

Editorial

Sehr geehrte Kunden,

Qualität, Sicherheit und Umweltschutz sind für uns keine leeren Worte, sondern entscheidende Faktoren zur Erfüllung von Kundenanforderungen.

Nachdem der Marktbereich Baustoffe/Entsorgung im März als Entsorgungsfachbetrieb für die Vermittlung von Entsorgungstransporten zertifiziert wurde, erhielt jetzt auch die Railion Deutschland AG für ihr integriertes Managementsystem das entsprechende Zertifikat. Mehr dazu auf Seite 5.

Viel Spaß beim Lesen der neuen Ausgabe wünscht Ihnen

Ihre Redaktion

Inhalt

Titelthema

- 01 **Stinnes erweitert Logistikangebot für Italien**

- 03 **Finnischer Stahl für Desio**

Kurzmeldungen

- 04 **Neuer Online-Service für den Kombinierten Verkehr**

- 05 **Railion erhält Zertifikat für integriertes Managementsystem**

Aus dem Unternehmen

- 07 **EDI-Anbindung mit Dow erfolgreich abgeschlossen**

- 08 **Bahn frei für neue Abfallverkehre!**

Internationale Verkehre

- 12 **Von Asien nach Europa mit einem Güterzug der Superlative**

STINNES*railport* Desio:

Stinnes erweitert Logistikangebot für Italien

Mit dem neuen STINNES*railport* Desio erweitert Stinnes Freight Logistics das Logistikangebot im norditalienischen Raum. Verloader und Empfänger im Großraum Mailand, die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, erhalten so die Möglichkeit, schienenbasierte Logistikkonzepte auf europäischer Ebene zu realisieren. Am 14. Juni starteten die ersten Shuttleverkehre von Deutschland nach Desio.



Im September vergangenen Jahres war mit dem STINNES*railport* Castelguelfo nahe Parma der erste Railport auf italienischem Boden erfolgreich an den Start gegangen (siehe dazu FreightNews, Ausgabe 2/04, Seite 11). „Mit der Aufnahme von Desio in das italienische Railport-System erhalten jetzt auch die Kunden im Mailänder Raum die Möglichkeit, die Vorteile des Stinnes-Angebotes zu nutzen“, erläutert Frank Schuhholz, Leiter Logistik Service. Bei dem Railport-Konzept handelt es sich um ein logistisches Gesamtsystem, das aus einem Netz bimodaler und

universell nutzbarer Logistikzentren besteht, an denen der direkte Umschlag fast aller Güterarten von der Schiene auf die Straße und umgekehrt möglich ist.

Schnelle Shuttleverbindung

Die Railport-Verkehre ins europäische Ausland speisen sich aus dem Einzelwagennetz der Railion Deutschland AG. An vordefinierten Bündelungspunkten im deutschen Schienennetz werden aus diesen Einzelwagen und

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1:

Stinnes erweitert Logistikangebot für Italien

Wagengruppen Ganzzüge gebildet. „Diese fahren im Hauptlauf als Shuttles und steuern dann ohne weiteres Rangieren die jeweiligen Railports im Ausland direkt an“, ergänzt Schuhholz. „Der Vorteil besteht in kurzen Laufzeiten, einer länderübergreifenden Transportüberwachung durch das KundenService-Zentrum und einer besseren Planbarkeit der Sendungen.“

Davon profitieren auch die im Juni gestarteten Shuttleverkehre nach Desio. Per Einzelwagensystem gelangen die Sendungen zunächst nach Mannheim, wo sie zu einem Zugverband zusammengestellt werden. Von dort starten die Railport-Shuttles fünf Mal in der Woche gegen 23:00 Uhr in Richtung Norditalien, Ankunft ist bereits am Mittag des darauf folgenden Tages (Abfahrtszeiten siehe Kasten). Für die Traktionsleistung in Deutschland ist Railion verantwortlich. Auf Schweizer Gebiet übernimmt die Partnerbahn BLS Cargo die Shuttles, die in Italien von der Ferrovie Nord Cargo (FNC) bis nach Desio gefahren



IM STINNESrailport Desio können zahlreiche Gutarten umgeschlagen und gelagert werden

werden. Dort erfolgt der Umschlag und die direkte Zustellung per Lkw zum Empfänger. Durch die Möglichkeit der Zwischenlagerung im Railport ist auch eine Zustellung auf Abruf und in Teilpartien möglich.

Vielfältige Zusatzleistungen

Das Railport-Angebot ist für Kunden aus den verschiedensten Branchen geeignet, da im STINNESrailport Desio zahlreiche Gutarten umgeschlagen werden können. Neben Stahlprodukten, Forst- und Papiererzeugnissen sowie palettierte Ware besteht auch die Möglichkeit, Schüttgüter wie beispielsweise Ton umzuschlagen. Durch logistische

Zusatzleistungen lassen sich reine Transportleistungen zu kundenspezifischen schienenbasierten Gesamtlösungen kombinieren. Freight Logistics verfügt auch in Desio über leistungsstarke Partner, die Umschlag, Lagerung und Zustellung der Güter per Lkw auf der „letzten Meile“ übernehmen.

Der erste Kunde, der beide STINNESrailports in Italien nutzt, ist der finnische Stahlkonzern Outokumpu. Von dessen Standort im niederländischen Terneuzen aus werden unter der Frachtführerschaft von Stinnes Stahlcoils nach Desio transportiert (siehe dazu Artikel Seite 3). „Der neue Railport in Desio steht im Zusammenhang mit dem Projekt STINNESrailport Italia. Wir wollen weitere Railports in Norditalien aufbauen, um Kunden ohne Gleisanschluss schienenbasierte Logistiklösungen aus und nach Italien anbieten zu können“, nennt Schuhholz das anvisierte Ziel. Unter der Systemführerschaft von Stinnes sind bereits zehn Railports in den wichtigsten Wirtschaftszentren Deutschlands aktiv. Auf europäischer Ebene verfügt Stinnes aktuell über vier weitere Standorte in Italien, Dänemark und in den Niederlanden. ■

Abfahrtsplan Desio-Shuttle

Abfahrt Mannheim	sonntags, dienstags bis freitags	23:00 Uhr
Ankunft Desio	montags, mittwochs bis samstags	12:53 Uhr
Abfahrt Desio	montags, mittwochs bis samstags	8:48 Uhr
Ankunft Mannheim	sonntags, dienstags bis freitags	23:00 Uhr

Stinnes AG
Freight Logistics
Logistik Service
 Frank Schuhholz
 Tel.: 06131 15-67800
 Fax: 06131 15-65990
 E-Mail: frank.schuhholz@stinnes.de

Die Weichen sind gestellt: Bereits seit September 2004 gibt es das neue Förderprogramm für private Gleisanschlüsse

Forum „Neustart Gleisanschluss“

Das Dienstleistungszentrum Bildung der Deutschen Bahn AG (DZB) lädt am **22. und 23. September 2005** zum Expertenforum „Neustart Gleisanschluss“ in Fulda ein. Zahlreiche Experten aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft geben dort Antwort auf sämtliche Fragen rund um das Thema Gleisanschluss, zum Beispiel zum neuen staatlichen Förderprogramm für private Gleisanschlüsse und zu den dafür notwendigen Voraussetzungen. Gezeigt werden unter anderem Praxisbeispiele moderner Logistiklösungen sowie innovative Projekte zur Optimierung der Logistikfähigkeit von Gleisanschlüssen.

