hafen Nummer 1**
- Internationale Verkehre**
- 16 **Chemelot verlängert Zusammenarbeit mit Railion Niederland**

Mit „RailRoCargo“ bietet die TRANSA Spedition GmbH gemeinsam mit Railion, dem Umschlagbetrieb CuxPort GmbH und der Reederei DFDS Tor Line zuverlässige und schnelle Haus-zu-Haus-Verkehre über Cuxhaven nach Großbritannien. Schritt für Schritt konnte das multimodale Transportsystem, das bereits seit 25 Jahren erfolgreich am Markt ist, ausgebaut werden.

RailRoCargo war unter der Federführung von DB Cargo – der damaligen Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn – gemeinsam mit mehreren Partnern entwickelt worden. Die Besonderheit: Es ermöglichte erstmals Haus-zu-Haus-Verkehre von und zu den Britischen Inseln. Heute koordiniert die Bahntochter TRANSA die multimodale Transportkette, bei der Bahn, Schiff und Lkw zum Einsatz kommen, aus einer Hand.

„Die Transporte von und nach Cuxhaven wickelt Railion über die Schiene ab“,

erläutert Günter Miksch, der für RailRo-Cargo verantwortliche Produktmanager bei TRANSA. Versandländer sind derzeit Italien, Österreich und Deutschland. Doch auch andere Länder können an das System angeschlossen werden. „Hat der Kunde keinen eigenen Gleisanschluss, setzen wir Lkws ein“, verdeutlicht Miksch die Flexibilität des multimodalen Transportsystems. Für die Kommunikation und Abstimmung zwischen allen Beteiligten ist die TRANSA in Hamburg zuständig. Täglich wird dort sichergestellt, dass der gesamte Prozess

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Liebe Leserinnen und Leser,



Dr. Norbert Bensele
Mitglied des Vorstandes
Deutsche Bahn AG

Terminals ist das Projekt „KV-Bahn“ dabei zentraler Bestandteil. Mehr dazu auf Seite 8.

Nicht nur für den KV, sondern für unseren gesamten Schienengüterverkehr haben wir früh die Wichtigkeit der Internationalisierung erkannt und vorangetrieben. Gemeinsam mit Railion Nederland, Railion Italia und Railion Danmark sowie zahlreichen Beteiligungen und Kooperationen können wir unseren Kunden wie keine zweite Bahn in Europa grenzüberschreitende Leistungen anbieten. Natürlich werden wir unser Angebot konsequent weiter verbessern und ausbauen. Ein Beispiel hierfür ist das RailRoCargo-System, mit dem wir unseren Kunden unter der Federführung der Bahntochter TRANSA mit Erfolg schnelle und zuverlässige Haus-zu-Haus-Verkehre von Cuxhaven ins englische Immingham bieten. Mehr darüber erfahren Sie in unserer Titelstory.

**Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen
Ihr**

Dr. Norbert Bensele

Impressum

Herausgegeben von: Stinnes AG Freight Logistics

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

Redaktion: Stinnes AG, Freight Logistics, Marketing Rail, Jana Siedenhaus,
Rheinstraße 2, 55116 Mainz, Tel.: +49 (0)6131 15-60137, Fax: +49 (0)6131 15-60852,
E-Mail: jana.siedenhaus@railion.com, Internet: www.railion.com

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

... weiter von Seite 1: **Von Tür zu Tür**

– von der Transportabwicklung bis hin zur Abrechnung mit den Kunden und Dienstleistern – reibungslos verläuft.

Umschlag mit Mafi-Rolltrailer

Das RailRoCargo-System ist vor allem für schwere Ladungen, wie Rollenpapier, Holz oder Stahl, hervorragend geeignet. Denn in Cuxhaven werden die Güter direkt auf so genannte Mafi-Rolltrailer umgeschlagen. Diese können mit bis zu 100 Tonnen Gewicht beladen werden. „Für ein solches Transportvolumen sind auf den nach England eingesetzten RoRo-Schiffen normalerweise drei bis vier Trailerplätze nötig“, nennt Miksch einen weiteren Vorteil der Rolltrailer. „Dadurch können wir unseren Kunden natürlich auch attraktive Preise anbieten.“ Weiterer Pluspunkt im Einsatz der „Mafis“, wie die Trailer von Logistikern gerne genannt werden: Die Zugmaschinen können leicht an- und abgekuppelt und somit die Trailer selbst schnell auf das Schiff verladen werden.

Für den fachgerechten Umschlag auf die Rolltrailer und die Sicherung gegen Witterungseinflüsse sorgt das eigens geschulte Umschlagpersonal von CuxPort. Fünf Mal pro Woche verlassen die RoRo-Schiffe Cuxhaven Richtung Großbritannien. Je nach Witterungsverhältnissen dauert die Überfahrt zirka 21 Stunden. Nach Ankunft der Schiffe werden die Rolltrailer wieder entla-

Vor allem schwere Güter wie zum Beispiel Stahlträger werden über das trimodale RailRoCargo-System befördert



den und die Güter überwiegend per Lkw an den Kunden ausgeliefert. Miksch begründet den Straßeneinsatz folgendermaßen: „In England ist das Schienennetz nicht so engmaschig wie beispielsweise in Deutschland und deshalb gibt es dort nur wenige Unternehmen, die einen eigenen Gleisanschluss besitzen.“

240.000 Tonnen pro Jahr

Das RailRoCargo-System funktioniert indes nicht nur Richtung Britische Inseln. Werden von Deutschland, Italien und Österreich vor allem Stahlprodukte für die Autoproduktion, Schnittholz, Spanplatten, Lamine und Papier transportiert, ist es in Gegenrichtung vor allem Rohstahl. „Im vergangenen Jahr haben wir mit RailRoCargo rund 240.000 Tonnen Güter im paarigen Verkehr befördert“, bilanziert Miksch das positive Ergebnis. Allein aus Österreich werden jährlich zirka 20.000 Tonnen Stahl auf diesem Weg nach England transportiert, und das mit steigender Tendenz. „Für unsere Kunden sind die multimodalen Verkehre sowohl wegen der attraktiven Transportzeit als auch unter wirtschaftlichen Aspekten interessant“, begründet Thomas Gerstgrasser, der für Österreich zuständige Key Account Manager im Marktbereich Montan, die dort steigende Nachfrage.

Regelmäßig treffen sich die an RailRoCargo beteiligten Partner TRANSA, Railion,

DFDS und CuxPort zu Gesprächen, um aktuelle Themen zu erörtern und zeitnah auf etwaige Marktveränderungen reagieren zu können. „Wir sehen gute Chancen, die Verkehrsmengen weiter zu steigern und so den Erfolg von RailRoCargo auszubauen“, ist Miksch überzeugt. Die Zeichen stehen günstig, denn bei der derzeit allgemein steigenden Transportnachfrage ist auch bei dem multimodalen Transportsystem mit einem deutlichen Verkehrswachstum zu rechnen. ■

TRANSA Spedition GmbH
Günter Miksch
Tel.: +49 (0)69 84007-189
Fax: +49 (0)69 84007-201
E-Mail: gmiksch@transa.de

TRANSA Spedition GmbH
Büro Hamburg
Carola Demuth
Tel.: +49 (0)40 303 7439-31
Fax: +49 (0)40 303 7439-33
E-Mail: cdemuth@transa.de

Interview



Foto: TRANSA

Millionen Tonnen von Gütern wurden mit „RailRoCargo“ seit dessen Start von und nach Großbritannien transportiert. FreightNews sprach mit Hans Löffert, Geschäftsführer bei TRANSA, über die Gründe für den Erfolg des verkehrsträgerübergreifenden Transportsystems.

Herr Löffert, 6 Millionen Tonnen Güter sind eine beeindruckende Zahl, was ist Ihr Erfolgsrezept?

Trotz der Inbetriebnahme des Eurotunnels 1994 und des Wettbewerbs über die westlichen Nordseehäfen konnte sich RailRoCargo als Produkt am Markt weiter etablieren. Stabile Transportverbindungen zu marktfähigen Preisen und die Zuverlässigkeit aller an der Transportkette beteiligten Partner haben das System erfolgreich gemacht. Wenn wir heute von 6 Millionen Tonnen reden, sprechen wir von rund 120.000 beladenen 4-achsigen Güterwagen oder 250.000 Lkw-Ladungen.

Welche Vorteile besitzt RailRoCargo gegenüber anderen Transportsystemen von und nach Großbritannien?

CuxPort ist ein mittelständischer Hafen und dadurch sehr flexibel und leistungsfähig. Für ein multimodales Produkt hat RailRoCargo ausgewählte kompetente Partner. CuxPort organisiert den Umschlag in Cuxhaven, DFDS ist der Reeder und gleichzeitig Hafenbetreiber in Immingham, Railion die Nummer 1 im Schienengüterverkehr in Europa und TRANSA als Bahntochter der zentrale Ansprechpartner und Koordinator für Kunden und Unternehmen. Die Preise und Transitzeiten sind daher wettbewerbsfähig und äußerst zuverlässig.

Welche Besonderheiten sind bei dieser multimodalen Transportkette zu beachten?

Als Tochter im Bahnkonzern sehen wir uns als Bindeglied zwischen Railion und den anderen beteiligten Unternehmen und können unseren Kunden dadurch maßgeschneiderte Dienstleistungen anbieten. Dazu gehören auch Themen wie Lagerung, zeitnahe Zustellung, Liefertreue und die Verantwortung über die gesamte Transportkette.

