

Editorial

Sehr geehrte Kunden,

auch in diesem Jahr hat sich bei Stinnes wieder einiges bewegt: So wurde mit dem Angebot neuer Produkte, wie dem Einzelwagen-Produkt „Prime“, der Neuentwicklung weiterer Branchenprodukte und der Verbesserung der Abrechnungsqualität vieles in puncto Kundenorientierung geleistet. Mit „DB Logistics“ erhielt das Ressort Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG in diesem Jahr eine neue Dachmarke, die die Zugehörigkeit von Schenker, Railion und Stinnes zum DB-Konzern unterstreicht. Wie stellt sich das Ressort DB Logistics auf und wie sind die Aussichten für 2006? Erfahren Sie hierzu mehr in unserem Interview mit Herrn Dr. Bensele auf den Seiten 6 und 7 in diesem Heft.

Ihnen und Ihren Familien wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und einen gelungenen Start ins neue Jahr,

Ihre FreightNews-Redaktion

Inhalt

Titelthema

- 01 **Stinnes und Südzucker: Logistik für einen Kraftstoff mit Zukunft**

Kurzmeldungen

- 04 **Bau des City-Tunnels Leipzig – Stinnes hilft mit**
05 **Berlin–Moskau in nur 3 Tagen**

Interview

- 06 **FreightNews im Gespräch mit Dr. Norbert Bensele**

Aus dem Unternehmen

- 08 **Panopa und Stinnes: Just-in-time-Versorgung von Automobilpressen**
09 **San Zeno-Folzano: Starke Stahlplattform in Norditalien**

Stinnes und Südzucker:

Logistik für einen Kraftstoff mit Zukunft

Bioethanol gewinnt als umweltfreundlicher Kraftstoff zunehmend an Bedeutung. Vor rund zwei Jahren begann die Südzucker AG in Zeitz mit dem Bau des derzeit größten Bioethanolwerks in Europa, das im April dieses Jahres den Betrieb aufnahm. Als Logistikpartner von Südzucker ist Stinnes für nahezu alle Logistikleistungen verantwortlich: von der Rohstoffversorgung über den Werksrangierdienst bis hin zum Abtransport der fertigen Produkte.



Foto: Südzucker

Befüllanlage der Südzucker Bioethanol GmbH in Zeitz

Die Südzucker-Gruppe ist ein weltweit tätiger Konzern und mit einer jährlichen Produktion von zirka 5,1 Millionen Tonnen der größte Zuckerhersteller Europas. Die neu errichtete Bioethanolanlage in Zeitz gehört zur Südzucker-Tochter Südzucker Bioethanol GmbH, die das Endprodukt unter der neuen Dachmarke CropEnergies vertreibt. Bereits vor Jahren hatte die Südzucker AG eine Diversifikationsstrategie eingeschlagen. „Die Erschließung des Bioenergiemarktes, insbesondere der Biokraftstoffe, ist für uns sehr attraktiv, denn sie passt zu unserer Strategie, welche die Integration landwirtschaftlicher Rohstoffe zum Ziel hat, und schafft uns gleichzeitig ein neues Standbein“, erläutert

Dr. Lutz Guderjahn, Geschäftsführer der Südzucker Bioethanol GmbH. Für den Transport des umweltfreundlichen Produkts nutzt Südzucker vorwiegend einen umweltfreundlichen Verkehrsträger: die Schiene.

Bioethanol ist neben Biodiesel der zurzeit einzige erprobte sowie der weltweit am umfangreichsten genutzte Kraftstoff aus nachwachsenden Rohstoffen. Der farblose, fast hundertprozentige Alkohol wird aus Zucker oder stärkehaltigen Feldfrüchten – wie beispielsweise Weizen – durch Fermentationsverfahren hergestellt. „Das aufgrund seiner Brennbarkeit als Gefahrgut in Kesselwagen

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: **Logistik für einen Kraftstoff mit Zukunft**

transportierte Produkt befördern wir bundesweit und grenzüberschreitend zu den Mineralölherstellern, wo es als Zusatz dem Benzin beigemischt oder zu dem Benzinzusatz ETBE weiterverarbeitet wird“, beschreibt Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, einen Teil der logistischen Leistungen für Südzucker. „Im Wareneingang fahren

wir vorwiegend die für die Herstellung von Bioethanol benötigten Rohstoffe, allen voran Getreide.“

Riesige Transportströme

Die neue Bioethanolanlage wurde in die vorhandene Gleisinfrastruktur des alten Zuckerwerks in Zeitz integriert, das sich gegenüber der im Jahr 1993 neu gebauten Zuckerfabrik

befindet. Sie besitzt eine Produktionskapazität von zirka 260.000 Kubikmeter Bioethanol pro Jahr. Die zum Werk gehörende funktionierende Gleisinfrastruktur bietet ideale Voraussetzungen für eine lückenlose Rohstoffversorgung per Schiene. Für die Herstellung der angestrebten Produktionsmenge von Bioethanol sind gewaltige Mengen an Rohstoffen notwendig: jährlich allein rund 700.000 Tonnen Weizen und etwa 5.000 Tonnen Enzyme sowie Chemikalien, deren Eingang etwa zur Hälfte über die Schiene abgewickelt wird. „Im Wareneingang sind rund 260.000 Kubikmeter Bioethanol im Jahr geplant, die wir zu 90 Prozent auf der Schiene fahren werden. Dies entspricht zirka 180 Ganzzügen“, nennt Peter Kostiuik, der zuständige Key Account Manager von Stinnes, die geplante Menge.

Um das Bioethanol sicher zu transportieren, wurde ein fester Pool von rund 70 Kesselwagen angemietet. Die Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH übernimmt dabei die gesamte Kesselwagenmanagement. „Für die saisonal schwankenden Weizentransporte setzen wir vorwiegend unser Ganzzug-Produkt Flextrain ein, das dem Kunden eine flexible Wagenbestellung ermöglicht“, erklärt Kostiuik. „Den regelmäßigen Abtransport des Bioethanols per Kesselwagen wickeln wir dagegen mit Plantrains ab. Langfristig gesehen könnte es auch einen bundesweiten Anbau von Getreide eigens für die Ethanolherstellung geben. Dann könnten wir auch diese Menge mit Plantrains fahren.“

Als Nebenprodukt entsteht bei der Herstellung von Bioethanol das hochwertige Eiweißfuttermittel DDGS (Distillers Dried Grans with Solubles) für die Rinderfütterung, welches unter dem Namen ProtiGrain® vermarktet wird. Auch dieses Produkt soll künftig per Schiene gefahren werden. „Dadurch könnten wir die leer werdenden Getreidewagen optimal wiederbeladen. Bei einer geplanten Menge von insgesamt rund 260.000 Tonnen pro Jahr rechnen wir mit einem Schienenanteil von zirka 60 Prozent, das sind weitere 175 Züge“, ergänzt Kostiuik.