Auch Vertreter von Stinnes Freight Logistics werden auf dem Forum vertreten sein. Helmut Gesslein, stellvertretender Leiter Logistik Service, informiert am ersten Forumstag über das Thema „Schienenbasierte Logistiklösungen ohne eigenen Gleisanschluss“. Am 2. Forumstag hält Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail, einen Vortrag zum Thema „Gleisanschluss – Schnittstelle zur integrierten Schienenlogistik.“

Interessenten können sich beim Kundenservice des DZB telefonisch unter 069 265-27400 oder per Mail unter dzk.kundenservice@bahn.de anmelden. Die Teilnahmegebühr beträgt 890 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer. Weitere Informationen gibt es unter www.db-bildung.de ■

Finnischer Stahl für Desio

Im Auftrag des finnischen Stahlkonzerns Outokumpu fährt Stinnes seit Anfang April Stahlcoils von dessen Standort im niederländischen Terneuzen zu Abnehmern nach Norditalien. Seit dem Fahrplanwechsel am 14. Juni laufen die Verkehre nicht nur über den STINNESrailport in Castelguelfo, sondern auch über den für Mailänder Kunden günstiger gelegenen STINNESrailport Desio.



Standort von Outokumpu im niederländischen Terneuzen: Rund 700 Tonnen Stahlcoils werden von hier wöchentlich per Bahn zu Abnehmern in Norditalien gefahren

Rund 30.000 Tonnen Stahl gelangen monatlich per Schiff von Finnland zum direkt an der Nordsee gelegenen Standort Terneuzen. Von dort werden die Coils entweder sofort an die italienischen Kunden weiterversendet oder je nach Bedarf noch einmal vorbehandelt. Bereits im November vergangenen Jahres hatte der Marktbereich Montan die Transporte gewinnen können und zunächst im Probebetrieb die italienischen Abnehmer über den STINNESrailport Castelguelfo bedient.

Seit dem offiziellen Start der Transporte im April lässt Outokumpu bis zu 700 Tonnen Stahlcoils wöchentlich nach Norditalien auf dem Schienenweg transportieren. Dabei kommen Drehgestell-Flachwagen der Bauart „Shimms“ zum Einsatz. Sie besitzen eine Höchstlast von 60 Tonnen und können bis zu fünf der gewichtigen Stahlrollen tragen. „Dabei beladen wir nicht wie sonst üblich nur einen Wagen pro Kunde, sondern verteilen die Ladung so, dass eine höchstmögliche Auslastung erreicht wird“, erläutert Gert Soetekou,

zuständiger Key Account Manager im Marktbereich Montan. „Dadurch benötigen wir durchschnittlich etwa ein Viertel weniger Wagen für die Transporte als bei konventioneller Ladeweise – eine erhebliche Ersparnis!“

Das Prinzip der „bunten“ Verladung überzeugte auch Outokumpu. Mit dem Fahrplanwechsel im Juni konnten erstmals neben den Ganzzügen nach Castelguelfo auch Einzelwagenverkehre über Desio abgewickelt werden. Der Vorteil: Die jeweilige Transportmenge lässt sich so genau auf die Bedürfnisse des Kunden abstimmen. Nur noch etwa fünf Tage benötigt der Stahl-Shuttle von Terneuzen bis zu den Endabnehmern in Italien. „Zuvor dauerten die Transporte häufig zwischen einer und drei Wochen, je nachdem, ob in Italien gerade gestreikt wurde oder andere Verzögerungen eintraten“, nennt Soetekou die vormals schwierigen Transportbedingungen. „Die Kunden können mit den neuen Einzelwagenverkehren ihre Transporte wesentlich besser planen und den Abnehmern zuverlässige Ankunftszeiten bieten.“

Gleich fünf Bahnen arbeiten bei den grenzüberschreitenden Verkehren eng zusammen: Railion Nederland, Railion Deutschland, die belgische B-Cargo, die schweizerische BLS Cargo und die italienische Ferrovie Cargo Nord (FNC). Durch den Einsatz von Mehrsystemloks der Baureihe 185 lassen sich die unterschiedlichen Strom- und Leitsysteme der einzelnen Länder ohne größere Aufenthalte an den Grenzen überwinden. Lediglich für das letzte Teilstück der Strecke in Italien von Chiasso nach Desio spannt FNC noch einmal eine neue Lok vor den Zug, da die Mehrsystemlok nicht für das italienische Stromsystem geeignet ist.

Vor dem Start der Verkehre hatte der Marktbereich Montan gemeinsam mit dem KundenServiceZentrum ein Konzept entworfen, um Outokumpu zuverlässig über den Transportverlauf des Stahlshuttles zu informieren. Dabei geben die beteiligten Bahnen an den jeweiligen Übergabestellen in Gent, Antwerpen, Mannheim, Chiasso und Desio die genauen Ankunfts- und Abfahrtszeiten an das Team Transportsteuerung im KundenServiceZentrum weiter, das die Informationen bündelt und den Kunden informiert. Kommt es zu etwaigen Transportverzögerungen, wird sofort nach Alternativen gesucht.

Im Railport Desio können die Coils dann je nach Auftragslage zwischengelagert und in Abstimmung mit dem jeweiligen Empfänger von italienischen Speditionen per Lkw zugestellt werden. „Allein für dieses Jahr rechnen wir mit insgesamt rund 45.000 Tonnen Stahltransporten für Outokumpu nach Norditalien“, nennt Soetekou das erwartete Auftragsvolumen. Ein Drittel der Transportmenge sei dabei für den STINNESrailport Desio vorgesehen. „Im nächsten Jahr soll es aber laut Outokumpu noch eine erhebliche Steigerung geben“, so Soetekou. ■

Stinnes AG Freight Logistics Marktbereich Montan

Gert E. Soetekou
Tel.: 0203 3017-2536
Fax: 0203 3017-2537
E-Mail: gert.soetekou@stinnes.de

Deutsche Bahn und SNCF:

Bahnverkehr ohne Grenzen

Railion und die französische Staatsbahn SNCF setzen mit dem Ausbau ihrer Zusammenarbeit auf einen Güterverkehr ohne Grenzaufenthalte.

Bereits im Februar dieses Jahres unterzeichneten Bahnchef Hartmut Mehdorn und Louis Gallois, Präsident der französischen Staatsbahn SNCF, in der Railion-Werkstatt Köln-Gremberg eine Vereinbarung, welche die noch bestehenden Grenzaufenthalte im deutsch-französischen Schienengüterverkehr beseitigt. Des Weiteren einigten sich Mehdorn und Gallois auch über die Weiter-

entwicklung von Rail Euro Concept (REC), eine gemeinsame Tochtergesellschaft, die ab Januar 2006 die Produktionsplanung und -steuerung sowie die Qualitätssicherung der grenzüberschreitenden Güterzüge übernehmen soll.

Im Schienengüterverkehr können seit Juni 2005 alle Grenzübergänge zwischen Deutsch-

land und Frankreich ohne Lok- und Personalwechsel durchgängig befahren werden. Dadurch sind die Transporte im Ganzzug- und Einzelwagenverkehr sowie im Kombinierten Verkehr auf allen Achsen zwischen den beiden Ländern um bis zu zwei Stunden schneller. „Wir fahren gemeinsam mit SNCF Tag für Tag nun die stattliche Zahl von 100 Frachtzügen zwischen Deutschland und Frankreich“, äußerte sich Mehdorn erfreut über die gelungene Kooperation.