Wie passt das Produkt in das Angebotsportfolio von TRANSA?

RailRoCargo erweitert unser Leistungsspektrum in Großbritannien als FTL-Provider und weist uns als Bahnspedition eine besondere Rolle zu, da wir hier ein besonderes multimodales Produkt gemeinsam mit Railion aus einer Hand vermarkten können.

Wie wird es in Zukunft weitergehen?

RailRoCargo wird weiterhin eines unserer europäischen Standbeine sein. Wir investieren gemeinsam mit unseren Partnern in das Produkt und rechnen in den kommenden Jahren mit einem nachhaltigen Wachstum im Geschäft mit Großbritannien und somit auch für RailRoCargo. Ziel ist eine stetige Verlagerung von reinen Lkw-Verkehren auf das RailRoCargo-System. ■



Foto: TRANSA

Übung macht den Meister

Unter der Leitung des Kesselwagenanbieters VTG fand im November letzten Jahres auf dem Gelände der Firma Südzucker in Zeitz eine Feuerwehrrübung speziell für Gefahrguttransporte statt. Im Mittelpunkt stand eine an die Railion-Tochter BTT Bahn-Tank Transport GmbH vermietete Baureihe von Mineralölkesselwagen. An einem vor Ort zur Verfügung stehenden Waggon wurden die richtigen Handgriffe für den Notfall demonstriert und geübt.

Rund 40 Mitarbeiter der Freiwilligen Feuerwehr Zeitz und der Berufsfeuerwehr Leipzig konnten sich bei der Veranstaltung über alles Wissenswerte rund um den Kesselwagen informieren und für den Ernstfall den richtigen Umgang mit Gefahrgut trainieren. So wurden die in zwei Gruppen eingeteilten Löschzüge in die Technik des Kesselwagens eingeführt, die das VTG-Instandhaltungsmanagement anhand von Zeichnungen und Modellen erläuterte. Außerdem erlernten die Übungsteilnehmer auch die wichtigen und sicherheits-

relevanten Schritte, die bei der Notentleerung eines mit Bioethanol beladenen Wagens einzuhalten sind. Anschließend klärten die Einsatzleiter der Feuerwehr die Interessenten über den Aufbau und die Bedienung ihres neuen Pump-Equipments auf.

Am Ende der Feuerwehrrübung herrschte unter allen Teilnehmern große Zufriedenheit über die neu gewonnenen Erkenntnisse und die Erfahrungen, die sie während des Tages gemacht hatten. Christian Kuhn, Vertriebsmitarbeiter der VTG-Zweigstelle Düsseldorf, freut sich über das positive Feedback: „Gerne geben wir unser Sicherheitsverständnis rund um das Thema Gefahrguttransport an unsere Kunden und an Dritte weiter.“ Und auch der VTG-Kunde BTT war von der Übung begeistert: „Regelmäßige Schulungen durch erfahrene Fachleute helfen dabei, den Transport von gefährlichen Gütern auf der Schiene noch sicherer zu gestalten“, so Steffen Haferkorn, technischer Mitarbeiter der BTT. ■



Ein „realistisches“ Angebot

Die M-real Stockstadt GmbH produziert rund 400.000 Tonnen Papier sowie 160.000 Tonnen Zellstoff pro Jahr. Bislang wurden die Produkte überwiegend per Lkw und Binnenschiff transportiert. Railion konnte den Papierhersteller indes mit einem durchdachten Konzept überzeugen, sukzessive den Schienenanteil auszubauen.

Start der ersten Bahnverkehre war bereits Anfang letzten Jahres. Drei mit Zellstoff beladene Waggons verließen täglich Stockstadt in Richtung Bergisch Gladbach, Sitz eines weiteren Werkes von M-real. „Seit vielen Jahren hatte die Werksbahn überwiegend Kesselwagen mit eingehenden Chemikalien zur Herstellung

von Papier und Zellstoff zu bewegen. Die neuen Verkehre mit Papier und Zellstoff im Ein- und Ausgang stellten alle Beteiligten vor neue Herausforderungen“, so Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. Anfang 2006 suchte M-real nach einem Logistikpartner für Zellstoff-Transporte in das

M-real-Werk nach Bergisch Gladbach. Railion konnte indes mit einer zuverlässigen Lösung im Einzelwagennetz überzeugen. Kurze Zeit später fuhren bereits die ersten Wagen.

Der Start der Verkehre war zunächst eine Herausforderung für beide Partner. Wagenbestellung und Auftragserteilung im großen europäischen Netzwerk von Railion erfordern standardisierte Prozesse. Bei einem Besuch im KundenserviceZentrum wurden die Rahmenbedingungen der Partner ausgetauscht und einheitliche Prozesse vereinbart. „Im Sommer 2006 kamen dann Neuverkehre mit Zellstoff aus Thüringen hinzu“, beschreibt die zuständige Key Account Managerin Kristina Karg die weitere Entwicklung der Zusammenarbeit. „Mit diesen Verkehren konnte die Auslastung der knappen Wagenressourcen durch eine gezielte Rückladung signifikant erhöht werden.“

Nachdem sich die neuen Prozesse etabliert hatten, starteten im Herbst weitere Papierverkehre. „Wir haben im Laufe der Monate Vertrauen in die Leistungsfähigkeit von Railion gefasst und transportieren daher auch Mengen nach Schweden“, verdeutlicht Roland Gerlach, Logistikleiter im Werk Stockstadt, die positive Entwicklung. „2007 will M-real die per Schiene transportierte Menge auf zirka 110.000 Tonnen steigern und die unterfränkische Gemeinde am Main damit um 4.500 Lkws pro Jahr entlasten.“ ■



Rund ein Drittel der in ganz Europa hergestellten Produkte von K+S werden auf der Schiene zum Endverbraucher transportiert

Auf gute Partnerschaft

Die K+S Gruppe ist einer der weltweit führenden Salz- und Düngemittelproduzenten. Für die europaweite Distribution seiner Produkte nutzt das Unternehmen seit mehr als zehn Jahren verstärkt die Schienen- und Logistikleistungen von Railion und der BTT BahnTank Transport GmbH. Mitte Februar wurde in Potsdam mit einer feierlichen Vertragsunterzeichnung die bislang gute Zusammenarbeit weiter gefestigt.

K+S produziert in ihren Bergwerken vor allem kali- und magnesiumhaltige Produkte für landwirtschaftliche und industrielle Anwendungsgebiete sowie eine breite Palette von Stein- und Siedesalzen. Rund ein Drittel der in ganz Europa hergestellten Produkte wird dabei auf der Schiene zum Endverbraucher gefahren. „Railion transportierte allein im vergangenen Jahr rund 8 Millionen Tonnen“, beschreibt Klaus Zoch, zuständiger Key Account Manager bei BTT, die enormen Mengen. Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit zwischen BTT und K+S steht die zuverlässige Versorgung der Abnehmer. „Das ist nicht immer einfach, denn die Düngemittelprodukte hängen vom Vegetationszyklus der Pflanzen ab und der Einsatz von Auftausalz von den winterlichen Witterungsbedingungen“, verdeutlicht Zoch.

Um die Versorgungssicherheit des Marktes in Europa und Übersee zu garantieren, erkannten beide Partner bereits früh die Notwendigkeit, die langfristige Planungssicherheit bei Waggon, Personal und dem

Zugang zur Infrastruktur sicherzustellen. So erweitert unter anderem die K+S-Tochter Kali-Transport Gesellschaft mbH (KTG) ihre Lagerkapazität im Hamburger Hafen (siehe hierzu Artikel auf Seite 14). Bei Dienstleistungen in Vetschau und im tschechischen Lovosice wurden vor Kurzem neue Lager eingerichtet. Die Basis der Verkehre stellt die Waggonversorgung dar. Hierfür investierte DB Logistics in einen Wagenpark von rund 4.000 Schüttgutwagen, davon allein in 1.500 moderne Wagen der Bauart Tanoos. Eine Besonderheit der Wagen ist ihre Nutzlast von 66 Tonnen und die sehr kurze Entladezeit, was besonders schnelle und effiziente Umläufe ermöglicht.

Für die Transporte der K+S-Produkte kommen fast durchweg Ganzzüge zum Einsatz. Trotz der saisonalen Schwankungen sind zirka 60 Prozent davon regelmäßig verkehrende Plantrains. Mit jährlich 3,5 Millionen Tonnen macht die KTG im Hamburger Hafen den Löwenanteil der von Railion bedienten Destinationen für K+S aus. Auch hier muss

die Versorgung reibungslos funktionieren, denn mit einer jährlichen Umschlagleistung von mehr als vier Millionen Tonnen gehört die K+S-Tochter zu den leistungsfähigsten Massengutbetrieben im Elbehafen. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurde die K+S Gruppe vor sechs Jahren per EDI (Electronic Data Interchange) an das KundenService-Zentrum angeschlossen. Der elektronische Datenaustausch erleichtert den Beteiligten vor allem die Auftragsabwicklung.