Übernahme des gesamten Werksrangierdienstes

Mit dem Entwurf des für die Schienenverkehre erforderlichen umfangreichen Logistikkonzepts für die Südzucker Bioethanol GmbH begann Kostiuik bereits vor zwei Jahren während des Baus der Bioethanolanlage –

Wissenswertes über Bioethanol

Die Bioethanolanlage in Zeitz

Foto: Südzucker

Was in Frankreich, Schweden oder den USA bereits seit den 90er Jahren als Hoffnungsträger gilt, muss sich am deutschen Markt noch etablieren: die motorische Nutzung von aus Biomasse gewonnenem Ethanol. Doch dank einer Gesetzesänderung im Jahr 2003 haben sich die Bedingungen für den Einsatz des Biokraftstoffs bis heute deutlich verbessert, denn seine Nutzung wurde bis 2009 von der Mineralölsteuer befreit. Dem ging der Erlass mehrerer Richtlinien durch die EU voraus. Mit der Biokraftstoffrichtlinie (RL 2003/30/EG), deren Ziel es ist, die Mitgliedsstaaten zur Einhaltung der im Kyoto-Protokoll vereinbarten Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen zu bewegen und die immer stärker werdende Abhängigkeit vom Erdöl zu vermindern, werden indikative Ziele für die Menge von Biokraftstoffen definiert. Bis Ende 2010 soll in der EU der Anteil biogener Treibstoffe auf 5,75 Prozent (energieäquivalent) erhöht werden. Das entspricht einem Bioethanolbedarf von zirka 8 bis 10 Millionen Kubikmetern pro Jahr.

Bioethanol kann aus zucker- oder stärkehaltigen Feldfrüchten sowie zellulosehaltiger Biomasse – wie zum Beispiel Holzresten – hergestellt werden. Beim Einsatz von Getreide als Rohstoff entsteht bei der Produktion so genannte Schlempe, die zu hochwertigem

Futtermittel DDGS (Distillers Dried Grans with Solubles) weiterverarbeitet werden kann. Der gewonnene Kraftstoff wird Benzin beigemischt oder zu ETBE (Ethyl-Terär-Butyl-Ether) weiterverarbeitet. Konventionelle Ottomotoren dürfen nach der aktuell geltenden Kraftstoffnorm (EN 228) mit einer Beimischung von bis zu 5 Prozent Bioethanol betrieben werden. ETBE darf dem Kraftstoff bis zu 15 Prozent zugesetzt werden. Flexible Fuel Vehicles (FFV), die seit diesem Jahr auch auf dem deutschen Markt erhältlich sind, fahren mit bis zu 85 Prozent Bioethanol. Ethanol ist jedoch nicht nur umweltfreundlich, da es frei von Schwefel und aromatischen Substanzen ist, es erhöht außerdem die Klopfestigkeit des Motors und sorgt für eine saubere Verbrennung.

Zurzeit gibt es in Deutschland drei Bioethanolanlagen, drei weitere befinden sich noch im Bau. Rund 1.700 Tankstellen in Deutschland verkaufen bislang Kraftstoff mit dem Biozusatz (Biodiesel). Dass Bioethanol Zukunft hat, zeigt die zunehmende Produktionskapazität: Während die Verwendung als Kraftstoffzusatz bis einschließlich 2003 gleich null war, wird der Markt in den kommenden Jahren auf mehrere hunderttausend Jahrestonnen wachsen. ■



Befüllung eines Kesselwagens mit dem „Liquifanten“

gemeinsam mit dem Bereich Stinnes Logistik Service, der bei Stinnes für die Entwicklung optimierter, schienenbasierter Logistikkösungen – von der Analyse bis hin zur Umset-

zung – zuständig ist. Das Team von Stinnes Logistik Service kümmerte sich hauptsächlich um die Prozessanalyse aller relevanten Verladeprozesse sowie um die Erstellung der Arbeitsanweisungen.

Mit zu den Leistungen von Stinnes gehört die Übernahme des gesamten Werksrangierdienstes, der seit April sukzessive ausgebaut wird. Er beinhaltet neben dem Rangieren aller ein- und ausgehenden Wagen auch das Entladen der Getreidewagen, das Beladen der Silowagen mit Futtermittel sowie das Befüllen der Kesselwagen und Tank-Lkw mit Ethanol. „Wir haben in Zusammenarbeit mit dem CargoZentrum Halle und dem Gefahrgutmanagement von Stinnes eigens eine Checkliste entwickelt, die unter anderem eine genaue Analyse und Arbeitsanweisung für sämtliche Verladeprozesse im Werk sowie eine rechts-

kräftige Dokumentation der durch die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahnen – GGVSE – vorgeschriebenen Kontrollen enthält“, erläutert Andreas Schulze vom Bereich Logistik Service. „Daneben kümmern wir uns natürlich auch um die Einweisung der Railion-Mitarbeiter vor Ort.“ ■

Stinnes AG

Freight Logistics

Marktbereich Agrarprodukte/
Forstwirtschaft/Konsumgüter

Peter Kostiuik

Tel.: 040 3918-4289

Fax: 040 3918-4374

E-Mail: peter.kostiuk@stinnes.de

Railion und Green Cargo bauen Nordschiene aus

Die schwedische Güterbahn Green Cargo AB und die Railion Deutschland AG intensivieren ihre Zusammenarbeit im internationalen Schienengüterverkehr. Wesentliches Ziel ist eine Verbesserung der Transportqualität auf der Achse Schweden – Deutschland – Italien. Darüber hinaus streben beide Partner eine optimierte Produktion an.

Mitte Oktober war das gemeinsame Kooperationsvorhaben zwischen dem Vorstandsvorsitzenden von Green Cargo, Jan Sundling, und dem Leiter des Stinnes-Geschäftsfelds Intermodal, Dr. Sebastian Jürgens, im schwedischen Göteborg vertraglich besiegelt. „Mit der Kooperationsvereinbarung können wir die Zusammenarbeit mit unseren deutschen Kollegen weiterentwickeln und ausbauen, um der Industrie in Skandinavien verbesserte internationale Schienengüterverkehrsleistungen anzubieten“, unterstrich Sundling. „Dies ist für uns am nördlichen Rand Europas außerordentlich wichtig.“ Auch Jürgens zeigte sich mit der Vereinbarung zufrieden: „Durch die Kooperation haben wir einen Weg gefunden, wie wir beide Unternehmen intensiver vernetzen können.“

Zu den geplanten Maßnahmen gehört unter anderem ein besser abgestimmter Fahrplan für die deutsch-schwedischen Bahnverkehre über Dänemark. Durch den optimierten Einsatz der Lokomotiven beider Bahnen auf den Korridoren Maschen–Hallsberg und Maschen–Göteborg sollen für die Kunden

schnellere und zuverlässigere Transporte und für die Bahnen eine höhere Effizienz erreicht werden. Weitere Verbesserungen versprechen sich die Partner aus einem optimierten Wagenmanagement, das einerseits die Auslastung des Fuhrparks steigern und andererseits den Kunden aktuelle Statusinformationen zu ihren Transporten via GPS ermöglichen soll.

Eingebettet ist die Kooperation in die bestehende Zwei-Wege-Strategie: Neben dem

Landweg durch Dänemark in Zusammenarbeit mit Railion Danmark soll auch eine Verbundproduktion über die Ostsee stattfinden – gemeinsam mit der Fährreederei Scandlines.

Die Transporte zwischen Skandinavien, Deutschland und Italien umfassen im Wesentlichen Waren aus der Stahl-, Automobil-, Papier- und Zelluloseindustrie und werden hauptsächlich im Einzelwagenverkehr abgewickelt. Allein zwischen Schweden und Deutschland rollen jährlich über drei Millionen Tonnen über die Schiene. Bereits seit 2001 verzeichnet der deutsch-skandinavische Schienengüterverkehr einen positiven Wachstumstrend von jährlich über fünf Prozent. Für die Zukunft gilt: Tendenz steigend. ■

Freuen sich über die verstärkte Zusammenarbeit (v.l.): Dr. Sebastian Jürgens, Leiter des Stinnes-Geschäftsfelds Intermodal, und Jan Sundling, Vorstandsvorsitzender von Green Cargo



Grillo und BTT arbeiten weiter zusammen

Die Grillo-Werke AG und die hundertprozentige Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH verlängern ihre partnerschaftliche Zusammenarbeit bis 2008. Am 29. September unterschrieben Hans-Georg Werner, Geschäftsführer der BTT, sowie Hans-Wilhelm Denninghoff, Produktreferent Schwefeldioxid, und Richard Renard, Produktreferent Schwefelsäure und Recycling, in der Grillo-Zentrale in Duisburg-Hamborn einen entsprechenden Vertrag.