Einsatz von deutschen und französischen Mehrsystemloks

Die Güterzüge verkehren neben der bereits grenzenlosen Verbindung von Mannheim über Forbach nach Woippy bei Metz nun auch über die neuen Drehscheiben Köln und Sibelin nahe Lyon ohne Grenzaufenthalt. Zum Einsatz kommen deutsche Mehrsystemloks der Baureihe 185 sowie SNCF-Loks der Baureihe 437000, beide lassen sich auf den unterschiedlichen Strom- und Signalsystemen in Deutschland und Frankreich einsetzen. Für die neuen Verkehre haben die beiden Bahnen eigens mehr als 40 Lokführer zweisprachig ausgebildet. ■



Freude über den Fortschritt im deutsch-französischen Eisenbahnverkehr: SNCF-Präsident Louis Gallois (l.) und Bahnchef Hartmut Mehdorn

KV-Portal:

Neuer Online-Service für den Kombinierten Verkehr

Unter www.kv-portal.info haben Stinnes und Operateure gemeinsam eine Internetplattform eingerichtet, die zahlreiche Serviceleistungen und nützliche Informationen rund um das Thema Kombinierten Verkehr (KV) bietet.

Das KV-Portal hat zum Ziel, die Transportplanung und -verfolgung für Kunden des Kombinierten Verkehrs zu erleichtern und Interessenten dessen Vorzüge näher zu bringen. Zu den dort angebotenen Serviceleistungen zählen unter anderem eine Übersicht über die wichtigsten Akteure der Branche, eine Rubrik für Hintergrundinformationen und ein Online-Fahrplan.

Über den Link „Fahrplan“ gelangt man zu den aktuellen Fahrplandaten der Operateure

Conliner, Hangartner, Kombiverkehr, Polzug und Transfracht. Hier gibt es die Möglichkeit, Start- und Zielpunkt der gesuchten Relation über Ortsnamen bzw. Versender- und Empfängeradressen einzugeben. Das System ermittelt dann, ob ein Operateur – und wenn ja, welcher – diese Relation anbietet. Der Online-Fahrplan liefert die jeweils genaue Abfahrts- und Ankunftszeit und berechnet falls erforderlich den Lkw-Vor- und Nachlauf. Über den Link „Operateure“ kann der Kunde dann direkt Kontakt mit dem Anbieter auf-

nehmen. Einen zusätzlichen Service bietet die Rubrik „UmweltTransportCheck“, über die sich der Grad der Umweltbelastung durch den Kombinierten Verkehr im Vergleich zu anderen Transportalternativen ermitteln lässt. Dafür wird im Hintergrund ein Programm der Internetseite von EcoTransIT (Ecological Transport Information Tool) genutzt, die diesen Service anbietet (siehe dazu auch www.ecotransit.org).

Zahlreiche Hintergrundinformationen

In der Rubrik „Aktuelles“ wird der Nutzer über Nachrichten rund um den Güterverkehr und neue Services im KV-Portal informiert. Über die Rubrik „KV-Infos“ erhält der Leser unter

Railion erhält Zertifikat für integriertes Managementsystem

Im Mai wurde die Railion Deutschland AG zum ersten Mal für ihr integriertes Managementsystem zertifiziert. Im Mittelpunkt der erfolgreich abgeschlossenen Untersuchungen durch den TÜV Rheinland standen die Bereiche Qualität, Sicherheit und Umweltschutz.

Die feierliche Übergabe des Zertifikats fand am 8. Juli in der Railion-Zentrale in Mainz statt. Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender der Railion Deutschland AG, nahm das Dokument persönlich entgegen und unterstrich dessen Bedeutung für Railion: „Integriertes Managementsystem heißt für uns, dass wir kontinuierlich sämtliche Prozesse analysieren und bewerten. Unser Ziel ist es, Verbesserungspotenziale und Qualität in allen Leistungsbereichen im Sinne unserer Kunden optimal auszuwerten und umzusetzen.“

Zu den überprüften Bereichen gehörten der Arbeits- und Brandschutz, die Betriebssicherheit, das Notfall-, Gefahrgut-, Security-, Risiko- und Krisenmanagement sowie das Qualitätsmanagement und der Umweltschutz. Hier bietet Railion seit Jahren umfangreiche Leistungen, die sogar teilweise mehr als die von Normen und Gesetzen geforderten Maßnahmen beinhalten. So führt Railion zum



Zertifikatsübergabe durch den TÜV Anlagentechnik (v.l.): Sabine Wagner (Railion), Dr. Peter Buhl (TÜV), Dr. Klaus Kremper (Railion), Ulrich Solbach (Railion), Dr. Hans-Joachim Braune (Railion)

Beispiel über die gesetzlich vorgeschriebenen Stichproben hinaus umfassende Einzelprüfungen von Gefahrguttransporten durch. Auch die fortlaufenden Investitionen in die Anschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen sowie in Infrastruktur und Anlagen sorgen zusätzlich für einen sicheren und störungsfreien Bahnbetrieb.

Bereits vor fünf Jahren hatte der Güterverkehr der Bahn ein nachhaltiges Qualitäts- und Umweltschutzmanagement als wichtige Vorbedingung für die Einführung des integrierten Managementsystems in die Wege geleitet und sich nach DIN EN ISO 9001:2000 und DIN EN ISO 14001 zertifizieren lassen. „Wir sind auch als Entsorgungsfachbetrieb

anerkannt und wurden im Bereich Gefahrguttransporte mit einem SQAS-Audit – dem Safety and Quality Assessment System – geprüft“, erläutert Ulrich Solbach, Leiter des Bereiches Sicherheits-/Gefahrgut-/Qualitäts- und Umweltmanagement bei Railion. „Damit erfüllen wir wesentliche Anforderungen unserer Kunden und stellen die Gerichtsfestigkeit sicher.“

Kunden, die an den Leistungen von Railion im Rahmen des integrierten Managementsystems interessiert sind, erhalten über die zuständige Leiterin Integriertes Managementsystem, Angelika Sievers (Telefon: 06131 15-62120), detaillierte Informationen. ■

KV PORTAL.info

Start: Planungsphase: Karte: Terminals:

Deutsch: English:

Verbindungen: Übersicht:

Ihre Anfrage:
Von: HAMBURG **Datum:** Fr, 01.07.05 **Zeit:** 10:05 (Abfahrt)
nach: MÜNCHEN

Übersicht	Karte	Terminal	Datum	Zeit	Dauer	Umsl.	Transportkote	Arbeiter
<input type="checkbox"/>		Hamburg-Billwerder Ubf	30.06.05	ab 21:15	00:15	0		
<input type="checkbox"/>		München-Riem Ubf	04.07.05	an 05:30				
<input type="checkbox"/>		Hamburg-Billwerder Ubf	03.07.05	ab 20:15	0:30	0		
<input type="checkbox"/>		München-Riem Ubf	04.07.05	an 05:45				
<input type="checkbox"/>		Hamburg-Billwerder Ubf	03.07.05	ab 21:15				
<input type="checkbox"/>		München-Riem Ubf	05.07.05	an 05:30	32:15	0		

Hinweis: Umgebungsdaten der Terminals sind teilweise noch ungenau. Hinweis: Konkrete Anfragen richten Sie bitte direkt an die [Coaches](#)

Detailliertheit:

Detailliertheit	Terminal	Datum	Zeit	Produkte	Bemerkungen
-----------------	----------	-------	------	----------	-------------

Mit dem Online-Fahrplan können unter anderem die genauen Ankunfts- und Abfahrtszeiten von KV-Relationen sowie der jeweilige Anbieter ermittelt werden

anderem Auskunft über die wichtigsten KV-Terminals, Trag- und Taschenwagen, Container, Sattelanhänger und Gefahrguttransporte sowie die Möglichkeiten staatlicher Förderung.