Vertragsunterzeichnung im Kaiserbahnhof

Am 14. Februar fuhren DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensele und Norbert Steiner, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der K+S, mit einer ganz besonderen Lokomotive von Berlin nach Potsdam. Um ein sichtbares Zeichen für die gute Zusammenarbeit zu setzen, wurde sie eigens mit dem Design und dem Logo von K+S versehen. In der feierlichen Kulisse des alten Kaiserbahnhofs empfingen Frank Firnkes, Logistikleiter bei K+S, und Hans-Georg Werner, Geschäftsführer der BTT, die beiden Vorstände, um anschließend einen neuen Rahmenvertrag zu unterzeichnen – ein klares Zeichen für die Bedeutung, die beide Unternehmen einer langfristigen Zusammenarbeit beimessen. ■

Kundenzufriedenheitsanalyse 2006:

Gutes Ergebnis trotz Produktionsengpässen

Auch im Jahr 2006 war die Befragung zu Leistungen und Services für die Railion Deutschland AG wichtiger Bestandteil im Dialog mit den Kunden. Die Ergebnisse der 11. Studie zur Kundenzufriedenheit liegen nun vor. Trotz eines leichten Rückgangs der Gesamtzufriedenheit, der sich vor allem auf Produktionsengpässe durch die anziehende Konjunktur zurückführen lässt, wurde verschiedenen Einzelkriterien eine steigende positive Wahrnehmung bescheinigt.

Insgesamt nahmen 471 Logistikscheider und Disponenten an der Befragung teil, die jährlich von der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und der TNS Infratest durchgeführt wird. Auf einer Skala von 1 („völlig unzufrieden“) bis 7 („völlig zufrieden“) sank die durchschnittliche Gesamtzufriedenheit der Logistikscheider von 4,34 auf 4,24. Die Einschätzung der Disponenten hingegen entsprach im Wesentlichen der von 2005. Die Zufriedenheit mit den Serviceleistungen des KundenServiceZentrums wurde von allen befragten Kundengruppen nochmals positiver als im Vorjahr eingestuft.

Die Bewertung der einzelnen Qualitätsmerkmale nahmen die Kunden sehr differenziert vor. So wurden etwa die Anstrengungen, die Railion in der Betreuung durch den

Verkauf unternommen hat, mit einem Wert von 4,99 honoriert. Diese Einstufung stellt das drittbeste Ergebnis seit Erhebung der Kundenzufriedenheit bei Railion dar. Weiterhin positiv steigend entwickelte sich die Zufriedenheit mit dem Kriterium Präzision und Schnelligkeit bei der Auftragsbearbeitung und Abrechnung. Im Jahr 2005 wurde hier bereits eine Trendwende erreicht, denn die Kundenzufriedenheit stieg mit 4,5, nach einer zuvor rückläufigen Tendenz, auf den bis dahin besten Wert für diese Kategorie. 2006 wurde dieses Ergebnis mit 4,55 nochmals verbessert.

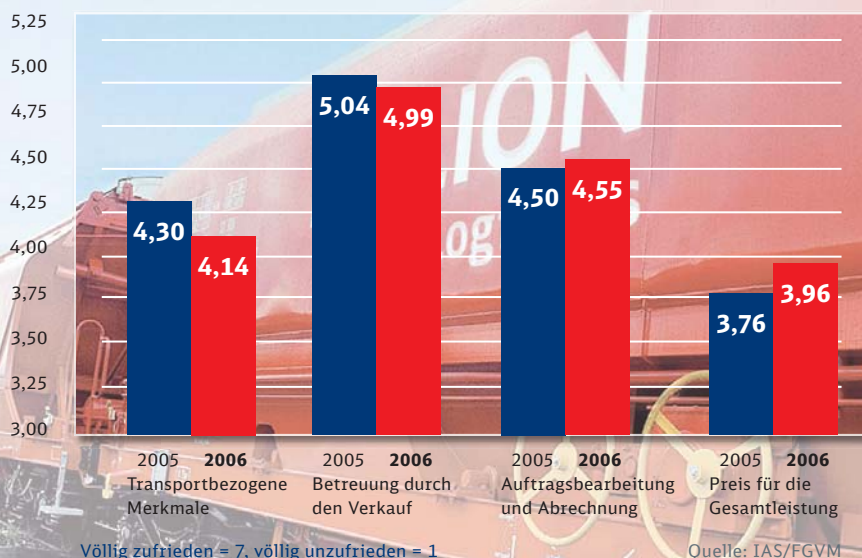
Produktion im Fokus

Umfangreiche Bauarbeiten am Netz und eine gestiegene Nachfrage in Folge der anziehenden Konjunktur prägten das Vor-

jahresgeschäft von Railion. „Beide Faktoren führten zu Kapazitätsengpässen auf der Schiene, was in der aktuellen Befragung einer der Hauptkritikpunkte unserer Geschäftspartner war“, erklärt Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail bei Railion, den leichten Rückgang in der Gesamtzufriedenheit. Ähnlich wie im Straßengüterverkehr ist aus Sicht der Kunden das Wagenmaterial auf der Schiene ein kritischer Faktor. So fiel auch die Versorgungssicherheit mit dem notwendigen Wagenmaterial in der Bewertung der transportbezogenen Merkmale ins Gewicht. „Wir werden künftig bei Kriterien wie der Verfügbarkeit von passenden Waggons oder der Transportlaufzeit nachziehen“, zeigt sich Hilker optimistisch. „Für die kommenden Jahre ist bereits ein Investitionsvolumen von knapp 1,7 Milliarden Euro in das rollende Material geplant.“

Auch die Synergieeffekte, die sich aus dem Verbund von Railion mit DB Logistics ergeben, besitzen in der Kundenwahrnehmung einen hohen Stellenwert. Der Wunsch nach integrierten Komplettlösungen wurde von den Teilnehmern der Befragung besonders häufig geäußert. So befürworteten 55 Prozent der Logistikscheider gemeinsame Marktaktivitäten zwischen Railion und der Landverkehrssparte für Lkw-Transporte von Schenker. Kooperationen mit DB-Logistics-internen Anbietern logistischer Dienstleistungen wünschten sich 32,7 Prozent der Befragten, eine engere Verzahnung mit der Konzernsparte im Seeverkehr 21,5 Prozent. „Besonders hoch ist das Potenzial solcher integrierter Transportlösungen für den Inlandsmarkt einzuschätzen“, macht Hilker deutlich. „Hier äußerten knapp 60 Prozent der Befragten den Wunsch nach steigenden Synergien.“

Zufriedenheit der Logistikscheider mit den zusammenfassenden Faktoren bei Railion



Die höchste Zufriedenheit besteht traditionell mit dem zusammenfassenden Faktor „Betreuung durch den Verkauf“, während sie sich bei der „Auftragsbearbeitung und Abrechnung“ nochmals leicht erhöht hat

Darüber hinaus zeigten 45,5 Prozent reges Interesse für integrierte Leistungen von DB Logistics nach Westeuropa, 38,5 Prozent sprachen sich Richtung Osteuropa für Angebote aus einer Hand aus. „Eine engere Vernetzung bietet tatsächlich viele Vorteile“, weiß Hilker. „So lassen sich beispielsweise ganzheitliche Transportkonzepte schneller abbilden.“

Logistische Dienstleistungen aktiv vermarkten

Noch hat sich das umfangreiche Angebot von Railion nicht bei allen Kunden durchgesetzt. So würden zwar gut 40 Prozent der Befragungsteilnehmer den Inlandstransport mit Ganzzug- und Einzelwagenverkehren von Railion an andere Logistikentscheider

weiterempfehlen. Diese Bereitschaft hinsichtlich ergänzender Logistikleistungen besteht dagegen nur bei rund 14 Prozent der Befragten. Hilker: „Das ist für uns nicht zuletzt ein wichtiger Indikator dafür, dass unser Angebot im Bereich Logistische Dienstleistungen noch zu wenig bekannt ist und wir entsprechend aktiv auf unsere Geschäftspartner zugehen müssen.“ ■



Die Hartmann Spedition & Logistik AG betreibt seit Jahren ein großes Logistikzentrum im badischen Muggensturm. Durch den Bau eines neuen, mit eigenem Gleisanschluss ausgestatteten Coillagers, das Anfang Dezember eröffnet wurde, kann der Standort jetzt auch Schienentransporte abfertigen.

Mit mehr als 100.000 Quadratmeter Lager- und Produktionsfläche bietet das moderne Logistikzentrum von Hartmann einen imposanten Anblick. Dort können nahezu sämtliche Produkte – von Lebensmitteln über Papiere, Industrie- und Autoteile bis hin zu kosmetischen Produkten und pharmazeutischen Präparaten – umgeschlagen und EDV-gestützt gelagert werden. Zum Portfolio gehört auch ein Gefahrgutlager mit 3.000 Palettenstellplätzen, zugelassen für die Wassergefährdungsklassen I–III. Hier werden Farben und Lacke verschie-

denster Gefahrgutklassen gelagert und umgeschlagen. Neben der reinen Speditonsarbeit werden auf die jeweilige Branche abgestimmte Lagerleistungen wie Montage, Verpacken, Codieren und Konfektionieren angeboten. Das Unternehmen ist nach dem Qualitätsmanagementsystem ISO 9001 sowie Umweltmanagementsystem ISO 14001 zertifiziert. Mit der Eröffnung des neuen, 2.000 Quadratmeter großen Coillager-Zentrums mit einem 32-Tonnen-Zweitträger-Brückenkran sind auch Umschlag und Lagerung von Stahlprodukten möglich.