Die Grillo-Werke AG ist ein 1842 gegründetes Familienunternehmen mit Kernaktivitäten in

den Bereichen Metall, Chemie, Zinkoxid und Gebäudezink. Mit mehreren Produkten gehört Grillo zu den führenden Anbietern in Europa. Mehr als 100.000 Tonnen fährt BTT im Jahr allein auf der Schiene für Grillo, vorwiegend im Einzelwagenverkehr und in Kesselwagen, davon bedeutende Mengen im Chem-Solution-Netz. Zu den weiteren Logistikleistungen gehören auch Tankcontainertransporte im kombinierten Ladungsverkehr in viele europäische Länder. ■



Vertragsunterzeichnung in der Grillo-Zentrale (v.l.): Hans-Georg Werner, Geschäftsführer der BTT, und Hans-Wilhelm Denninghoff, Produktreferent Schwefeldioxid (vorn), sowie Horst Haude, Key Account Manager Nord-West bei BTT, und Richard Renard, Produktreferent Schwefelsäure (hinten)

Bau des City-Tunnels Leipzig – Stinnes hilft mit



Foto: Aldinger & Wolf

Entwurfsgrafik für die City-Tunnel-Station Hauptbahnhof Leipzig

Der City-Tunnel Leipzig – mit rund 571 Millionen Euro Gesamtkosten eines der größten innerstädtischen Infrastrukturprojekte in Europa – soll künftig auf einer Strecke von rund 3.900 Meter Länge den Hauptbahnhof mit dem Bayerischen Bahnhof verbinden. Dadurch wird sich die Reisezeit zwischen den Städten im Umland und der Leipziger Innenstadt um bis zu 20 Minuten verkürzen. Für das Bauprojekt fährt Stinnes Freight Logistics ab Dezember bis voraussichtlich Juni 2006 insgesamt 97 Betonträger à 28 Meter Länge und 93 Tonnen Gewicht von Neumarkt in der Oberpfalz per Schiene nach Leipzig. Die Träger dienen zur Abdeckung der unterirdischen S-Bahn-Stationen. Ab Juni 2006 will Stinnes dann insgesamt 80.000 Ton-

nen Tübbinge für die Auskleidung der Tunnel in Ganzzügen zu den Baustellen fahren.

„Bei den Transporten handelt es sich um ein anspruchsvolles Konzept, denn der Umschlag muss genau auf die Anforderungen der jeweiligen Baustelle abgestimmt werden“, betont Peter Gundelwein, zuständiger Kundenberater im Marktbereich Baustoffe/Entsorgung. „Dabei übernehmen wir die Gesamtlogistik, die auch die Straßentransporte mit beinhaltet. Hier arbeiten wir eng mit der Spedition TRANSA zusammen“, ergänzt Marktbereichsleiter Karsten Sachsenröder. Ab 2009 soll der City-Tunnel Leipzig für den regionalen und überregionalen Schienenverkehr geöffnet werden. ■

Bayerischer Löwe für Eberhardt

Manfred Eberhardt, Geschäftsführer der hundertprozentigen Stinnes-Tochter Nieten Fracht-Logistik, wurde am 28. Oktober vom Bayerischen Ministerium für Landwirtschaft und Forsten mit dem Bayerischen Löwen für besondere Verdienste um die Forstwirtschaft ausgezeichnet. Landwirtschaftsminister Josef Miller überreichte den Preis in München persönlich an den erfahrenen Holzlogistiker. Bayern würdigt damit den Einsatz von Eberhardt bei der Steigerung der

Holzverkehre auf dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene.

Mit ausgefeilten Schienentransportkonzepten, die Nieten gemeinsam mit der Bayerischen Staatsforstverwaltung entwickelte, konnte der Rohholzversand in Bayern ausgebaut und wirtschaftlich gemacht werden. Dadurch erhöhte sich die per Schiene transportierte Holzmenge von 2001 bis 2004 um 25 Prozent auf insgesamt acht Millionen Ton-

nen pro Jahr. Zu den Logistiklösungen gehörte die Reaktivierung von Verladebahnhöfen, wie zum Beispiel in Eichstätt, und die Schaffung neuer Gleisanschlüsse. Darüber hinaus entwarf Eberhardt für die Holzindustrie kundenspezifische Schienenlösungen, wie den „Woodliner“ für österreichische Holzabnehmer und den „Nordhafenzug“, der Holzprodukte der österreichischen Holzindustrie über den Bündelungspunkt Freilassing zu den deutschen Nordseehäfen transportiert. ■

Railion überführt Hochgeschwindigkeitswagen nach Spanien

Im Auftrag von Siemens bringen Railion und die französische Bahn SNCF im Zeitraum von einem Jahr insgesamt 96 Wagen des neuen Hochgeschwindigkeitszugs vom Typ Velaro E® von dessen Werk in Krefeld-Uerdingen an die spanische Grenze. Von dort erfolgt der Weitertransport per Tieflade-Lkw ins Depot der spanischen Bahn RENFE in La Sagra.

Railion organisiert im Zeitraum von Juni 2005 bis Mai nächsten Jahres 16 Transporte mit jeweils sechs Wagen, die auf eigenen Rädern bis zur spanischen Grenze gezogen werden. Der für das spanische Hochgeschwindigkeitsnetz bestimmte Zug ist eine Weiterentwicklung des deutschen ICE 3 und wird ohne eingeschaltete Bremsen transportiert. Deshalb sorgen 14 bahneigene leere Wagen mit eigenen Bremsen für die nötige Bremskraft. Zwei weitere Kupplungswagen werden zur Überbrückung der verschiedenen Kupplungssysteme vor und hinter die Velaro-Wagen angekoppelt.

Mit einer Gesamtzulänge von 407 Metern und einem Gesamtzuggewicht von 754 Tonnen benötigt der Transport zirka fünf Tage bis zum an der spanischen Grenze gelegenen Küstenort Hendaye. Von dort aus werden die Waggons aufgrund der unterschiedlichen Spurbreite in Spanien auf Tieflade-Lkw geladen und auf der Straße in das Depot der RENFE nach La Sagra überführt. Die speditionelle Abwicklung der Schienentransporte erfolgt durch Kühne & Nagel.

Im Gegensatz zum deutschen ICE 3 hat der Hochgeschwindigkeitszug nicht nur zwei, sondern gleich drei verschiedene buchbare Klassen zur Auswahl: Club, Preferente und Turista. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 350 km/h soll der Velaro E® künftig auf dem Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen Barcelona und Madrid verkehren. ■



Velaro E®

Stinnes erhöht Abfahrtsfrequenz beim STINNESrailport Castelguelfo

15 Monate nach Aufnahme der ersten Shuttle-Verkehre in Richtung Castelguelfo nahe der italienischen Stadt Parma wird im Dezember die Frequenz von vier auf fünf Abfahrten pro Woche erhöht. Damit reagiert Stinnes auf die kontinuierlich wachsende Nachfrage seitens Industrie und Speditionen. Wesentliche Elemente des Railport-Angebots sind: kurze Haus-Haus-Laufzeiten, hohe Zuverlässigkeit und somit eine gute Planbarkeit für Versender und Empfänger in einer der wichtigsten Wirtschaftsregionen Norditaliens. ■