Das KV-Portal entstand im Rahmen des Forschungsprojekts „Portal C“, das die Entwicklung innovativer Online-Anwendungen für den Schienengüterverkehr verfolgt. Portal C ist Teil der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unterstützten „Forschungsinitiative Schiene 2010“, deren Ziel es ist, eine nachhaltige Verlagerung der Güterströme von der Straße auf die Schiene zu fördern. ■

Transfracht und Stinnes Intermodal besiegeln weitere Zusammenarbeit

Stinnes Intermodal und Transfracht International GmbH (TFG) haben die weitere Zusammenarbeit bis 2007 vertraglich vereinbart.

„Damit sind wir auch für das anhaltende Wachstum bei den Seehafenhinterlandverkehren bestens gerüstet“, ist Hans-Joachim Güntner, Vertriebschef von Stinnes Intermodal, überzeugt. Die Kontrakte für 2005 und 2006 umfassen pro Jahr mindestens 10.000 Züge mit einem Transportvolumen von mehr als 800.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). „Allein beim Hamburger Hafen gehen wir von einem Anstieg des Containerverkehrs von heute sieben Millionen auf 18 Millionen TEU im Jahr 2015 aus“, nennt Maximilian von Haller, Geschäftsführer der TFG, das anvisierte Ziel. Mit dem leistungsstarken AlbatrosExpress-Netzwerk der TFG sei darüber hinaus die Voraussetzung geschaffen, um einen Großteil der Container auf der langen Strecke zu wettbewerbsgerechten Konditionen über die Schiene abzuwickeln.

Mit dem AlbatrosExpress-Netzwerk hat sich die TFG, eine Beteiligungsgesellschaft von



Hans-Joachim Güntner (l.) und Maximilian von Haller

Stinnes und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA), auf Seehafenhinterlandverkehre mit den deutschen Nordseehä-

fen spezialisiert. Das maritime Netz verfügt über mehr als 21 Hauptterminals, mit denen TFG und Stinnes in täglichen Systemverkehren rund 15.000 Orte in den wichtigsten Wirtschaftszentren Deutschlands, Österreichs und der Schweiz mit den Seehäfen Bremen, Bremerhaven, und Hamburg verbindet. Die Shuttle-Verkehre werden dabei in einem Drehscheibensystem über den nahe Hamburg gelegenen Rangierbahnhof Maschen abgewickelt.

Dass das AlbatrosExpress-Netzwerk erfolgreich wächst, belegt eine neue Ganzzugverbindung zwischen dem sächsischen Riesa und Hamburg, die im Mai gemeinsam von der TFG und der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH aufgenommen wurde. Betreiber der Strecke, auf der drei Mal pro Woche Containerzüge in beide Richtungen verkehren, ist Railion Intermodal Traction GmbH (RIT). Das Netzwerk wurde außerdem im gleichen Monat um je einen wöchentlichen Direktzug von Bremerhaven nach Regensburg sowie von Hamburg nach Kornwestheim ergänzt. ■



Heißer Messeherbst

Im Herbst ist Stinnes gleich auf vier internationalen Veranstaltungen vertreten: auf der „Transport & Logistic 2005“ und dem „PPI Transport Symposium 2005“ in Belgien, der „International Fair for Transport and Logistics“ in Tschechien und dem „22. Deutschen Logistik-Kongress“ in Berlin.

In Antwerpen findet vom 26. bis 28. September mit dem **PPI Transport Symposium 2005** das weltweit größte internationale Treffen der Waldwirtschaftsindustrie mit Schwerpunkt Logistik statt. Dort wird es einen gemeinsamen Auftritt des Stinnes-Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, der Schenker AG, der Railog GmbH und der Fertrans AG geben.

Vom 3. bis 7. Oktober findet im tschechischen Brno die **International Fair for Transport and Logistics** statt, eine der wichtigsten internationalen Fachmessen der Branche. Die Prager Generalvertretung von Stinnes wird dort gemeinsam mit der Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH mit einem eigenen Stand vor Ort sein.

Schenker und die Stinnes-Generalvertretung für Belgien und Luxemburg werden vom 18. bis 20. Oktober auf der **Transport & Logistic 2005** in Antwerpen ihre umfangreiche Dienstleistungspalette für den Benelux-Markt an einem gemeinsamen Stand vorstellen.

Auch in diesem Jahr ist Stinnes auf dem **Deutschen Logistik-Kongress** (BVL-Kongress) vertreten, der vom 19. bis 21. Oktober im Hotel Intercontinental in Berlin über die Bühne geht. Bei dem wichtigsten Kongress der Logistikbranche in Deutschland gibt es einen gemeinsamen Stand von Stinnes und Schenker. Ein Highlight der Veranstaltung ist die am Eröffnungstag stattfindende Podiumsdiskussion mit dem Thema „Zukunft des Standorts Deutschland“, an der auch Bahnchef Hartmut Mehdorn teilnehmen wird. ■

EDI-Anbindung mit Dow erfolgreich abgeschlossen



Mit einer Vertragsunterzeichnung wurde am 16. Juni die Anbindung der Dow Europe GmbH per EDI (Electronic Data Interchange) an das KundenServiceZentrum in Duisburg offiziell abgeschlossen. Der EDV-gestützte Datenaustausch bedeutet für alle Beteiligten vor allem eine Erleichterung bei der Auftragsabwicklung.

Dow Europe gehört zur amerikanischen The Dow Chemical Company, einem weltweit führenden Chemieunternehmen, das zahlreiche Produkte für die Industrie, Landwirtschaft und den Endverbraucher herstellt. „Dow ist der größte Chemiekunde von Stinnes und sendet allein 100 bis 150 Transportaufträge pro Tag an das KundenServiceZentrum in Duisburg“, erläutert Jan Elfenhorst, zuständiger Key Account Manager bei der Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH. „Bei dieser Größenordnung wurde eine EDI-Anbindung sinnvoll, denn sämtliche relevanten Daten können jetzt schneller und sicherer ausgetauscht werden.“

Bei EDI handelt es sich um ein international standardisiertes Datenformat, das den direkten elektronischen Datenaustausch zwischen den Rechnern des Kunden und des KundenServiceZentrums ermöglicht. Die Vorteile liegen vor allem in einer beschleunigten Auftragserteilung und fehlerfreien Übermittlung von Transportauftragsdaten. „Neben der Reduzierung des manuellen Aufwands durch den Wegfall des Faxverkehrs geht auch die Pflege der Stammdaten mit EDI wesentlich einfacher und schneller“, ergänzt Heidrun Mau, zuständige EDI-Beraterin bei Railion.