Für den Bau des neuen Coillagers war eigens ein stillgelegter Gleisanschluss reaktiviert worden. Die Gleise führen direkt in die Halle, denn aufgrund ihrer Witterungsempfindlichkeit können Coils nur in geschlossenen Räumen umgeschlagen werden. Erster Nutzer des neuen Angebots ist DaimlerChrysler. Drei mit Coils beladene Waggons rollen seit Dezember 2006 täglich nach Muggensturm. Dort werden sie umgeschlagen und per Lkw zum Produktionsstandort von DaimlerChrysler nach Gaggenau gefahren. „Um die Schienenverkehre zum Coillager-Zentrum zu ermöglichen, haben wir die Güterverkehrsstelle Muggensturm wiedereröffnet“, erläutert Rudolf Lang-Himmelsbach, der zuständige Regionale Vertriebskoordinator von Stinnes. Er hatte den Kontakt zu Hartmann aufgebaut und die betrieblichen und kommerziellen Voraussetzungen für den neuen Gleisanschluss koordiniert. Die Betreuung des Neukunden wurde von Jutta Rauch vom Verkaufsservice im KundenServiceZentrum Duisburg übernommen.

„Neben Stahlprodukten können über den Gleisanschluss auch diverse andere Gutarten umgeschlagen und auf der Schiene gefahren werden“, beschreibt Lang-Himmelsbach einen weiteren Vorteil des neuen Angebots. Zusätzliches Plus: Hartmann übernimmt auf Wunsch sowohl den Umschlag als auch die Lagerung und den Nachlauf per Lkw. Der Standort Muggensturm ist vor allem für Sendungen mit Zielen in Baden und im Elsass interessant, aber auch darüber hinaus. „So haben wir die Anfrage eines Kunden bekommen, der an einem Umschlag von Papierrollen und dem Weitertransport per Lkw nach Frankreich interessiert ist“, ergänzt Lang-Himmelsbach. ■



Intermodal stellt sich neu auf

Mit einer Reihe von Maßnahmen stellt sich das Geschäftsfeld Intermodal auf das prognostizierte Wachstum im Kombinierten Verkehr ein. Zentraler Bestandteil der Neuausrichtung von Intermodal ist ein umfassendes Projekt mit dem Arbeitstitel „KV-Bahn“.

Ziele dieses Projektes sind zum einen die engere, verkehrsachsenorientierte Zusammenführung von Produktion und Vertrieb. Des Weiteren soll eine Verbesserung der Qualität durch die eigenverantwortliche Steuerung der KV-Ressourcen sowie die Erhöhung der Kundenorientierung und -zufriedenheit durch weitere Prozessverbesserungen erreicht werden. Die Vorbereitungen zu der spätestens für den 1. Januar 2008 geplanten Einführung der KV-Bahn sind in vollem Gange: Bereits Ende letzten Jahres wurde der erste Pilot erfolgreich abgeschlossen.

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist ein Wachstumsmarkt, wie aktuelle Zahlen belegen. So stieg allein zwischen 2002 und 2006 die Verkehrsleistung um ungefähr 30 Prozent auf 16,6 Milliarden Tonnenkilometer. Davon können andere Verkehrsträger einschließlich des Lkws nur träumen. Intermodal hat sich auf diesen Trend eingestellt und wird seine Produkte und Prozesse im KV künftig integriert steuern. Das Ge-

schäftsfeld übernimmt dann auch die volle Ergebnisverantwortung. „Wir gehen davon aus, dass wir damit am Markt noch wettbewerbsfähiger sind“, ist sich Dr. Sebastian Jürgens, Leiter von Intermodal, sicher. Äußeres Zeichen der Neuaufstellung ist auch die eigene Marke Intermodal DB Logistics, unter der das Geschäftsfeld beginnend im 1. Quartal 2007 am Markt agiert.

Im Rahmen des Projekts „KV-Bahn“ werden Produktion und Vertrieb zunächst Angebote für die wichtigsten Verbindungen im Kombinierten Verkehr erarbeiten beziehungsweise weiterentwickeln. Dazu gehören der internationale Nord-Süd- sowie der West-Ost-Korridor, aber auch die großen deutschen KV-Netze. Der Vorteil für die Kunden: Sämtliche Angebote kommen künftig maßgeschneidert aus einer Hand.

Erste Pilotverkehre

Der erste Pilot konnte im Zeitraum von September bis Oktober 2006 auf dem so

genannten Rheinkorridor, der von den Westhäfen bis nach Italien reicht, erfolgreich durchgeführt werden. Aufgrund der besonderen Qualitätsanforderungen der Kunden auf dieser Strecke und wegen der hohen Transportdichte eignet sich der Korridor hervorragend für diesen Zweck. Bei den ersten Probeverkehren wurden bereits interne Prozesse optimiert und das Ressourcenmanagement nachhaltig überprüft. Insbesondere die Kundeninformation zu den jeweiligen KV-Verkehren ließ sich wirksam verbessern, da die Überwachung der Transporte von Terminal zu Terminal erfolgte. Auf diese Weise sind alle Informationen frühzeitig und gebündelt in der in Frankfurt am Main angesiedelten Transportüberwachung des KVs verfügbar.

In einer zweiten Pilot-Stufe soll eine Ausweitung der betrachteten Verkehre auf die gesamte Nord-Süd-Achse von Norddeutschland bis in die Alpenregionen erfolgen. Dabei stehen dann neben Verbesserungen auf Prozessebene quantitative Messungen zu den Verkehren im Zentrum der Betrachtung. So werden unter anderem Erkenntnisse über die Produktivitäten der neuen Produktionskonzepte erwartet.

Weitere Maßnahmen

Zu den weiteren Maßnahmen, mit denen sich Intermodal auf den erwarteten Volumenanstieg einstellen will, gehört auch der Ausbau des Angebots im maritimen KV. Dabei soll vor allem die Anbindung der West- und Nordhäfen ausgebaut werden, da diese eine zentrale Rolle im Zusammenhang mit dem Wachstum im maritimen Containergeschäft spielen. Geplant ist unter anderem die Schaffung einer neuen Drehscheibe für die Westhäfen, die ähnlich wie Maschen – Europas größter Rangierbahnhof für Hinterlandverkehre ab den deutschen Nordhäfen – eine zentrale Hub-Funktion übernehmen soll. Dort könnten dann ebenfalls Mengen gebündelt und in Ganzzügen ins Hinterland transportiert werden.

Ein weiteres Standbein bilden Investitionen in das rollende Material, das derzeit europaweit eine knappe Ressource darstellt. Bis Ende 2007 werden etwa 2.000 neue Waggons den bestehenden Wagenpark von 11.200 Einheiten verstärken. „Mittelfristig wollen wir einen dreistelligen Millionenbetrag für den Ausbau der KV-Wagenflotte aufwenden“, benennt Dr. Jürgens die angestrebte Summe.

Auch in Umschlagterminals soll weiter investiert werden, nach Überzeugung von Dr. Jürgens eine wichtige Maßnahme für die Zukunft: „Bis zum Jahr 2015 fehlen in Europa Terminkapazitäten für etwa 1,7 Millionen Ladeeinheiten“, warnt er. Dem wolle man in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße entgegenwirken. Hierzu sollen in ganz Europa umfangreiche Maßnahmen umgesetzt, das heißt, wichtige Kernterminals in diesem Zuge erweitert und modernisiert werden. „Mit den genannten Maßnahmen ist Intermodal gut gerüstet, um erfolgreich am Wachstum im Kombinierten Verkehr zu partizipieren“ so Dr. Jürgens. ■

Geschäftsfeld Intermodal
Frank Erschkat
Tel.: +49 (0)30 29754-310
Fax: +49 (0)30 29754-319
E-Mail: frank.erschkat@db-intermodal.com

Railport Duisburg:

Trimodaler Umschlag mit Gleisanschluss

Mit dem Railport-System ermöglicht Railion Verladern und Empfängern ohne eigenen Gleisanschluss einen wirtschaftlichen Zugang zum Schienennetz. Der Railport Duisburg geht noch einen Schritt weiter: Durch seine exponierte Lage im Duisburger Hafen bietet er zusätzlich eine interessante Anbindung an das Binnenschiff.

Das Angebot des Railports in Duisburg ist umfassend. Neben den Umschlagmöglichkeiten zwischen Straße, Schiene und Binnenschiff beinhaltet das Portfolio auch zahlreiche logistische Zusatzleistungen. Dazu zählen unter anderem das Palettieren und Kommissionieren sowie die Zwischenlagerung. 13.500 Quadratmeter Lagerfläche, 700 Meter Kailänge und zwei Kilometer Aufstellgleise sowie mehrere Lkw-Ladestraßen unterstreichen das enorme Leistungspotenzial des in Europas größtem Binnenhafen gelegenen Railports. In den zwei modernen Trockenumschlaghallen arbeiten vier Brückenlaufkräne mit Kapazitäten von bis zu 40 Tonnen. „Durch die Wasserüberkrandung der Hallen können wir problemlos witterungsunabhängig vom Schiff direkt auf die Schiene umschlagen“, nennt Werner Zimmermann, Verkaufsleiter im Marktbereich Montan, eine Besonderheit der Infrastruktur.