Hoher Besuch aus Down Under

Unerwarteten Besuch gab es am 21. Oktober im Logistikzentrum Montan in Hagen: Zu Gast waren Vertreter des größten australischen Spediteurs Toll SPD, des asiatischen Logistikunternehmens Linfox Australia Pty Ltd sowie des australischen Stahlherstellers BlueScope. Sie nutzten ihren kurzzeitigen Aufenthalt in Deutschland im Rahmen eines Messebesuchs, um sich ein eingehendes Bild von der Leistungsfähigkeit des Logistikzentrums zu machen. „Die Gäste waren beeindruckt und bedauerten, dass bislang noch keine Geschäftsbeziehungen mit Europa bestünden. Das Logistik Zentrum Montan wäre für den australischen Stahlexperten sonst die erste Wahl für die Distribution seiner Coils“, so Werner Zimmermann, zuständiger Verkaufsleiter aus dem Stinnes-Marktbereich Montan. Doch was nicht ist, kann ja vielleicht irgendwann noch werden. ■

Berlin–Moskau in nur 3 Tagen

Vertreter von gleich vier europäischen Bahnen gaben am 16. November auf dem Güterbahnhof Seddin bei Berlin das Startsignal für einen außergewöhnlichen Güterzug, der in einer Rekordzeit von nur drei Tagen die 1.800 Kilometer lange Strecke zwischen der deutschen Hauptstadt und Moskau überwand. Damit lag der 600 Meter lange und bis zu 100 Stundenkilometer schnelle Pilotzug nicht nur rund sechs Tage unter der

üblichen Schienentransportzeit für diese Strecke, sondern war auch erheblich schneller als jeder Lkw. An Bord des Testzuges befanden sich auch die Bahnchefs der beteiligten Länder: der DB-Vorstandsvorsitzende Hartmut Mehdorn sowie die Generaldirektoren Andrzej Wach aus Polen, Wladimir Zerelo aus Weißrussland und Wladimir Jakunin aus Russland.



Aufenthalt des Test-Güterzuges in Warszawa-Gdanska (v.l.): Wladimir Zerelo (BC), Wladimir Jakunin (RZD), Andrzej Wach (PKP) und Hartmut Mehdorn (DB)

Ziel des Probelaufs war es, die Möglichkeiten für ein höheres Schienenverkehrsaufkommen auf dem Korridor Deutschland–Russland auszuloten, um den Warenfluss zwischen den vier beteiligten Ländern zu beschleunigen. Bislang sorgten häufige Lokwechsel und Betriebsaufenthalte an den Grenzen – unter anderem durch den Spurwechsel auf osteuropäische Breitspur und umfangreiche Zollformalitäten – für lange Aufenthalte der Güterzüge. Künftig sollen die Transportzeiten durch EDV-Unterstützung bei den Abläufen und die elektronische Übermittlung von Frachtpapieren deutlich reduziert werden. ■



„Wir sind für Wachstum gut aufgestellt“

Seit März dieses Jahres ist Dr. Norbert Bensel verantwortlich für den Vorstandsbereich DB Logistics der Deutschen Bahn AG. FreightNews sprach mit ihm über neue Ziele und Strategien angesichts der vielfältigen Herausforderungen durch die stetig wachsende und durch Globalisierung geprägte Logistikbranche.

Herr Dr. Bensel, wie haben Sie die ersten Monate als Vorstand von DB Logistics erlebt?

Meine neue Aufgabe, den Bereich Transport und Logistik weiter voranzubringen, ist herausfordernd und macht mir sehr viel Spaß. Es gibt viele Themen, die wir angepackt haben, und ich bin überzeugt, dass wir nicht nur auf dem richtigen Weg sind, sondern in den letzten Monaten auch schon ein gutes Stück weitergekommen sind.

Seit diesem Jahr hat die DB AG eine neue Struktur, für das Ressort Transport und Logistik wurde die Dachmarke „DB Logistics“ eingeführt. Was bedeutet dies für das Logistikgeschäft?

DB Logistics sehen wir als die Klammer für alle Transport- und Logistik-Aktivitäten der Deutschen Bahn. Da haben wir zum einen den Schienengüterverkehr, der durch Railion auf der Produktionsseite und Stinnes auf der Vertriebsseite abgebildet wird, und mit dem wir in Europa führend sind. Dabei steht Stinnes Intermodal unseren Kunden im Kombinierten Verkehr und Stinnes Freight Logistics für den Wagenladungsverkehr zur Verfügung. Zum anderen haben wir die Luft-, See- und Landverkehrsaktivitäten sowie die Logistik von Schenker, die wir mit dem erfolgreichen Abschluss der Akquisition von Bax Global weiter ausbauen. Wir verfügen also bei allen Verkehrsträgern über starke Netze und diese befruchten sich auch gegenseitig: Die Luft- und Seeverkehre von Schenker beispielsweise sind unser größter Kunde im europäischen Landverkehr und die Schiene profitiert ebenfalls: Über 12.000 Züge fahren wir jährlich für Schenker, nicht gerechnet die Aktivitäten von Schenker Automotive RailNet. Unsere neue Struktur unterstützt uns, die einzelnen

Geschäftsfelder und -netze schnell und direkt mit Blick auf das Gesamtunternehmensziel zu steuern.

Die Logistikbranche gilt als ein Wachstumsmotor der Wirtschaft. Wie beurteilen Sie die Wachstumsmöglichkeiten für Ihr Ressort und wo liegen die besonderen Herausforderungen der Zukunft?

Die Logistikbranche wird zu Recht als Wachstumsmotor bezeichnet. Die europäischen und internationalen Wirtschaftsbeziehungen nehmen weiter zu. Das schlägt sich nicht nur in hohen Wachstumsraten auf den transkontinentalen Routen nieder, sondern auch in Europa, zum Beispiel im Seehafenhinterlandverkehr, in dem wir hohe Zuwächse auch für die Schiene erwarten. Wir sind mit unserem Ressort für das Wachstum insgesamt sehr gut aufgestellt: In der globalen Seefracht sind



wir die Nummer 3 und – zusammen mit Bax – an Platz 2 in der weltweiten Luftfracht. Aufgrund der hohen Bedeutung von Größenvorteilen in diesen Geschäften haben wir hiermit beste Chancen. Zudem sind wir Marktführer im europäischen Landverkehr und auch im deutschen und europaweiten Schienengüterverkehr. Mit der Railion-Gruppe bieten wir in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark ein umfangreiches eigenes Netz für Ganzzüge und Einzelwagen an. Darüber hinaus haben wir in den anderen europäischen Staaten über Töchter und Beteiligungen, wie die Railion Italia und die Schweizer BLS, und die enge Zusammenarbeit mit anderen Staatsbahnen ebenfalls alle Produktionsmöglichkeiten.

Die Internationalisierung im Schienengüterverkehr schreitet also weiter voran. Welche Maßnahmen planen Sie, um erfolgreich zu bleiben?

Bereits heute sind über die Hälfte aller Transporte von Stinnes und Railion grenzüberschreitend und der Anteil wird sich weiter erhöhen. Dass die Schiene ihre Systemstärke auf den langen Strecken teilweise noch nicht optimal ausspielen kann, liegt daran, dass die einzelnen nationalen Systeme zum Teil nicht interoperabel sind, die Grenzabfertigung oft zu viel Zeit in Anspruch nimmt oder weitere Abläufe im Zusammenspiel mit den Partnern nicht immer reibungslos funktionieren. Diese Wachstumshürden müssen wir dringend überwinden.