Vor rund zwei Jahren begannen Dow und Railion mit einem gemeinsamen EDI-Projekt. Eine detaillierte Analyse der Prozessabläufe ergab, dass die Daten von Railion und Dow

nicht in allen Punkten kompatibel waren. Deshalb wurde der IT Service Provider Triaton von Dow und Railion beauftragt. Neben der technischen Umwandlung der Daten in das EDIFACT-Format wurden auch fachliche Inhalte anhand von abgestimmten Tabellen ergänzt. Die Abstimmung von Stammdaten gehörte ebenso zum EDI-Projekt wie umfangreiche Testarbeiten. Die Mühen haben sich gelohnt: Im August 2004 wurde am Produktionsstandort Stade die Datenübertragung live geschaltet. Es folgten die Standorte Böhlen und Schkopau. „Dank EDI konnte die Datenqualität erheblich verbessert werden, was zu einer spürbaren Reduzierung der Fehlerquoten bei den Abrechnungen führte“, erläutert Peter Heinke, Leiter Supply Chain Services Rail-Europe bei Dow, die Vorteile.

Auch Dienstleister an EDI angebunden

Der Datenaustausch per EDI beinhaltet nicht nur das Senden von Transportauftragsdaten, sondern auch Standortmeldungen von Railion, die Dow bei der Disposition seiner privaten Güterwagen unterstützen. Seitdem der Transportauftrag elektronisch erteilt wird, sorgt ein umfangreicher Datenaustausch für zügigen Produktionsablauf an den Dow-Standorten. Auch der örtliche Dienstleister, die Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (MEG), ist durch den Austausch von Zugvormelde- und Reihungsdaten eingebunden.

Die Teilnehmer des „Operational Workshops“ im KundenServiceZentrum (v.l.):

Michael Siefen (Triaton), Heidrun Mau (Railion), Uwe Urban (Dow), Karl-Heinz Riedel (Railion), Jan Elfenhorst (BTT), Uwe May (Railion), Peter Heinke (Dow), Joachim Riggers (BTT) und Anja Lukat (Railion)

Im EDI-Vertrag ist genau festgelegt, welche elektronischen Informationen zwischen Dow und Railion ausgetauscht werden. Dazu gehören transportvoraussetzende und transportbegleitende Informationen. Wichtig sind dabei auch Regelungen, die bei EDI-Störungen oder Systemwartungsarbeiten die Auftragserteilung ermöglichen und somit die pünktliche Abholung der Wagen garantieren. Für die zeitgerechte und qualitätsgesicherte Bearbeitung der Transportaufträge sorgt das Team Zentrale Auftragsbearbeitung Chemie/Mineralöl/Düngemittel (ZAB MC), das über speziell für die Bearbeitung von Gefahrgut geschulte Mitarbeiter verfügt. Für sensible Gefahrguttransporte ist die Datenqualität von besonderer Wichtigkeit. Durch eine Gefahrgutdatenbank werden die Gutangaben nach den Erfordernissen der gültigen Gefahrgutvorschriften überprüft. Bei Abweichungen und Fehlermeldungen wird Dow sofort informiert.

Der offizielle Vertragsabschluss, an dem Vertreter von Dow, Railion und der Stinnes-Tochter BTT teilnahmen, fand im Rahmen eines so genannten „Operational Workshops“ statt, der regelmäßig in Duisburg durchgeführt wird. „Dabei besprechen wir aktuelle Themen und Projekte mit Dow und den am Prozess beteiligten Teams von Stinnes. Dadurch können wir uns noch besser auf die Bedürfnisse des Kunden einstellen“, gibt Elfenhorst Auskunft.

Insgesamt 54 Großkunden, die 46 Prozent des gesamten Auftragsvolumens von Railion ausmachen, tauschen zurzeit über EDI ihre Daten mit dem KundenServiceZentrum aus. Grundsätzlich können alle Stinnes-Kunden an EDI angeschlossen werden. Ansprechpartner sind die zuständigen Kundenberater und Key Account Manager von Stinnes oder vom KundenServiceZentrum. „Eine EDI-Anbindung ist jedoch nur empfehlenswert für Unternehmen und Dienstleister, die mindestens zehn Aufträge pro Tag generieren“, ergänzt Mau. ■

Bahn frei für neue Abfallverkehre!



Den Dreh raus: Das Abroll-Container-Transport-System (ACTS) ermöglicht den direkten Umschlag der Presscontainer vom Lkw auf die bereitstehenden Tragwagen

Foto: AWILOG

Mit In-Kraft-Treten der neuen Verwaltungsvorschrift TASI 2005 müssen seit Juni 2005 Siedlungsabfälle vor der endgültigen Lagerung vorbehandelt werden. Dadurch entstehen neue Verkehrsströme. Für die Entsorgungsprofis vom Marktbereich Baustoffe/Entsorgung trägt die neue Vorschrift bereits erste Früchte, denn es konnten unter anderem Neuverkehre in Berlin und für den Landkreis Konstanz gewonnen werden.

Die neue Regelung schreibt vor, dass künftig keine unbehandelten Siedlungsabfälle mehr auf Deponien landen. Dadurch soll das Abfallvolumen verringert und Umweltbelastungen vermieden werden, die durch Zersetzungsprozesse im Abfall entstehen – zum Beispiel Deponiegase und Sickerwasser. Für die logistischen Abläufe bedeutet das eine Verlagerung der Transportströme, denn der Abfall muss vor dem Endtransport zur Deponie zu Abfallbehandlungs- oder Verwertungsanlagen gebracht werden. „Dadurch wird die Schiene zum attraktiven Verkehrsträger für Länder und Kommunen, die die Mülltransporte zunehmend von der Straße holen wollen“, verdeutlicht Karsten Sachsenröder, Marktbereichsleiter Baustoffe/Entsorgung. Für die Bahn spricht die geringe Umweltbelastung: So betragen die Kohlendioxid-Emissionen beim Schienentransport lediglich ein Fünftel gegenüber Lkw-Fahrten.

Zwei Mal Zuschlag für Berliner Siedlungsabfall

Bereits vor zwei Jahren wurde die Entsorgung des Berliner Abfalls im Hinblick auf die TASI neu ausgeschrieben. „Im Auftrag der Otto-Rüdiger Schulze Holz- und Baustoffrecycling GmbH & Co. KG und in einer Kooperation mit der OstHavelländischen Eisenbahn AG konnten wir uns dabei ein Stück vom Kuchen

abschneiden“, verdeutlicht Angela Westfahl, Key Account Managerin im Marktbereich Baustoffe/Entsorgung. Für das Recyclingunternehmen Otto-Rüdiger Schulze fährt Railion seit Juni 2005 täglich montags bis freitags einen Plantrain mit 18 Wagen von der zentralen Übergabestelle in Neukölln nach Grünau. Dort werden die Container mit Siedlungsabfällen per Lkw in die nahe gelegene Aufbereitungsanlage gebracht. Der Vertrag sieht eine Transportmenge von rund 100.000 Tonnen im Jahr vor.

Für die OstHavelländische Eisenbahn bringt Railion vier Mal pro Woche im Ganzzugsystem, ebenfalls als Plantrains, je 32 Wagen von Neukölln nach Schöneicher Plan. Dort werden die Container mit einem Spezialkran vom Waggon auf den Lkw geladen und im Nachlauf in die erst Ende Mai 2005 in Betrieb genommene Restabfallbehandlungsanlage Schöneiche gebracht. Rund 11.000 Tonnen Siedlungsabfälle pro Monat sollen bis kommenden März, möglicherweise sogar bis Mitte 2006 dorthin transportiert werden. „Darüber hinaus fahren wir vorübergehend rund 8.000 Tonnen für den Zeitraum von vier Wochen zur Westsächsischen Entsorgungsgesellschaft (WEV) nach Espenhain“, ergänzt Westfahl die umfangreichen Transportleistungen.