Die vielseitigen Möglichkeiten des Railports überzeugten auch die F. Hackländer GmbH. Der in Kassel beheimatete Stahlhändler ließ sich bislang ausschließlich per Lkw

rund 20.000 Tonnen Stahlbleche im Jahr vom Schneidebetrieb E.S.P. Europese Staal Prefabricatie N.V. im belgischen Geel anliefern. Railion unterbreitete Hackländer ein Angebot für den Transport mit Bahn und Binnenschiff – und erhielt den Zuschlag. „Ausschlaggebend für den Erfolg war die Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit der Verkehre und die Planungssicherheit für den Kunden“, weiß Zimmermann. „Der Einsatz des Binnenschiffs ist notwendig, da E.S.P. keinen eigenen Gleisanschluss besitzt.“

Rund 600 Tonnen Bleche werden pro Transport mit dem Schiff befördert und im Railport Duisburg direkt auf die Bahn umgeschlagen. Bis zu acht gedeckte Wagen bringen die Bleche dann im Einzelwagenverkehr sicher an ihr Ziel: die Güterverkehrsstelle Papierfabrik in Kassel. Dort wird die Ware von Hackländer zwischengelagert, angearbeitet und schließlich dem Endkunden zugeführt. „Wir sind mit dem Verlauf der Transporte sehr zufrieden“, kommentiert Thomas Schröder, Betriebsleiter bei Hackländer, die bisherige Zusammenarbeit mit Railion. ■



Der Railport Duisburg ermöglicht den direkten Umschlag vom Binnenschiff auf die Schiene

BTT mit eigener Website

Seit Ende des letzten Jahres präsentiert sich die Railion-Tochter BTT Bahn-Tank Transport GmbH mit einem eigenen Internetauftritt. Unter www.btt-gmbh.de bietet der auf chemische Produkte, Mineralöl und Düngemittel spezialisierte Logistiker viele nützliche Online-Services.

Auf der neuen Website verdeutlicht die BTT ihre Kompetenz im Bereich Chemie-, Mineralöl- und Düngemitteltransporte in sechs Rubriken. Neben einem umfassenden Unternehmensporträt sind vor allem zahlreiche Informationen zum Thema Wagenladungsverkehr, Kombiniertes Verkehr und dem Kesselwagenmanagement zu finden. Weitere Services wie ein Online-Güterfahrplan oder die NHM-Code-Suche runden das Angebotsspektrum ab. Die Rubriken im Einzelnen:

Im Bereich **Unternehmen** findet der Kunde alle relevanten Informationen über BTT. Neben Firmenprofil, Kooperationspartnern

und Pressebereich bietet die Unterrubrik „Schwerpunkt Schiene“ Chemiekunden wichtige Informationen zum Thema Sicherheit.

Unter **Branchenkompetenz** werden neben den einzelnen Branchen, die BTT betreut, auch die eigens entwickelten Branchenprodukte Railion**chem-solution** und Railion**oil-solution** vorgestellt.

Wer mehr über die logistischen Komplettangebote auf der Schiene für die Branchen Chemie, Mineralöl und Düngemittel erfahren möchte, wird auf der Seite **Wagenladungsverkehr** fündig.

Die Rubrik **Kombinierter Verkehr** informiert über die Leistungen und Konzepte von BTT für den Transport im Kombinierten Verkehr. Dazu gehören zum Beispiel **BTT-RailConcept**, das eigens für Containerverkehre mit Schienenanbindung geschaffen wurde, oder **BTTSupplyChainConcept**, das Angebot für den Containertransport auf allen Verkehrsträgern.

Unter **Kesselwagenmanagement** werden die umfangreichen Leistungen von BTT im Bereich Kesselwagenmanagement vorgestellt, unter anderem die Betreuung, Vermietung und Disposition des Equipments.

Im Bereich **Service** sind die relevanten Online-Anwendungen zu finden. Dazu zählen ein Online-Güterwagenkatalog, das Umwelttool EcoTransIT, die Anwendung Güterbahnhöfe DIUM, die NHM-Code-Suche und der Güterfahrplan (siehe hierzu Artikel gegenüberliegende Seite). ■

RFID-Gemeinschaftsprojekt gestartet

Der Bereich Logistik Service und Railion Nederland haben in Zusammenarbeit mit dem Bereich E-Solutions & IT-Management der Schenker AG und der T-Systems Enterprise Service GmbH ein Projekt zur Einführung von RFID (Radio Frequency Identification Devices) gestartet.

Idee des Pilotprojekts ist es, künftig am Railion-Standort in Geleen in den Niederlanden sämtliche ein- und ausgehenden Waggons mit Transpondern auszustatten, um zahlreiche Prozesse optimieren zu können. Anfang des Jahres wurde als erster Projektschritt eine Untersuchung der technischen Machbarkeit in Angriff genommen. In Geleen, kurz hinter der deutsch-niederländischen Grenze bei Aachen, betreibt Railion Nederland im Chemelot-Chemie-

park den Werksrangierdienst sowie eine Reparaturwerkstatt für Rangierloks und Kesselwaggons. Insgesamt finden hier etwa 48.000 Waggonein- und -ausgänge im Jahr statt, verbunden mit rund 12.500 Rangieraufträgen. Weitere 60.000 Waggons pendeln zwischen Chemelot und dem Hafen Stein.

„Die Zufriedenheit der Kunden ist hoch, wie am Beispiel des jüngst verlängerten Vertrags mit DSM zu erkennen ist“, weiß Erik Koning, Key Account Manager bei Railion Nederland (siehe hierzu auch Artikel Seite 16). Trotzdem gibt es Optimierungspotenzial: „Denn die über die Jahre gewachsenen Organisationsprozesse basieren auf zahlreichen Dokumenten in Papierform, konventioneller Kommunikation mit Telefon und E-Mail, und sie sind verbunden mit Medienbrüchen zu den bestehenden EDV-Systemen“, so Lothar Welker, Projektleiter bei Railion Logistik Service.

Die zukunftssträchtige Lösung liegt im elektronischen Datenaustausch. Transponder-Chips mit integrierter Sendeantenne können mit stationären Leseantennen und mobilen Datenerfassungsgeräten berührungslos und ohne Sichtkontakt ausgelesen werden. Sie sollen künftig insbesondere die Wageneingangserfassung, die Wagenkontrolle und das Wagen- und Behältermanagement einschließlich Werkstattbetrieb vereinfachen. Außerdem wird die Wagenlokalisierung auf dem Chemelot-Areal verbessert.

Konzeptbestandteil ist eine von Schenker bereitgestellte und bereits im Echtbetrieb laufende RFID-Middleware von Oracle, deren Betrieb und Weiterentwicklung von T-Systems sichergestellt wird. Ihr Einsatz versetzt DB Logistics in die Lage, laufende und künftige RFID-Projekte weltweit einheitlich und synergetisch abzuwickeln.

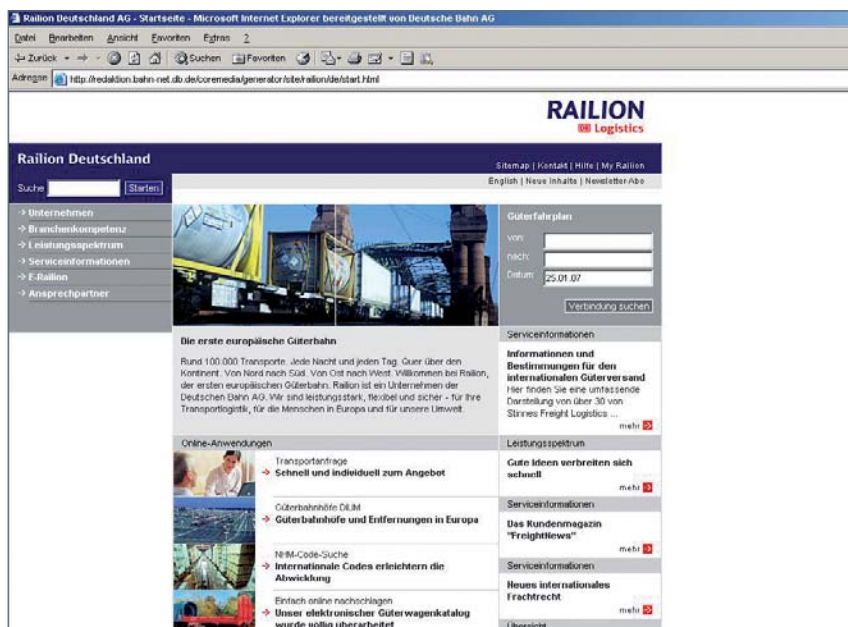
Insgesamt soll RFID dazu beitragen, den Datenerfassungsaufwand zu verringern und die Datenqualität sowie -aktualität zu erhöhen. „Dies verbessert nicht nur die Servicequalität und die Kundenzufriedenheit, sondern hilft auch, das bestehende Geschäft weiter auszubauen“, freut sich Koning. ■



Foto: Bee Ink

Neuer Internetauftritt von Railion

Ab März gibt es unter www.railion.com eine neue Internetpräsenz, welche die bisherigen Auftritte von Stinnes Freight Logistics und Railion vereint. Großer Vorteil der Website ist eine vereinfachte Nutzerstruktur, die den Kunden hilft, ihre Geschäftsprozesse mit Railion zu optimieren.



Grund für den Relaunch der beiden bisherigen Internetauftritte ist die Änderung der Führungsstruktur von DB Logistics. Dadurch rücken Vertrieb und Produktion des Schienengüterverkehrs unter der Marke Railion noch enger zusammen. Die Website ermöglicht es den Kunden, sich schnell über alle wichtigen Angebote und Leistungen des Logistikdienstleisters zu informieren und aktuelle Daten in Erfahrung zu bringen. Neben einer umfassenden Unternehmensdarstellung werden vor allem Themen wie Branchenkompetenz, Leistungsspektrum und Serviceinformationen ausführlich behandelt. Von der Startseite gelangt der Nutzer über die auf der linken oberen Hälfte befindliche Navigationsleiste leicht zu den verschiedenen Inhaltsseiten. Die neuen Rubriken im Einzelnen:

Unternehmen

Hier findet der Nutzer sämtliche relevanten Informationen zu Railion, unter anderem ein ausführliches Unternehmensporträt, Auskunft zum Railion-Verbund und den Beteiligungsgesellschaften sowie den Pressebereich. Auch wer mehr zum Thema

Umwelt, Sicherheit und Qualität wissen möchte, ist an dieser Stelle richtig.