Auf dem strategisch wichtigen Nord-Süd-Korridor sind wir dabei schon sehr weit gekommen. Kunden können von den Nordseehäfen bis nach Italien ein Transportangebot aus einer Hand bekommen. Durch ein in diesem Jahr abgeschlossenes Kooperationsabkom-

men mit der Green Cargo werden wir zusätzlich für Verkehre ab Skandinavien eine höhere Qualität erreichen. Außerdem arbeiten wir mit innovativen Konzepten wie dem Railport-Ansatz, mit dem wir zum Beispiel in Italien sehr erfolgreich gestartet sind. Aber auch auf der Ost-West-Achse verbessern wir unsere Leistung laufend. Mit einem Testzug von Berlin nach Moskau haben wir Mitte November bewiesen, dass für Güterzüge Transportzeiten von unter fünf Tagen in dieser Relation möglich sind. Die Herausforderung ist es nun, den Testzug in ein wettbewerbsfähiges Standardangebot weiterzuentwickeln. Zu diesem Zweck wollen wir mit den beteiligten Bahnen der anderen Länder eine gemeinsame Produktionsgesellschaft gründen. Im Verkehr mit Frankreich ermöglicht uns unsere intensivierte Kooperation mit SNCF Fret, bei der wir auf interoperable Loks und verbesserte Abläufe setzen, die Transportdauer signifikant zu senken.

Der Schienengüterverkehr ist in Europa führend, dennoch ist Railion noch nicht in den schwarzen Zahlen. Wo sehen Sie Handlungsbedarf?

Wir stehen im Schienengüterverkehr vor großen Herausforderungen und die Internationalisierung ist sicherlich nur eine davon. Die politischen Rahmenbedingungen sind nicht optimal und der Wettbewerb wird immer intensiver. Dies spüren wir hierzulande aufgrund Deutschlands attraktiver Lage im Herzen Europas und der fortgeschrittenen Liberalisierung besonders deutlich. Wir haben daher Anfang des Jahres mit dem unternehmensinternen Programm „RailPlus“ die Weichen neu gestellt.

Wir setzen dabei an allen zentralen Stellhebeln unseres Geschäfts an – Kosteneffizienz, Qualität und Vertriebskonzepte. Wir werden beispielsweise unser Einzelwagensystem durch ein neues Konzept, das „Produktionssystem 200X“, effizienter gestalten. Damit kein Missverständnis entsteht, möchte ich ausdrücklich hinzufügen: Es geht hierbei ausschließlich um die internen Abläufe und nicht um eine Kürzung anzufahrender Güterverkehrsstellen. Wir werden außerdem alles daran setzen, unsere Produktionsqualität zu erhöhen. Gerade in den letzten Wochen konnten wir unseren Kunden nicht immer die Qualität bieten, die sie zu Recht von uns verlangen. Wir analysieren die Gründe hierfür sehr sorgfältig und haben Gegenmaßnahmen eingeleitet. Und natürlich investieren wir lau-

fend in unser Geschäft. In den vergangenen Jahren haben wir allein 2,4 Milliarden Euro in Rollmaterial, also Wagen und Loks, gesteckt, um unseren Kunden hochwertiges Equipment zur Verfügung zu stellen, und hieran werden wir auch in den nächsten Jahren anknüpfen.

Vertriebsseitig steht natürlich die Intensivierung des Kundenservice an vorderer Stelle: Wir werden nicht nur spezielle Großkundenprogramme entwickeln, sondern auch den Flächenvertrieb stärken, zum Beispiel durch den Einsatz von weiteren „Regionalen Vertriebskoordinatoren“, die eine engere Abstimmung mit der Produktion sicherstellen. Zusätzlich werden wir unter anderem die Verbesserung von Auftragsbearbeitung und Abrechnung kontinuierlich fortführen. Aber



auch hier sind wir auf dem richtigen Weg. Die Ergebnisse unserer diesjährigen Kundenbefragung zeigen, dass unsere Maßnahmen greifen, denn die Zufriedenheit gegenüber dem Vorjahr ist bereits signifikant gestiegen.

Zu RailPlus gehört aber auch die nachhaltige Weiterentwicklung unseres Geschäftsmodells. Wir werden sowohl eine Branchenbahn Montan als auch eine KV-Bahn für intermodale Verkehre aufbauen, die wir konsequent an den branchen- beziehungsweise segment-spezifischen Bedürfnissen der Kunden ausrichten werden. Die Montanbahn werden wir durch die Zusammenführung der Logistikkompetenz der RBH mit dem Montan-Know-

how von Stinnes umsetzen. Für den Kunden schaffen wir damit einen echten Branchenexperten, der die gesamte Logistikkette aus einer Hand anbietet. Die KV-Bahn wird konsequent entlang der europäischen Hauptachsen ausgerichtet sein. Ich bin überzeugt, dass wir es mit RailPlus schaffen werden, unseren Schienengüterverkehr in die schwarzen Zahlen zu bringen.

Als Vorstand von DB Logistics sind Sie neben Stinnes und Railion auch für Schenker verantwortlich. Wo gibt es hier bereits eine Zusammenarbeit mit dem Schienengüterverkehr und was ist noch zu erwarten?

Die Zusammenarbeit von Schenker und Railion entwickelt sich in die richtige Richtung. Die Integration aller Automotive-Aktivitäten – auch der schienengebundenen – unter dem Dach von Schenker hat zu einer europaweit einzigartigen Bündelung von Branchen-Know-how geführt und unsere Kunden honorieren das. Auch Schenker-Seefracht und Stinnes Intermodal arbeiten bereits sehr gut zusammen und in einzelnen Regionen, zum Beispiel in Südosteuropa, werden über den Schenker-Flächenvertrieb und die Schenker-Tochter Raillog ganze Zugsysteme gestützt. Auch in der gemeinsamen Entwicklung von integrierten Transport- und Logistikkonzepten für unsere Kunden kommen wir weiter, denn wir schaffen mit Komplettangeboten aus einer Hand einen echten Mehrwert für unsere Kunden. So sind wir beispielsweise mit Kunden der Chemieindustrie bereits globale Logistik-Partnerschaften eingegangen, im Rahmen derer wir komplette Logistikprozesse übernehmen und weiterentwickeln. Wir können alle Transport- und Logistikwünsche aus einer Hand abdecken – dies unterscheidet uns von unseren Wettbewerbern.

Was sind Ihre Ziele für 2006?

Im Schienengüterverkehr wird unser Arbeitsprogramm natürlich durch die Umsetzung von RailPlus bestimmt. Wir müssen unsere gute Marktposition in Deutschland und Europa festigen und weiter ausbauen und ich bin überzeugt, dass uns das gelingen wird.

Im Bereich der Luft-, See- und Logistikaktivitäten wird selbstverständlich die Zusammenführung der Aktivitäten von Schenker und Bax im Vordergrund stehen und im europäischen Landverkehr die weitere Verdichtung unseres Netzes. ■

Panopa und Stinnes:

Just-in-time-Versorgung von Automobilpressen



Bei der Lieferung von Stahlcoils und Platinen für die Volkswagen AG in Wolfsburg setzt die zur Imperial Logistics International-Gruppe gehörende Panopa Logistik GmbH ganz auf die Schiene. In deren Auftrag transportiert Stinnes jährlich rund 400.000 Tonnen Stahl von europäischen Stahlwerken ins Stahllogistikzentrum der Panopa in Vorsfelde.

Das hochmoderne Logistikzentrum besitzt rund 22.000 Quadratmeter Hallenfläche und vier Gleise. Modernste Förder- und Klimatechnik sorgen in Kombination mit einem leistungsstarken EDV-System für den materialschonenden und punktgenauen Warenumschlag der Coils und Platinen, die Railion vorwiegend von deutschen, belgischen, französischen und niederländischen Stahlwerken anliefert.