Seit Anfang Juni bringt Stinnes im Auftrag der AWILOG-Transport GmbH für den Landkreis Konstanz Siedlungsabfälle von Singen am Hohentwiel nach Weinfelden im schweizerischen Kanton Thurgau, wo der Abfall in einer Müllverbrennungsanlage entsorgt wird. Zwei Mal pro Woche fährt ein Ganzzug über die Grenze. Railion ist in Deutschland für die Traktion und die Ausfuhrverzollung verantwortlich, in der Schweiz übernimmt der Partner BLS Cargo die Züge.

Alfred Loßbrand, zuständiger Kundenberater im Marktbereich Baustoffe/Entsorgung, beschreibt den Vorlauf: „Ein Teil des Abfalls wird zunächst in einer Umladestation in so genannte ACTS-Container verpresst, per Lkw zum Singener Bahnhof gefahren und dort auf die bereitgestellten Tragwagen verladen. Ein weiterer Teil gelangt durch moderne Sammelfahrzeuge, die den Abfall bereits beim Einsammeln pressen, ohne Zwischenumschlag auf die Waggon.“ Der Vorteil der ACTS-Container (Abroll-Container-Transport-System) liegt darin, dass sie ohne zusätzliches Equipment direkt vom Lkw auf die Tragwagen umgeschlagen werden können (siehe Foto). „Rund 27.000 Tonnen Müll wurden pro Jahr vertraglich mit der AWILOG vereinbart“, nennt Loßbrand die anvisierte Menge. ■

Abrechnungsinformationen im Internet

Seit dem 1. Juli gibt es unter www.stinnes-freight-logistics.de alle wichtigen Informationen zur Abrechnung der Railion Deutschland AG. Dazu gehören die aktuellen Kundenbroschüren zur ZFL-Rechnung (Zentrale Fakturierung Ladungsverkehr), zu den ZFL-Daten und die ZFL-Termine. Die Broschüren stehen in der Rubrik „Produkte & Services“ unter „Serviceinformationen“ zum Download bereit. An gleicher Stelle befindet sich auch der Dekadenkalender mit den Fakturierungsterminen für 2005. Über den Link „AGB“ in der unteren Bedienleiste der Website von Stinnes können außerdem die Geschäftsbedingungen für das Frachtausgleichsverfahren aufgerufen werden. ■

TRANSA liefert Futter für russische Fische

Ob für Forelle, Karpfen oder Stör: Seit rund acht Jahren führt die Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH im Auftrag der Märkischen Kraftfutter GmbH erfolgreich Fischfuttertransporte nach Russland durch. Ziel ist eine Fischzucht-farm am Jenissei, dem mit rund 4.000 Kilometer Länge größten Fluss Sibiriens.

Die Märkische Kraftfutter GmbH zählt zu den führenden Landhandelsunternehmen Ostdeutschlands. In seinem Werk in Beeskow nahe der polnischen Grenze produziert das Unternehmen seit knapp 30 Jahren Fischfutter, unter anderem auch für den russischen Markt. TRANSA kümmert sich nicht nur um die gesamte Abwicklung der Transporte bis nach Sibirien, sondern auch um die Erstellung der Fracht- und Zollpapiere sowie um die Beschaffung von Transitgenehmigungen. Denn der Transport von Fischfutter unterliegt einer Reihe von strengen Kontrollen, wie zum Beispiel Pflanzenschutz- und Veterinärkontrollen, sogar Messungen auf Radioaktivität gehören dazu.

„Mit rund 1.000 Tonnen im Jahr haben wir einen kleinen, aber feinen Auftrag, der durchaus noch ausbaufähig ist“, sagt Renate Tesch, Leiterin der zuständigen TRANSA-Außenstelle in Frankfurt (Oder). Bereits in naher Zukunft sei eine Verdoppelung der Mengen vorgesehen. Transportiert werden Brut-, Anschluss- und Mastfutter, die in Säcken oder loser Form die weite Strecke im Wesentlichen per Bahn zurücklegen.

Auf zwei Schienenwegen durch Russland

Für den Transport werden zwei Routen genutzt. „Das in Säcken von je 25 Kilo verpackte Fischfutter gelangt per Bahncontainer auf dem direkten Schienenweg nach Sibirien“, erläutert Tesch. Dafür wurde eigens der Gleisanschluss des Kraftfutterherstellers in Beeskow erneuert. Bei größeren Mengen kommen gedeckte, großräumige Schiebewandwagen der Bauart „Hirrs“ zum Einsatz. Der Weg führt über Brest an der weißrussischen Grenze. Dort wird das Futter auf Breitspurwagen umgeschlagen und weiter per Schiene bis zur sibirischen Stadt Abakan transportiert, von wo es per Lkw direkt zur Fischzucht gelangt.

Per Förderband in den „Hopper“

Die zweite Route führt über den Wasserweg nach Sibirien. Da das lose Futter in Brest nicht umgeschlagen werden kann, wird es zunächst von Beeskow per Lkw nach Großbeeren gebracht. Dort erfolgt der Umschlag auf gedeckte Schüttgutwagen der Bauart „Tads“, die ideal für den Transport witterungs-empfindlicher Schüttgüter geeignet sind.



Umschlag von Fischfutter in den „Hopper“ im Seehafen Mukran/Sassnitz

Die Fahrt geht dann weiter zum Fährhafen in Sassnitz/Mukran auf der Ostseeinsel Rügen, dem einzigen Hafen in Europa, an dem der Umschlag auf russische Breitspurwagen möglich ist. Unter der Aufsicht eines TRANSA-Mitarbeiters wird dort das Kraftfutter von den Tads-Wagen per Förderband auf den russischen Breitspurwagen „Hopper“ umgeschlagen. Die Weiterfahrt erfolgt dann mit dem Schiff zur litauischen Hafenstadt Kleipeda, wo die Hopper ihre Fahrt auf breiter Schiene nach Abakan aufnehmen.

Damit die Fracht den langen Weg unbeschadet übersteht, muss auch das Wetter mitspielen. „Denn nass darf das Fischfutter auf keinen Fall werden“, verdeutlicht Tesch. „So können wir bei Regen loses Fischfutter nicht verladen. Die Feuchtigkeit würde das gepresste Futter aufquellen lassen und unbrauchbar machen.“ Auch hier führt TRANSA in enger Zusammenarbeit mit dem Kraftfutterhersteller genaue Kontrollen durch und sorgt für einen sicheren und zuverlässigen Transport des Fischfutters an den Jenissei. Wenn die dort gezüchteten Fische schließlich ihr Fanggewicht erreicht haben, kommt der größte Teil von ihnen auf die Fischmärkte nach Moskau. Ein Teil landet allerdings auch in den Kochtöpfen von Abakan. ■



Foto: Märkische Kraftfutter GmbH

Das Werk der Märkischen Kraftfutter GmbH im brandenburgischen Beeskow

TRANSA Spedition GmbH
NL Berlin/AST Frankfurt-Oder
Renate Tesch
Karl-Liebnecht-Straße 29
15230 Frankfurt/Oder
Tel.: 0335 535990
Fax: 0335 535991
E-Mail: rtesch@transa.de

„Safety Days Rail 2005“:

Auf sicherer Schiene

Ende Mai führte Stinnes zum zweiten Mal gemeinsam mit der Dow Deutschland GmbH & Co. OHG – Tochter des amerikanischen Chemiekonzerns The Dow Chemical Company – einen Sicherheits- und Notfallworkshop für Gefahrguttransporte auf der Schiene durch.