Branchenkompetenz

Auf diesen Seiten werden die einzelnen Branchen vorgestellt, die Railion im Schienengüterverkehr betreut. Der Besucher findet umfangreiche Informationen zu den Markt Bereichen, den einzelnen Branchenteams, den Branchenprodukten und zum Automotive-Sektor, der von der Schenker Automotive RailNet GmbH betreut wird.

Leistungsspektrum

Unter dieser Rubrik erhält der Nutzer Auskunft über sämtliche Produkte und Leistungen von Railion. Dazu zählen die Ganzzug- und Einzelwagen-Produkte, aber auch das Railport-System und logistische Zusatzleistungen wie Lagerhaltung und Werksverkehr.

Serviceinformationen

Alle zusätzlichen Informationen, die für den eigentlichen Transport notwendig sind, werden dem Kunden hier zur Verfügung gestellt. Dazu gehören zum Beispiel die Preise und Konditionen, auf deren Basis die

Transporte stattfinden, oder diverse internationale Gütertarife. Des Weiteren erhält der Nutzer einen Einblick in die Arbeit des KundenServiceZentrums und die verschiedenen Servicebereiche.

E-Railion

Wie beim bisherigen Auftritt von Railion ist unter „E-Railion“ eine Vielzahl praktischer Online-Dienste zu finden, mit deren Hilfe der Kunde die Arbeitsprozesse rund um den Gütertransport mit Railion vereinfachen kann. Folgende Anwendungen wurden integriert:

- Der elektronische Güterwagenkatalog bietet alle relevanten Informationen zu den verschiedenen Güterwagengattungen von Railion.
- Güterbahnhöfe DIUM gibt Auskunft über Transport- und Abfertigungsmöglichkeiten an über 12.000 Güterbahnhöfen in 23 Ländern Europas.
- Mit der NHM-Code-Suche steht ein Online-Tool zur Verfügung, das den Bestellprozess vereinfacht. Übersichtlich und schnell findet der Nutzer hier die Codierung für das transportierte Frachtgut.
- Unter Ladestellensuche verbergen sich gleich zwei Anwendungen. Die „Freiladegleissuche“ ist ein hilfreiches Tool für Verloader, die keinen eigenen Gleisanschluss besitzen. Die Holzverladebahnhöfe können als Katalog heruntergeladen werden, der alle bundesweiten Holzverladebahnhöfe beinhaltet.
- Über den unabhängigen Service EcoTransIT können Kunden transportbezogene Umweltparameter leicht berechnen.
- Die Transportanfrage übers Internet ermöglicht es Railion, schnell das passende Angebot für jede Transportaufgabe zu erarbeiten.

Ansprechpartner

Last but not least sind unter dieser Rubrik sämtliche Ansprechpartner für die jeweiligen Bereiche und Themengebiete innerhalb von Railion übersichtlich aufgelistet. ■



Foto: Corbis/Reuters

Railion fährt Sonderschichten wegen Kyrill

Mit Spitzenwerten um die 190 Stundenkilometer fegte Orkan „Kyrill“ am 18. Januar über das Land und hinterließ eine Spur der Verwüstung. Umgefallene Bäume, beschädigte Oberleitungen und Äste, die sich in den Stromabnehmern der Loks verhakten, zwangen die Railion Deutschland AG zeitweilig den Betrieb einzustellen. Dank der hohen Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter in allen Bereichen konnte die Versorgungssicherheit der Industrie jedoch weitestgehend aufrechterhalten werden.

Am Abend des 18. Januar um 18:50 Uhr fiel die Entscheidung: Die Bahn musste erstmals in der Geschichte des Unternehmens ihren Betrieb einstellen. Zu unsicher wäre ein Befahren des vielfach durch Sturm Schäden blockierten Schienennetzes gewesen. Für Railion bedeutete dies den Ausfall von nicht weniger als 850 Güterzügen im gesamten Bundesgebiet. Nun galt es, das wertvolle Transportgut zu sichern. Hier war die Weitsicht der Mitarbeiter im operativen Geschäft in einer sehr unüberschaubaren Situation gefragt. So ließen beispielsweise Mitarbeiter des KundenServiceZentrums im Kombinierten Verkehr in Abstimmung mit den Kunden und der CargoLeitStelle zum Teil Züge noch kurz vor der Einstellung des Betriebes in den KV-Terminals festhalten. Dadurch konnten die Spediteure am darauffolgenden Morgen auf die Wechselbrücken zugreifen und diese per Lkw abfahren. Denn der Spuk war zwar innerhalb weniger Stunden vorüber, doch das gesamte Ausmaß der Schäden wurde erst im Laufe des folgenden

Tages gänzlich sichtbar: Mehrere hundert Züge standen in den Zugbildungsanlagen.

Meldungen über Störungen gab es bundesweit, besonders stark betroffen waren jedoch die Regionen Berlin/Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Süddeutschland, Thüringen und allen voran Westfalen und das Ruhrgebiet. Dass die Schäden über das gesamte Netz verstreut waren, machte die Situation besonders problematisch. Zwar konnte der Betrieb freitags wieder aufgenommen werden, ein an der Priorität der Transporte ausgerichteter Schienengüterverkehr war aber aufgrund von weiterhin gesperrten Streckenabschnitten zunächst kaum möglich.

Schnelles Handeln

Bereits während des Sturms wurden Züge gesichert und ihre Standorte registriert. Die Disponenten pflegten zeitnah wesentliche Daten in die IT- und Dispositionssysteme

ein. Nach der Bestandsaufnahme der aufgetretenen Schäden und des bestehenden Rückstauvolumens reagierte Railion auf die Herausforderung umgehend mit einer deutlichen Ausweitung der Produktionszeiten. So beschloss man am Tag nach dem Sturm mit allen zu beteiligenden Gremien die Verlängerung der Arbeitszeiten am bevorstehenden Wochenende und dem darauffolgenden Montag. In den Zugbildungsanlagen wurde am Samstag in der Spätschicht gearbeitet und am Montag bereits wieder in der Frühschicht mit der Arbeit begonnen. In den zentralen Dispostellen verstärkte man den Personaleinsatz für die kommenden Tage und auch in der CargoLeitZentrale, den Transportmanagements, dem KundenServiceZentrum und den Cargo Zentren wurden für das Wochenende zusätzliche Schichten eingelegt.

Die Betriebslage nach dem Sturm stellte eine noch nie da gewesene Situation für Railion, aber auch für ihre Kunden dar. „Umso wichtiger war für unsere Ansprechpartner auf Kundenseite die kontinuierliche Information durch ihre Betreuer im Vertrieb und die Disponenten im KundenServiceZentrum, zwecks Koordination und Abstimmung weiterer Maßnahmen für rückgestaute Verkehre“, so Jens Küter, Leiter des KundenServiceZentrums der Railion Deutschland AG. Vertrieb und KundenServiceZentrum informierten ihre Kunden täglich über Veränderungen der allgemeinen Lage und der Problemfälle im Detail. In ver-

schiedenen Fällen wurden Standleitungen zwischen den Kunden, betroffenen Cargo Zentren und dem KundenServiceZentrum eingerichtet.

Oberste Priorität besaß während der gesamten Zeit neben dem Abbau des Rückstaus die Versorgungssicherheit der Industrie. Durch die engen Absprachen mit den Kunden über Gestellung, Abstellung sowie Weiterlauf von Einzelwagen und Zügen und die operativen Anstrengungen in der Fläche ließen sich diverse Anlagenstillstände vermeiden.

Auflösung des Rückstaus mit Hilfe von Sonderzügen

Innerhalb der ersten vier Tage nach dem Sturm konnte der immense Rückstau der Züge über die Hälfte reduziert werden. Besonders mithilfe des verstärkten Personaleinsatzes am Wochenende war Railion in der Lage, sich auf dessen Bewältigung zu fokussieren. Während der darauf folgenden Woche hatte der Schienencarrier zusätzlich das normale Güteraufkommen zu transportieren, das ohnehin für diese Kalenderwoche vorgesehen war. Thomas Streicher, Leiter des zentralen Durchführungsmanagements, beschreibt die Situation: „Wir haben bewusst den planmäßigen Transporten Vorrang vor den Rückstauvolumina eingeräumt, um unseren Kunden so schnell wie möglich wieder Planungssicherheit zu geben. Ausnahme waren dabei aber immer die Sendungen, die als so genannte ‚Feuerwehrezüge‘ gefahren werden mussten, um die Versorgung der Industrie sicherzustellen.“

Die rückgestauten Verkehre – dies betraf nicht nur die Zulieferung, sondern auch den Abtransport fertig produzierter Waren – ließen sich mit dem Einsatz von Sonderzügen weiter abbauen. Auch am darauf folgenden Wochenende wurden die ausgedehnten Arbeitszeiten beibehalten und brachten Beruhigung in die bis dahin angespannte Betriebslage. „Unter den widrigen Umständen war es dem Engagement der Mitarbeiter und der Kooperationsbereitschaft der Kunden zu verdanken, dass die Versorgungssicherheit aufrechterhalten werden konnte“, ist Wilfried Kramer, Geschäftsführer der Schenker Automotive RailNet GmbH, überzeugt. „Die positive Rückmeldung vieler unserer Kunden hat gezeigt, dass wir unser wichtigstes Ziel in dieser schwierigen Situation erreicht haben.“ ■

Aus zwei mach eins

Zum 1. Januar 2007 wurden die beiden Marktbereiche Baustoffe/Entsorgung und Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter zum neuen Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter zusammengelegt. Kernstück der neuen Struktur ist eine konsequent branchenorientierte Ausrichtung des Vertriebes in Branchenteams.