„Stinnes wickelt nicht nur den Transport der Coils und Stahlbleche von den Produzenten ins Logistikzentrum der Panopa ab, sondern übernimmt auch deren Zustellung zu den acht Kilometer entfernten Blechpressen des VW-Werkes“, erläutert Reinhard Jakobowski, zuständiger Key Account Manager im Marktbereich Montan, das Besondere an den Stahlverkehren. „Dadurch lassen sich die Wagen effektiv einsetzen, denn sie können nach

Entladung des Materials sofort wieder verwendet werden.“

Europaweit einzigartiges Logistikkonzept

Auch Hinrich Woska, Bereichsleiter Stahllogistik bei Panopa, ist von der Zusammenarbeit mit Stinnes überzeugt: „Mit der durchgehenden Just-in-time-Versorgung der Automobilpressen auf dem Schienenweg setzen wir europaweit ökologische und ökonomische Maßstäbe.“ Für diese Transporte wurde eigens ein detaillierter Anlieferplan entwickelt, dessen Umsetzung eine besondere Herausforderung für Stinnes war. Denn die Zulieferzüge – jeweils mit rund 600 bis 800 Tonnen Stahlblech beladen – müssen sechs Mal am Tag die ICE-Strecke Berlin–Hannover kreuzen, um an ihr Ziel zu gelangen. „Ein exaktes Einhalten der Zeitfenster ist deshalb unabdingbar“, verdeutlicht Jakobowski.

Um den reibungslosen Ablauf sicherzustellen, arbeiten Panopa und das KundenServiceZentrum von Railion in Duisburg eng zusammen. „Die 24-Stunden-Präsenz des dortigen Serviceteams hilft uns, die hohen Qualitätsanforderungen der Automobilindustrie erfüllen zu können“, lobt Volker Behle, Standortleiter von Panopa in Wolfsburg, das Engagement der zentralen Schaltstelle von Railion Deutschland.

Win-win-Situation für alle Beteiligten

Von dem Stahllogistikkonzept profitieren alle beteiligten Partner: VW erreicht durch das Outsourcing seiner Logistik eine höhere Qualität durch vorgelagerte Materialprüfung sowie mehr Flexibilität für die Presswerke, da das Material für unterschiedliche Teile schneller als früher zur Verfügung steht. Die Vorteile für Panopa liegen in der genauen Anlieferung und Abholung der Wagen für das Ladegeschäft, durch das Zeit und Kosten eingespart werden können. Stinnes hat durch die Zusammenarbeit mit Panopa eine Steigerung der Stahltransporte für VW von früher zirka 45 Prozent auf mittlerweile 90 Prozent erreicht. „Auch die Stahllieferanten ziehen Nutzen aus unserem Logistikkonzept“, ergänzt Jakobowski. „Denn aufgrund der größeren Lagerkapazität bei Panopa können sie ihre eigenen Läger entlasten und kontinuierlich größere Mengen liefern.“

Doch nicht nur im Stahllogistikzentrum in Vorsfelde, sondern auch im Logistikzentrum in Bochum werden Stahltransporte per Bahn nach Wolfsburg abgewickelt. Und auch in anderen Branchen vertraut Panopa auf die gute Zusammenarbeit mit Stinnes, beispielsweise bei Kokstransporten aus Polen und Schrottlieferungen an Stahlwerke in ganz Europa. ■

Stinnes AG

Freight Logistics

Marktbereich Montan

Reinhard Jakobowski

Tel.: 0203 3017-3124

Fax: 0203 3017-2537

E-Mail: reinhard.jakubowski@stinnes.de

San Zeno-Folzano:

Starke Stahlplattform in Norditalien

Seit Mai 2003 stellt der Stinnes-Marktbereich Montan Kunden aus der Stahlindustrie ein besonderes Logistikkonzept für ihre Transporte nach Norditalien zur Verfügung. Eine wichtige Plattform für die Endzustellung liegt dabei in San Zeno-Folzano nahe Brescia. Durch die enge Zusammenarbeit mit den Privatbahnen Lokomotion und Rail Traction Company (RTC) konnten Leistung und Qualität der Verkehre jetzt weiter optimiert werden.

Rund um die italienische Stadt Brescia sind zahlreiche Stahlproduzenten sowie die weiterverarbeitende Industrie angesiedelt. Deshalb lag es für Stinnes nahe, dort eine Schienenanbindung an die großen Wirtschaftszentren in Europa zu schaffen. „Wichtigster Bestandteil unseres Logistikkonzepts für den Stahlverkehr nach Italien ist ein Shuttlesystem, das in puncto Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit einen hohen Standard im schwierigen Alpen transit bietet“, erläutert der für das Projekt zuständige Produktmanager Hans-Joachim Willnecker vom Marktbe- reich Montan. Die Züge starten von Montag bis Samstag um 8:00 Uhr in München und sind bereits am gleichen Tag gegen 17:30 Uhr am Ziel. In der Gegenrichtung beginnt die Reise von San Zeno-Folzano um 12:30 Uhr, Ankunft ist in München am selben Abend um 21:00 Uhr.

Die Plattform in San Zeno-Folzano garantiert mit 50.000 Quadratmeter Lagerfläche – davon 33.200 Quadratmeter gedeckt – nicht nur eine optimale Lagerung, sondern auch die unmittelbare Zustellung der tonnenschweren

Stahlprodukte. Die dafür notwendigen Umschlagbedingungen sind ideal: 4.000 Meter Gleisanlage, von der allein gut 1.500 Meter zur Be- und Entladung zur Verfügung stehen, neun Portalkräne mit zehn bis 35 Tonnen Tragkraft sowie Gabelstapler, die bis zu 15 Tonnen wuchten können.

Die Stahltransporte gelangen per Einzelwagen von verschiedenen Kunden aus ganz Europa nach München, wo sie zu einem Shuttle gebündelt werden. „Sowohl die Zuführung im Einzelwagensystem zum Shuttlebahnhof München Nord als auch der Weitertransport bis nach Italien liegen dabei ganz in der Verantwortung von Stinnes“, verdeutlicht Willnecker. Die Disposition der Einzelwagen übernimmt das Team Transportsteuerung im KundenServiceZentrum. Der Umschlag sowie der Lkw-Nachlauf zu den



italienischen Kunden, die meist keinen eigenen Gleisanschluss besitzen, wird von Railion Italia Services S.r.l. gesteuert.

Größter Kunde in San Zeno-Folzano ist SSAB Tunnpå AB, Borlänge. Der schwedische Stahlproduzent setzt seit Januar 2005 ganz auf die Leistung des Shuttlesystems. Die Stahlcoils werden von der schwedischen Güterbahn bis nach Trelleborg gefahren, Railion kümmert sich um den Weitertransport nach München. Für den zügigen Alpen transit sorgt die Privatbahn Lokomotion, den Rest der Strecke in Italien übernimmt RTC. Ein Teil der Coils wird dabei ohne Umschlag direkt in den Gleisanschluss des Kunden im nahe gelegenen Ghedi gefahren. „Wir sind sowohl mit Stinnes als auch dem Terminalbetreiber Setrans bei der Abwicklung unserer Transporte sehr zufrieden“, bilanziert Rinaldo Baldi, Geschäftsführer bei SSAB Italia, die bisherige Zusammenarbeit.

Bitte lesen Sie auf Seite 10 weiter ...