Rund 200 Mitarbeiter sowie die regionalen Feuerwehren aus Cuxhaven, Buxtehude und Stade nahmen an dem umfangreichen Sicherheitstraining teil, das auf dem Gelände des Dow-Werkes im schleswig-holsteinischen Stade stattfand. Bei den theoretischen und praktischen Übungen ging es vor allem um das Vermeiden von Störfällen auf der Schiene, aber auch um ein schnelles Eingreifen, wenn einmal ein Ernstfall eintreten sollte. Die zweitägige Veranstaltung fand großen Zuspruch unter den Teilnehmern, die alle am Ende des Tages von Stinnes ein Zertifikat nach § 6 der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) erhielten.

Im Mittelpunkt des „Safety Days Rail 2005“ stand der eigens von Stinnes und der DB Netz AG zur Verfügung gestellte „Ausbildungszug“. An ihm konnten Prozesse und Handgriffe für den Störfall trainiert werden – so zum Beispiel das Austreten von gefährlichen Stoffen aus einem Kesselwagen. Bei einer Simulation zeigte die Werksfeuerwehr von Dow, wie ein solches Leck fachgerecht abgedichtet wird.

„Das Know-how und die Professionalität der Fachkräfte bei der Beherrschung der außergewöhnlichen Situation haben mich stark beeindruckt. Unter Übungsbedingungen hat sich gezeigt, dass im Notfall gezielt und wirkungsvoll eingegriffen werden kann“, so Global Mode Manager Bill Huff, der weltweit für die Schienentransporte von Dow verantwortlich ist. Auch in Zukunft wolle Dow solche Workshops an seinen Standorten durchführen. Das macht Sinn, denn von den 1,3 Millionen Tonnen, die Railion jährlich für

Eindrucksvoll demonstriert die Werksfeuerwehr von Dow, wie bei einem leckgeschlagenen Kesselwagen jeder Handgriff sitzen muss, um den Schaden schnell beheben zu können



Dow auf der Schiene fährt, ist ein Großteil Gefahrgut.

Doch nicht nur für Dow, auch für andere Kunden aus der Chemie- und Mineralölbranche kann auf Wunsch und nach Absprache ein Sicherheits- und Notfallworkshop durchgeführt werden. Denn Stinnes misst dem Thema seit Jahren besondere Bedeutung bei und investiert Millionenbeträge in Fortbildung und Material für den sicheren Transport gefährlicher Güter. So gibt es bereits heute vielfältige Instrumente zur Notfallabwehr. Dazu zählt nicht nur ein eigenes Netz von rund 250 Spezialfachkräften, das im Notfall in kürzester Zeit an jedem Ort in Deutschland die Feuerwehren unterstützen kann, sondern auch ein professionelles Kommunikationssystem, das im Störfall Notfallstäbe, Kunden und Öffentlichkeit schnellstmöglich mit Informationen versorgt ■

Neuer Shuttle für Wacker

Anfang Februar hat die Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH ein neues Shuttlekonzept für die Wacker-Chemie GmbH erfolgreich an den Start gebracht. Seitdem pendelt täglich ein Ganzzug zwischen dem Wacker-Werk in Burghausen und den deutschen Seehäfen Bremerhaven und Hamburg.

Der bis zu 600 Meter lange Shuttle hat eine Ladekapazität von bis zu 1.400 Tonnen und ist ausschließlich mit Tank- und Boxcontainern beladen. Transportiert werden verschiedene chemische Produkte, unter anderem auch Gefahrgut. Von Burghausen geht die Fahrt über die Drehscheibe Maschen bei Hamburg zu den Terminals in den deutschen Nordseehäfen. Rund 15.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) wird BTT pro Jahr über das neu gestrickte Shuttle-Netz für Wacker transportieren.

BTT ist – ganz im Sinne des One-Stop-Shoppings – alleiniger Ansprechpartner für alle Geschäftsprozesse, welche die Shuttleverkehre betreffen. Dabei gehen sämtliche Aufträge über die EDV-Schnittstelle des SAP-Systems von Wacker direkt an BTT. Das spart vor allem Zeit bei der Auftragsübermittlung.

Seit der ersten Einführung des Shuttles vor sechs Jahren hatte das Chemieunternehmen mit Hauptsitz in München bereits nahezu seinen gesamten Containerverkehr von der

Straße auf die Schiene verlagert. Durch die neue Zusammenarbeit mit BTT kann Wacker dem erwarteten Mengenzuwachs optimal begegnen und schnell auf etwaige Volumenschwankungen reagieren.

Übernahme der Leerwagendisposition

Die gewonnene Flexibilität durch das neue Shuttle-Konzept lässt sich auch darauf zurückführen, dass BTT die gesamte Leerwagendisposition übernommen hat. Basierend auf einer gemeinsamen Bedarfsfeststellung mit Wacker sammelt Railion, die Güterbahn der DB AG, mit so genannten Feederzügen die Leercontainer bei den einzelnen Terminals der Seehäfen ein und bringt sie zurück nach Maschen. Dort werden die Container gebündelt und per Ganzzug wieder nach Burghausen gefahren. Die Vorteile: Durch die abgestimmten Ankunfts- und Abfahrtszeiten

Passgenau zugeschnitten

Für Imola Legno, einen der größten italienischen Holzimporteure und -händler, bündelt die Stinnes-Tochter Nieten Fracht-Logistik GmbH & Co. KG Schnittholzverkehre aus Russland und der Slowakei und fährt sie zu norditalienischen Empfängern – passgenau.



Die im vergangenen Jahr von Stinnes übernommene Fachspedition mit Schwerpunkt Schiene kann auf eine über 80-jährige Erfahrung im Bereich Holzverkehre zurückblicken. Zu den wichtigsten Hauptzielmärkten zählt Italien, denn die dort ansässige Holz verarbeitende Industrie bekommt einen Großteil ihres Rohstoffbedarfs über die Schiene angeliefert. Das Konzept für den Holzimporteur Imola Legno, aber auch für andere italienische Abnehmer beinhaltet Transporte unter der Frachtführerschaft von Nieten vom Wald bis zum Endabnehmer, wobei neben der Schiene auch die Verkehrsträger Schiff und Lkw einbezogen werden.

Bei den im Herbst vergangenen Jahres gestarteten Transporten von Russland nach Italien wird das Schnittholz zunächst per Lkw oder Schiene nach St. Petersburg gebracht, dort im Auftrag von Nieten auf so genannte Mafi-Trailer umgeschlagen und per Schiff zum Kieler Hafen gefahren. In Wagengruppen zu jeweils zehn Waggonen geht es dann weiter per Schiene ins österreichische Villach. Hier treffen auch Holzverkehre aus der Slowakei ein. Die in Villach ansässige Bahnspedition ProRail bündelt die Wagen zu Ganzzügen mit einer Nettotonnen-Auslastung von je zirka 1.000 Tonnen und fährt diese dann zwei bis drei Mal pro Woche über die Alpen nach Italien.