Die Neuausrichtung bildet die ideale Voraussetzung für die künftigen Anforderungen und Bedürfnisse des Marktes nach spezifischen Transport- und Logistiklösungen. Karsten Sachsenröder, Leiter des neuen Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, hatte bereits die beiden zusammengeführten Marktbereiche geleitet. Er beschreibt den zentralen Vorteil der Umstrukturierung: „Wir können jetzt nicht nur ein sehr breites Spektrum von Branchen bedienen, sondern mit unseren spezialisierten Teams auch genau auf die spezifischen Bedürfnisse unserer Kunden eingehen.“ Dazu gehören vor allem individuelle Logistiklösungen – von internationalen Getränke-, Ton- oder Papierverkehren über Transporte von Möbeln bis hin zur Rohstoffversorgung von Bioethanolanlagen.

Die neuen Branchenteams werden in den Organisationseinheiten „Vertrieb Baustoffe“ und „Vertrieb Industrie- und Konsumgüter“ zusammengefasst. Die Teams im Bereich Baustoffe, die unter der Leitung von Moritz Berger stehen, sind wie folgt aufgeteilt:

- Kalk/Reagips/Slurry
- Baustoffe
- Projektgeschäft
- Bahnbau
- Entsorgung

Der Bereich Industrie- und Konsumgüter, geleitet von Rainer Wunderlich, umfasst die Teams:

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

Die Holzlogistik wird weiterhin durch die Tochter Nieten Fracht Logistik GmbH betreut.

Die neue Vertriebsstruktur gewährleistet gemeinsam mit dem Produktmanagement – geleitet von Mario Carl – und den Teams aus dem Bereich Koordination und Entwicklung die durchgängige Betreuung der Kunden einer Branche aus einer Hand. Darüber hinaus entwickelt das Team Projekte und Logistik ausgeklügelte Konzepte für umfangreiche Projekte. Sachsenröder: „So bieten wir für diverse Bau- und Entsorgungsprojekte bereits während der Planungsphase ein umfassendes Angebot an Logistikleistungen. Unsere Kunden können sich dann voll und ganz auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren.“ Zum internationalen Leistungsspektrum des neuen Marktbereichs zählen neben dem Schienentransport

auch der Einsatz von Lkw und Binnenschiff sowie umfangreiche Zusatzdienstleistungen im Lagerbereich, aber auch die Organisation und Durchführung von Vor- und Nachläufen und der Werkslogistik. ■



Ein Team (v. l.): Rainer Wunderlich, Leiter Vertrieb Industrie- und Konsumgüter, Moritz Berger, Leiter Vertrieb Baustoffe, Karsten Sachsenröder, Leiter Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Mario Carl, Leiter Produktmanagement



Foto: Hafen Hamburg/Hettchen

Hamburger Hafen:

Deutschlands Hafen Nummer 1

Mit einem Umschlagrekord von 135 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr ist der Hamburger Hafen mit Abstand der größte deutsche Seehafen. Gleichzeitig gilt Deutschlands „Tor zur Welt“ mit knapp 9 Millionen TEU umgeschlagener Container als Europas wichtigster Containerhafen für den Handel mit China, Osteuropa und dem Ostseeraum.

Als offizielle Geburtsstunde des Hamburger Hafens gilt das Jahr 1189, als Kaiser Friedrich Barbarossa mit einem Freibrief den Hamburgern Privilegien wie die zollfreie Fahrt auf der Unterelbe bis zur Nordsee und das Marktrecht zusicherte. Weiterer wichtiger Meilenstein in der Hafengeschichte war im Jahr 1321 der Beitritt Hamburgs zur Hanse, der bedeutendsten Handelsvereinigung des Mittelalters. Mit dem Bau des Freihafens und der Speicherstadt – dem nach wie vor größten zusammenhängenden Lagerhauskomplex der Welt – erhielt der Elbehafen Ende des 19. Jahrhunderts erneut entscheidende Vorrechte. Bis heute sind Umschlag und Lagerung ausländischer Waren im Hamburger Freihafen zollfrei.

1967 wurde auf dem Burchardkai das erste Containerschiff abgefertigt. Damit begann die Industrialisierung des Seeverkehrs und

für den Hamburger Hafen das Containerzeitalter. Heute ist der Containerverkehr wichtigster Wachstumsmotor. Allein im vergangenen Jahr wurden in Hamburg knapp 90 Millionen Tonnen an Containergut gelöscht und geladen. Das entspricht einer Zuwachsrate von 9,6 Prozent gegenüber 2005 – ein absoluter Rekord. Damit steht Hamburg auf Platz neun der weltgrößten Containerhäfen. Im Jahr 2002 wurde mit dem Container Terminal Altenwerder (CTA) das derzeit modernste Containerterminal der Welt von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in Betrieb genommen. Auf den Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort fertigt die HHLA zwei Drittel aller Container des Hafens ab. Ein Drittel des Volumens wird von der Container Terminal- und Logistik-Gruppe Eurogate umgeschlagen. Im Jahr 2006 entsprach dies knapp 33,36 Millionen Tonnen. Der Containerboom an der Elbe ist indes noch nicht zu

Ende. Erweiterungsflächen für einen Umschlag von bis zu 18,1 Millionen TEU stehen im Hafengebiet bereits zur Verfügung.

Breites Dienstleistungsspektrum

Die Bandbreite der Dienstleistungsangebote des Universalhafens Hamburg deckt ein breites Anforderungsprofil ab. Sie reichen von den traditionellen Umschlag- und Lageraktivitäten über Warenbearbeitung und Logistikdienstleistungen bis hin zu IT- und Kommunikationsleistungen. Spezialbetriebe sorgen zudem für die Reparatur beschädigter Container sowie deren Zwischenlagerung oder Vermietung. Doch das ist nicht alles: Hamburg gehört zu den bedeutendsten europäischen Lager- und Verteilungszentren für hochwertige Außenhandelsgüter und Rohstoffe. Das angebotene Leistungsspektrum ist auch für diese Waren weit gefächert. Es reicht von der Lagerung, Qualitätskontrolle und dem Frachtmanagement sämtlicher Abfertigungsaufgaben über Fakturierung und Verzollung bis hin zu speziellen Services wie der Veredelung und Nachbearbeitung witterungsempfindlicher Produkte.

Nicht nur die Leistungen, auch die Infrastruktur des Hamburger Hafens kann sich sehen lassen: So stehen insgesamt 320 Liegeplätze für Seeschiffe – davon 38 für die Großcontainer- und Passagierschiffe – und 55 Landungsanlagen für Fähranleger zur Verfügung. 170 Kilometer öffentliche Straßen und 350 Kilometer Gleisanlagen der Hamburger Hafenbahn durchziehen das Hafengebiet. Sie werden von der Hamburg Port Authority (HPA) betreut. Für Massengüter sind Silo- und Lagerkapazitäten von zirka 700.000 Tonnen vorhanden sowie Lagerflächen von rund 700.000 Quadratmetern und Tanklagerkapazitäten von mehr als 2 Millionen Kubikmetern. Mit einer Vielzahl von Containerbrücken und Kränen – unter anderem Mobil- und Schwimmkränen – können nahezu alle Güter umgeschlagen werden. Allein für den Bahnumschlag stehen drei Verladeanlagen bereit.

Hamburg setzt verstärkt auf die Schiene

Die Hinterlandanbindung per Schiene kann ebenfalls mit Superlativen aufwarten: Der Hamburger Hafen ist der größte Bahncontainer-Umschlagplatz Europas. Im Wettbewerb der Fernverkehrsträger von und nach Hamburg besitzt die Schiene einen Marktanteil von über 70 Prozent. Heute laufen rund 190 internationale und nationale Containerzüge am Tag vom und zum Elbehafen. In Hamburg-Billwerder befindet sich neben zahlreichen anderen KV-Terminals einer der größten und modernsten deutschen Umschlagbahnhöfe für den kombinierten Ladungsverkehr. Darüber hinaus werden per Schiene viele Massengüter wie beispielsweise Erze, Kohle, Düngemittel, Getreide und Zucker nach Hamburg oder von dort ins europäische Hinterland befördert.

Für den Transport mit Lkws bietet Deutschlands größter Seehafen zwar gute Voraussetzungen. So ist allein die Stadt Hamburg von einem Netz von rund 80 Kilometer Autobahnen durchzogen und zu den großen internationalen und den benachbarten regionalen Wirtschaftszentren gibt es gute Anbindungen. Doch das Lkw-Aufkommen stößt mittlerweile an seine Grenzen. Rund 38.000 Fahrzeuge passieren heute täglich den Finkenwerder Knoten, wichtigste Verkehrsader im Hamburger Hafen. Durch das zweistellige Wachstum des Hafenumschlags könnten es laut Expertenmeinung in zehn Jahren drei Mal so viele Lkws sein. Deshalb wird der Verkehrsknoten derzeit auf vier Spuren

erweitert. Eine zusätzliche Entlastung soll mit dem Bau der A 252 – der so genannten Hafenuferspange – durch den Hamburger Freihafen geschaffen werden.