Einführungstermin des neuen COTIF

Das COTIF 1999 (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) inklusive der ER CIM 1999 soll nach Meldung des CIT (Internationales Eisenbahntransportkomitee) in der CIT-Info 5/2005 voraussichtlich frühestens am 1. April 2006 in Kraft treten. Der genaue Zeitpunkt steht noch nicht fest, da für die erforderliche Mehrheit von mindestens 27 der 42 beteiligten OTIF-Staaten aus heutiger Sicht (Stand: 30. November 2005) noch eine Ratifikation fehlt. Die 27. Ratifikation wird gemäß Auskunft der OTIF für Anfang 2006 erwartet. Da das neue COTIF am 1. Tag des dritten dieser Ratifikation folgenden Monats in Kraft tritt, wäre der Einführungstermin demnach frühestens der 1. April 2006. Falls die 27. Ratifikation noch im Dezember erfolgt und vom OTIF bestätigt wird, erfolgt die Einführung zum 1. März 2006. Weitere Informationen zu den ER CIM 1999 gibt es unter www.stinnes.de/cim99. Dort wird auch der genaue Zeitpunkt der COTIF-Einführung bekannt gegeben, sobald dieser feststeht. ■

... weiter von Seite 9: **Starke Stahlplattform in Norditalien**

Umfassendes Stahlnetzwerk

Die Plattform in San Zeno-Folzano ist Teil eines umfassenden Stahlnetzwerks von Stinnes in Norditalien. Durch die Plattform in S. Stino di Livenza und den Railports in Castelfelfo und Desio (siehe hierzu auch Freight-News 3/2005, Seite 1) kann Stinnes den gesamten norditalienischen Raum flächendeckend versorgen. „Die Stahlplattformen sind eine ideale Ergänzung zu unseren Rail-

ports in Italien“, erläutert Willnecker. „Der wesentliche Unterschied liegt darin, dass Ersthelfer auf den Montanbereich spezialisiert sind, während an den Railports auch zahlreiche andere Gutarten umgeschlagen und gelagert werden können.“ Bislang wurden über die italienischen Plattformen bereits 400.000 Tonnen Montangüter abgewickelt. ■

Stinnes AG

Freight Logistics

Marktbereich Montan

Hans-Joachim Willnecker

Tel.: 06131 15-61121

Fax: 06131 15-60922

E-Mail:

Hans-Joachim.Willnecker@stinnes.de

22. Deutscher Logistik-Kongress:

„Wachstum schaffen – Zukunft gestalten“

Unter diesem Motto trafen sich vom 19. bis 21. Oktober 2005 Logistik-Experten aus aller Welt im Hotel InterContinental in Berlin, um sich beim Familientreffen der Branche über zentrale Themen und neueste Trends auszutauschen. Zu den Referenten gehörten auch hochrangige Politiker wie Alt-Bundeskanzler Helmut Schmidt. Das Ressort DB Logistics präsentierte sich mit seinen Geschäftsfeldern Stinnes Freight Logistics und Schenker an einem eigenen Stand.

Mit über 3.000 Teilnehmern und 150 Referenten verzeichnete der einmal pro Jahr stattfindende Kongress des größten deutschen Logistikverbandes Bundesvereinigung Logistik (BVL) einen absoluten Rekord. Zu den thematischen Schwerpunkten gehörten die Herausforderungen und Wachstumschancen für die Branche angesichts der zunehmenden Globalisierung. Aber auch die Bedrohung durch Naturkatastrophen und terroristische Anschläge wurde diskutiert. An den zahlreichen Vorträgen, Fachsequenzen, Informationsforen und Live-Demonstrationen beteiligten sich namhafte Vertreter der internationalen Wirtschaft. Den Auftakt der Veranstaltung bildeten die Vorträge hochrangiger Wirtschaftsvertreter – darunter Dr. Klaus Kleinfeld (Siemens AG), Dr. Gunter Thielen (Bertelsmann AG) und Dr. Wulf von Schimmelmann (Deutsche Postbank AG). Mit Spannung wurde auch der Auftritt von Excel-Vorstand John Allen erwartet, der sich zur Übernahme durch die Deutsche Post äußerte.

In seiner Eingangsrede unterstrich Prof. Dr. Peer Witten, Vorsitzender des Vorstands der Bundesvereinigung Logistik (BVL), dass die deutsche Logistikbranche mit 166 Milliarden

Euro Umsatz und 2,6 Millionen Beschäftigten eine Wachstumslokomotive sei: Allein 20 Prozent zusätzliche Arbeitsplätze könnten in näherer Zukunft entstehen, vorangetrieben durch jährliche Investitionen von 15 Milliarden Euro für neue Technologien in der Branche. Witten verwies dabei auf die ungeheure Innovationsdynamik der Logistik, wie am jüngsten Beispiel von RFID (Radio Frequency Identification) deutlich werde.

Die Transponder-Technologie konnte von den Kongressteilnehmern „hautnah“ erlebt werden, denn sowohl die Zugangskontrolle als auch das Gutschein-Handling wurden über RFID-Tags gesteuert, die in die Namensschilder integriert waren. Laut Witten diente der Logistik-Kongress als „Praxistest“ zur Entwicklung eines Systems, das in vergleichbarer Form bei der Fußball-WM 2006 zum Einsatz kommen soll.

Gute Laune am Stand von DB Logistics (v.l.):

Günter Völler, Karin Schmah, Joachim Schulz, Hongyan Wu, Dr. Norbert Bensel, Kirstin Berdan und Dr. Hans v. Dewall

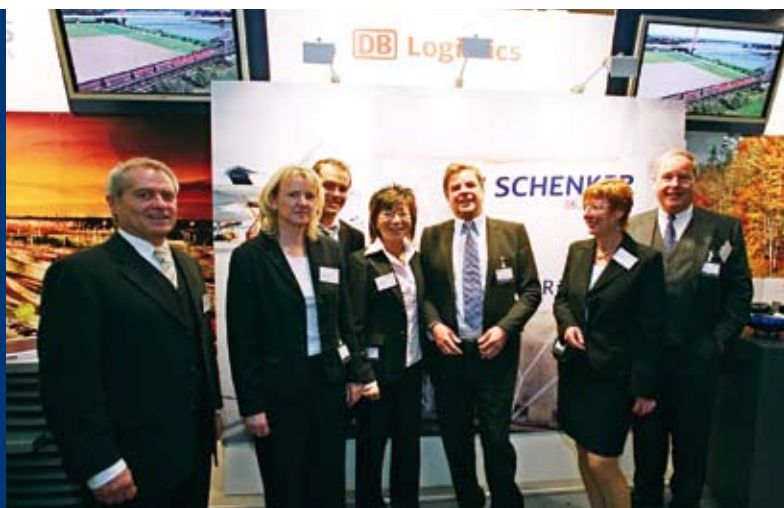




Foto: BVL

Hochkarätige Diskussionsrunde (v.l.): Lovro Mandac, Vorstandsvorsitzender der Kaufhof Warenhaus AG, Dr. Hermann Niehues, Vorstandsvorsitzender der Rethmann AG & CO., Ex-Ministerpräsident Prof. Dr. Lothar Späth, Dr. Burghard Schwenker, Vorsitzender der Geschäftsführung der Roland Berger Strategy Consultants GmbH, und Dr. Norbert Benschel, Mitglied des Vorstands Deutsche Bahn AG

Zu den viel besuchten Veranstaltungen gehörte die Podiumsdiskussion „Zukunft des Standorts Deutschland“, die von Ex-Ministerpräsident Prof. Dr. Lothar Späth moderiert wurde. Unter den Teilnehmern war auch DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Benschel. Er wies explizit auf die Grenzen der Finanzierbarkeit des Wohlstandsniveaus in Deutschland hin und verlangte klare Visionen und Reformmodelle von Wirtschaft und Politik, um die Stärken des Standorts Deutschland gezielt zu fördern. Dieser böte durch seine zentrale Lage in der Mitte Europas ideale Bedingungen für die Logistikbranche.