In Ravenna übernimmt Imola Legno die Züge mit eigenen Lokomotiven und bringt sie die letzten Kilometer bis zum eigenen Terminal in Lugo. Die Endzustellung zu den Empfängern – hauptsächlich Baumärkte und Möbelhersteller – erfolgt dann wieder per Lkw. Mit zu den Leistungen des italienischen Holzhandlers gehört außerdem die Einlagerung des empfindlichen Schnittholzes am Terminal bis zu seiner Abholung. Thomas Spanknöbel, für die russischen Holztransporte zuständiger Prokurist bei Nieten, nennt die wesentlichen Vorteile der multimodalen Transportkette: „Durch den Aufbau des Leitweges über Kiel konnten wir die Transportqualität hinsichtlich Laufzeit und Handling gegenüber dem herkömmlichen Landweg deutlich verbessern.“

Neben den erfolgreichen Ganzzugverkehren fährt Nieten auch per Einzelwagen größere Mengen an Rund- und Schnittholz aus der Slowakei, den GUS-Staaten und Ungarn zu italienischen Abnehmern – Tendenz steigend. ■

Nieten Fracht-Logistik GmbH & Co. KG

Kerschensteinerstraße 1
83395 Freilassing
Thomas Spanknöbel
Tel.: 08654 601428
Fax: 08654 601436
E-Mail: t.spanknoebel@nieten-fracht.de



Februar 2005 (v.l.): Jürgen Rogner (BTT), Dr. Siegfried Kiese (Leiter Wacker-Materialwirtschaft), Karl-Heinz Rossmann (BTT) und Johannes Moritz (Leiter Logistik bei Wacker) heißen den neuen Shuttle in Burghausen willkommen

wird das Burghausener Werk von Wacker kontinuierlich mit Behältern versorgt und auch die reibungslose Beladung ist auf diese Weise sichergestellt.

„Der Wechsel zu BTT in einem unserer wichtigsten Prozesse konnte in sehr kurzer Zeit umgesetzt werden“, freut sich Dr. Siegfried Kiese, Leiter der Materialwirtschaft der

Wacker-Chemie GmbH. „Voraussetzung für den schnellen und reibungslosen Know-how-Transfer war die vorhandene Dokumentation bestehender Prozesse und Erfahrungen und die auf beiden Seiten aufgebaute Prozess-expertise. Wir wollen mit BTT aus einer stabilen Abwicklung heraus gemeinsam an weiteren Verbesserungen arbeiten.“

Auch Hans-Georg Werner, Geschäftsführer BTT und Leiter Marktbereich Chemie der Stinnes AG, sieht den Erfolg des neuen Konzepts für die Zukunft gesichert: „Mit dem Shuttle haben wir ein maßgeschneidertes Produkt für unseren Kunden auf der Schiene. Dank des Shuttlekonzepts können wir eine Flexibilität anbieten, die uns einen einzigartigen Wettbewerbsvorteil eingeräumt hat.“ ■

Transa Spedition GmbH:

Von Asien nach Europa mit einem Güterzug der Superlative

9.814 Kilometer in nur 15 Tagen – damit stellt der Containerzug „Mongolischer Vektor Shu I“ einen Meilenstein im internationalen Schienengüterverkehr dar. Der Zug der Superlative bietet seit Juni eine regelmäßige Verbindung von China bis nach Duisburg. Für die Vermarktung ist die Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH gemeinsam mit anderen internationalen Speditionsunternehmen und Bahnen zuständig.

Ausgangspunkt der Reise ist die Stadt Huhhot in China. Von dort aus bahnt sich der Zug seinen Weg durch Russland, Weißrussland und Polen, bevor er seinen Bestimmungsort im Duisburger Hafen erreicht. Mit 100 Containern beladen, benötigt der fast 1.000 Meter lange Koloss vier Loks, um den eurasischen Kontinent zu überqueren. „In den neuen Verbindungen liegt eine große Chance für westliche Unternehmen, am Wachstumsmarkt China zu partizipieren“, ist Hans Löffert, Geschäftsführer von TRANSA, überzeugt. Der entscheidende Wettbewerbsvorteil des Containerzugs gegenüber dem Seetransport liegt in der geringeren Transportlaufzeit: Während ein Schiff vier bis sechs Wochen unterwegs ist, schafft „Shu I“ 700 Kilometer pro Tag und ist somit bereits nach rund zwei Wochen am Ziel.

Doch bevor der Zug sein Ziel erreicht, muss er nicht nur die Ländergrenzen, sondern auch unterschiedliche Spurbreiten überwinden. Gleich zwei Mal werden die Container umgeschlagen: einmal an der russischen Grenze auf Breitspurwagen und dann wieder an der polnischen Grenze auf Wagen mit europäischer Spurbreite. Railion, die Güterbahn der DB AG, übernimmt dann die letzte Transportetappe durch Deutschland. Aufgrund von Sicherheitsbestimmungen muss „Shu I“ wegen seiner Überlänge an der weißrussischen Grenze in zwei Teile gesplittet werden.

TRANSA übernimmt die Vermarktung sämtlicher Transportkapazitäten im Rücklauf nach China und bietet für die lange Reise ein breites Servicepaket: von der permanenten Laufüberwachung, die für die nötige Sicherheit und Transparenz sorgt, über die Abwicklung von Zollformalitäten bis hin zur Zustellung beim Kunden im Rahmen der Nachlauforganisation.

Ein im März durchgeführter Probelauf lieferte wichtige Erkenntnisse über den so genannten „mongolischen Vektor“, den Streckenabschnitt, der von Ulan-Bator in der Mongolei bis nach Brest reicht. Die chinesische und russische Bahn hatten den Zug mit 2.000 Tonnen



Farbenfrohe Einweihung des „Shu I“ in Huhhot, Hauptstadt der Inneren Mongolei

Koks auf seine erste Reise geschickt. Ziel war die zur ThyssenKrupp Services AG gehörende ThyssenKrupp MinEnergy GmbH in Duisburg. Für die Rückladung konnte TRANSA Kunden aus der Textilbranche gewinnen, die Bügel- und Strickmaschinen für Kaschmirpullover nach China exportieren. Im April bewältigte ein zweiter Zug ebenfalls mit Koks beladen ohne Zwischenfälle die lange Strecke. Rund 50.000 Tonnen im Jahr soll „Shu I“ künftig nach dem Willen der beteiligten Bahnen und Speditionen zwischen Asien und Europa transportieren.

TRANSA denkt bereits einen Schritt weiter und plant, von Brest aus zusätzliche Verbindungen nach Deutschland anzubieten, die neben Duisburg Empfänger in Kassel und Frankfurt am Main bedienen. „Auf Anfrage können wir aber auch weitere Verkehre in umgekehrter Richtung bereitstellen, um den Kunden einen Anschluss für den zweiten monatlichen Transport von Brest bis nach Huhhot zu ermöglichen“, so Löffert. ■

Erfolgreicher Probelauf mit 2.000 Tonnen Koks

Ein im März durchgeführter Probelauf lieferte wichtige Erkenntnisse über den so genannten „mongolischen Vektor“, den Streckenabschnitt, der von Ulan-Bator in der Mongolei bis nach Brest reicht. Die chinesische und russische Bahn hatten den Zug mit 2.000 Tonnen

TRANSA Spedition GmbH
 Daniel Vogel
 Tel.: 030 24319-300
 Fax: 030 24319-110
 E-Mail: dvogel@transa.de

Impressum

Herausgegeben von:
 Stinnes AG
 Freight Logistics

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

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

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