Neben Lkw- und Bahnverbindungen bietet die Binnenschifffahrt für Massen- und Gefahrgüter sowie zunehmend auch für Container interessante Transportangebote von und nach Hamburg. So gibt es vermehrt Binnenschifftransporte auf der Elbe Richtung Magdeburg und Dresden und weiter in den Osten bis in die Tschechische Republik. Zudem ermöglichen die Elbeseitenkanäle einen regen Binnenschiffverkehr nach Berlin, Hannover und Lübeck.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens auch in Zukunft zu sichern, steht in den kommenden Jahren die Erweiterung der Infrastruktur – vor allem der

Umschlagkapazität – im Vordergrund. Bis 2015 will die Stadt Hamburg 2,25 Milliarden Euro in den Ausbau investieren. Als wichtigstes Projekt wird die Erweiterung und Vertiefung der Elbe angesehen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen können dann große Seeschiffe, wie zum Beispiel Containerschiffe der so genannten Post-Panamax-Klasse, den Hamburger Hafen unabhängig von den Gezeiten bedienen. Für die Verbesserung der Hinterlandanbindungen über die Schiene arbeiten zudem DB Logistics und HPA derzeit gemeinsam an einem Masterplan Hafenbahn. So soll zum einen durch optimierte betriebliche Maßnahmen in der Bahnabwicklung und zum anderen durch Investitionen in Höhe von 500 Millionen Euro die Kapazität der Züge bis 2015 auf 450 Abfahrten pro Tag aufgestockt werden, ein deutliches Bekenntnis zum Verkehrsträger Schiene. ■

Die Hafenaktivitäten von Railion

Als größter deutscher Hafen bietet der Hamburger Hafen über seine gut ausgebaute Hinterlandanbindung optimale Bedingungen für den Schienengüterverkehr. Railion transportiert große Mengen vom und zum Elbehafen. Im Folgenden einige Beispiele:

Der **Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter** organisiert den Schienentransport von 500.000 Tonnen Agrarprodukte zum Hamburger Hafen. Darüber hinaus fährt Railion Sojaschrot von Hamburg Hohe Schar – wo Europas größte Ölmühle steht – nach Tschechien.

Für die Chemische Industrie übernimmt die Railion-Tochter **BTT BahnTank Transport GmbH** zahlreiche Containertransporte nach Hamburg. Allein vom Standort Burghausen der Wacker Chemie AG ist es täglich ein Zug je Richtung.

Der Hamburger Hafen ist auch für die Rohstoffversorgung der deutschen Montanindustrie von großer Bedeutung. Zirka 12 Millionen Tonnen wickelte der **Marktbereich Montan** im vergangenen Jahr über den Elbehafen ab, davon 8,7 Millionen Tonnen Eisenerz und 1 Million Tonnen Steinkohle im Import. Die Exportmengen ab Hamburg sind dagegen verhältnismäßig gering – insgesamt eine halbe Millionen Tonnen, wobei Eisen und Stahl 0,45 Millionen Tonnen ausmachten und NE-Metalle sowie Erze 52.000 Tonnen.

Intermodal transportierte 2006 gemeinsam mit seinen Partnern Transfracht International GmbH (TFG), Metrans a. S. und POLZUG Intermodal GmbH knapp 1,2 Millionen TEU von und zum Hamburger Hafen – ein Wachstum von knapp 9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zudem wurde ein Hafenbeauftragter eingesetzt, der die Aktivitäten von Intermodal und den Operateuren vor Ort bündelt. ■

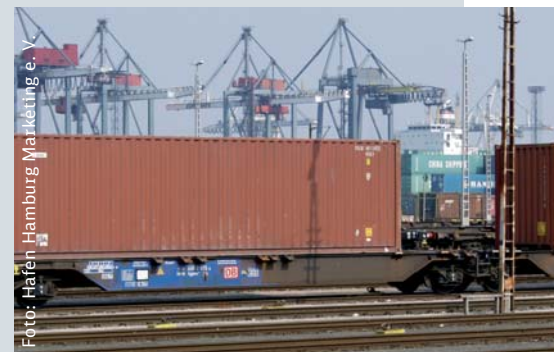


Foto: Hafen Hamburg Marketing e.V.



Chemelot verlängert Zusammenarbeit mit Railion Nederland

Foto: Beerink

Railion Nederland hat erneut einen fünfjährigen Zuschlag für den Betrieb der Rangierarbeiten auf dem Chemelot-Gelände im niederländischen Geleen erhalten. Dabei handelt es sich um das logistische Schienenzentrum zweier Global Player in der petrochemischen Industrie: Sabc und DSM.

Das Rangiergelände verfügt über eine Gesamtfläche von 800 Hektar, 55 Kilometer Gleise, 169 Weichen, eine Sicherungsanlage und 6 eigene Lokomotiven. Pro Tag kommen zwischen 10 und 15 Züge an und fahren wieder ab, rund 400 Wagen werden abgefertigt. Sie sind sowohl mit den

Endprodukten als auch Grundstoffen für die chemische Industrie beladen. Die meisten Waggons verkehren in festen Umläufen zwischen DSM und Sabc sowie Umschlagbetrieben in den Häfen von Rotterdam und Antwerpen, aber auch weiteren Industriestandorten in Europa.

Die Rangiertätigkeiten auf dem Chemelot-Gelände wurden früher vom DSM-Personal ausgeübt, liegen aber bereits seit 2003 in den Händen von Railion Nederland. Mit einem rund vierzigköpfigen Spezialteam verrichtet der Schienenlogistiker die täglich anfallenden Aufgaben. Und das zur Zufriedenheit von Chemelot, der die Konzession jüngst bis 2013 verlängert hat. Railion konnte dem Konzessionsgeber ein attraktives Angebot vorlegen, bei dem nicht nur maximale Sicherheit gewährleistet wird, sondern auch eine weitere Effizienzsteigerung des Rangierablaufs (siehe hierzu auch Artikel Seite 10).

Harry van de Venne, der Projektleiter Site Logistics bei DSM für Chemelot, betont die Bedeutung des Supply Chain Managements für die chemische Industrie. In vielen Unternehmen sei diese Abteilung mit Logistikspezialisten im zentralen Management untergebracht, damit ihr Wissen jedem Unternehmensteil zugute komme. Das Supply Chain Management müsse sich auf einen flexiblen und zuverlässigen, vor allem aber auch effizienten Schienentransport verlassen können. ■

Albatros fliegt auch in die Schweiz

Mit dem „SwissContainerExpress“ baut die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (TFG) ihr Angebot zwischen den deutschen Seehäfen Bremerhaven und Hamburg und der Schweiz massiv aus. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember bietet der Kombi-Operateur zwölf Abfahrten pro Woche nach Basel und elf in Gegenrichtung.

Mit dem maritimen AlbatrosExpress-Netz hat sich die Transfracht, ein Beteiligungsunternehmen von Intermodal und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG, auf Seehafenhinterlandverkehre konzentriert. Diese speziellen Shuttleverkehre – zu denen auch der SwissContainerExpress gehört – werden in einem Drehscheibensystem über den Rangierbahnhof Maschen abgewickelt und verbinden über 22 Hauptterminals die wichtigsten Wirtschaftszentren im deutschsprachigen Raum mit den Seehäfen.

Die TFG-Züge in die Schweiz verkehren im Nachtsprung und sind bereits am Tag nach ihrer Abfahrt in Bremerhaven und

Hamburg am Zielort. Für die Traktion bis zur Grenze sorgt Railion. In der Schweiz übernimmt dann BLS Cargo, eine Beteiligungsgesellschaft von Railion, die Züge mit eigenen Lokomotiven. „Mit dem SwissContainerExpress ist Intermodal im Segment der Schweiz-Verkehre sehr gut aufgestellt“, unterstreicht der verantwortliche Produktmanager Kurt Lewandowski, die Vorteile des neuen Produktes. „Unsere Kunden profitieren insbesondere von den kurzen Laufzeiten, der direkten Anbindung ohne Lkw-Umfahren in Hamburg und den sonn- und werktäglichen Abfahrten.“

Im Rahmen des SwissContainerExpress pendeln sechs Mal pro Woche TFG-Züge

im innerschweizerischen Verkehr zwischen Basel und dem neu integrierten Hochrheinterminal Rekingen nahe Zürich. Das Terminal bietet mit einer Betriebsfläche von 40.000 Quadratmetern und einem Portalcrane mit einer Tragfähigkeit von 56 Tonnen eine leistungsfähige Infrastruktur und liegt zudem verkehrstechnisch günstig in der Nähe des größten Ballungsraums in der Schweiz. Ein direkt am Terminal gelegenes, leistungsfähiges Containerdepot ermöglicht zudem die kostengünstige Zwischenlagerung der Container.

Ein weiteres Plus: Für alle Transporte in die und aus der Schweiz bietet TFG über www.transfracht.de eine Online-Buchungsmöglichkeit sowie die Sendungsverfolgung via Tracking & Tracing. ■

Geschäftsfeld Intermodal
 Kurt Lewandowski
 Tel.: +49 (0)30 29754-344
 Fax: +49 (0)30 29754-339
 E-Mail: kurt.lewandowski@db-intermodal.com