Spannende Preisvergaben

Neben den zahlreichen Vorträgen und Diskussionsrunden standen die Preisvergaben durch die Bundesvereinigung Logistik im Fokus des Interesses. Am Mittwoch, den 19. Oktober, wurde im Rahmen des Senatsempfangs in der Deutschen Oper Berlin der „Deutsche Logistik-Preis 2005“ verliehen, den

die Kühne + Nagel Gruppe für ihr integriertes Logistikangebot für die Luftfahrtbranche erhielt. Zwei Tage später ging der „Deutsche Wissenschaftspreis 2005“ an Dr. Ralf Elbert für seine Arbeit „Sprache der Wertsteigerung zur wertbewussten Unternehmensführung“. Darin beschäftigt sich der Preisträger mit der Problematik der häufig mangelhaften Kommunikation zwischen Unternehmensleitung und Logistikmanagern.

Zur Veranstaltung gehörte auch eine Fachausstellung mit rund 260 Ausstellern. DB Logistics war mit einem eigenen Stand vertreten, der in drei Bereiche für die Schenker AG, Schenker Deutschland und Stinnes Freight Logistics aufgeteilt war. Hier konnten sich die Besucher über zahlreiche Projekte und Services der einzelnen Geschäftsfelder informieren. Auch die Kunden nutzten die Gelegenheit, sich in persönlichen Gesprächen mit den Kundenberatern über logistische Services und Möglichkeiten der künftigen Zusammenarbeit auszutauschen.

Nach Prof. Dr. Lothar Späth betrat zum Abschluss des Kongresses ein weiterer Politiker a. D. das Podium: der ehemalige Bundeskanzler Helmut Schmidt. Er wies bei seinem Vortrag „Mächte der Zukunft – Perspektiven für Deutschland“ auf die Herausforderungen der Globalisierung für die deutsche Wirtschaft hin. Gerade den Beitritt Chinas zur Weltwirtschaft habe Deutschland gut genutzt. „Dies ist ein Verdienst fast aller Branchen mit Ausnahme der deutschen Banken“, unterstrich der Alt-Bundeskanzler. Gefahren sah er durch terroristische Kriege in Asien und im Mittleren Osten sowie in der Überbevölkerung, die zu einem Wanderungsdruck nach Europa führen werde.

Indes waren sich die Teilnehmer einig, dass auch der 22. Logistik-Kongress wieder eine gelungene und informative Veranstaltung für Unternehmen und Entscheider der Branche war. Und auch der Termin für nächstes Jahr steht bereits fest: 18. bis 20. Oktober 2006. ■

Stinnes optimiert Abrechnungsqualität

Einmal im Jahr werden Kunden im Rahmen einer Kundenbefragung nach ihrer Meinung zu Leistung und Service der Logistiksparte der Bahn befragt. Die Befragung Ende 2004 ergab, dass sich die Zufriedenheit mit der Abrechnungsqualität im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert hat. Stinnes reagierte rasch und rief im April ein entsprechendes Projekt ins Leben. Erste Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung sind bereits in der Umsetzung.

Die Kunden kritisierten vor allem die lange Bearbeitungszeit bei Reklamationen. Zu den wichtigsten Zielen des Projekts gehört deshalb, dass die Reklamationsquote gesenkt und die Regulierungsdauer deutlich verkürzt wird. „Zwei strategische Überlegungen stehen dabei im Vordergrund“, erläutert Iris Hilb, Leiterin Produkt- und Preispolitik bei Stinnes. „Zum einen wollen wir eine gezielte und schnelle Behebung bei den Kunden mit den größten Abrechnungsproblemen erreichen. Anhaltspunkte liefern uns hierbei die letzte Kundenzufriedenheitsanalyse sowie unsere Erfahrungen aus dem Tagesgeschäft. Zum anderen soll der gesamte Abrechnungsprozess im Hinblick auf Effizienz und Qualität optimiert werden.“

Die Ursachen für Reklamationen sind vielfältig. Folgende Schwerpunkte wurden herausgearbeitet:

Rechtzeitige Vertragshinterlegung

In der Vergangenheit führte die verspätete Hinterlegung der Vertragskonditionen – wie zum Beispiel Preise und Leitungswege – in

den Abrechnungssystemen von Stinnes wiederholt zu Falschabrechnungen und damit zu Reklamationen. Ursachen hierfür sind insbesondere langwierige Vertragsverhandlungen beziehungsweise verzögerte Verhandlungen vor allem mit Partnerbahnen. Um dem entgegenzuwirken, wurde ein internes Monitoring für die Einhaltung der Fristen eingeführt und entsprechende Auffangprozesse neu definiert, damit eine Beauftragung durch die Kunden nicht verzögert wird.

Vereinfachung der Preisbildungswelt

Zu weiteren Fehlerquellen gehörte auch die Vielzahl zum Teil historisch gewachsener Preisbildungssysteme, Preisdifferenzierungsmöglichkeiten und Preiskonstellationen, deren Handhabung sowohl für die internen Systeme bei Stinnes als auch für die Kunden sehr kompliziert war. Deshalb wurde jetzt bei Stinnes ein neuer Standard eingeführt, der sauber abrechenbar ist. Dieser sieht beispielsweise keine Paletten- oder Postleitzahlenpreisbildung mehr vor. Die für das Geschäft erforderlichen Preisbildungsparameter sind darin aber weiterhin enthalten.

Verbesserung der Schnittstellen zur Beauftragung

Die Beauftragung ist teilweise noch stark von manuellen Prozessen geprägt. Eine Bereinigung der Schnittstellen wird deshalb bereits kurzfristig zu spürbaren Verbesserungen führen. Darüber hinaus soll mittelfristig eine Verbesserung der Beauftragungsprozesse erreicht werden – zum einen durch die Einführung eines Internetportals und zum anderen durch die schrittweise Analyse der bestehenden Auftragskanäle im Hinblick auf eine stärkere Standardisierung.

Senkung der Bearbeitungsdauer

Um die häufig lange Bearbeitungsdauer für Reklamationen vom Eingang bis zur Rückmeldung zu verringern, wurden neue Priorisierungsregeln geschaffen und zusätzliche Mitarbeiter eingesetzt. Dadurch konnten die Reklamationen seit Jahresbeginn deutlich reduziert werden.

Parallel zur allgemeinen Verbesserung des Auftragsprozesses wurden auch die wichtigsten Reklamanten eingehend untersucht. „Zunächst analysierten wir die Vertragsgestaltung, Auftrags- und Reklamationsbearbeitung der betreffenden Kunden“, so Hilb zum schrittweisen Vorgehen. „Danach haben wir interne Workshops zur Identifizierung der Problemfelder durchgeführt, Lösungsansätze erarbeitet und mit dem Kunden diskutiert sowie deren Umsetzung besprochen. Künftig sollen Problemfelder regelmäßig im Kundengespräch identifiziert und geeignete Lösungen gemeinsam umgesetzt werden.“ Doch schon jetzt ist sich Hilb sicher, dass die eingeleiteten Maßnahmen einen wesentlichen Schritt in Richtung Verbesserung der Abrechnungsqualität bei Stinnes bedeuten. ■

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

Neu im Internet



Die ab dem 1. Januar 2006 gültige Gesamtausgabe der „Preise und Konditionen der Railion Deutschland AG“ kann ab sofort unter www.stinnes.de/pkl eingesehen und heruntergeladen werden.

Informationen zum neuen Verfahren für die Bezeichnung sowie den Umgang mit der Lauffähigkeit von Schadwagen sind im Internet unter www.stinnes-freight-logistics.de in der Rubrik Serviceinformationen eingestellt.