

FreightNews

Nr. 3 | Juni/Juli 2006

Informationen rund um die Schienenlogistik

COTIF 1999:

Neues Frachtrecht ab 1. Juli

Foto: DB AG/Lautenschläger

Inhalt

- Titelthema**
- 01 COTIF 1999:
Neues Frachtrecht ab 1. Juli
- Kurzmeldungen**
- 03 **Schenker erweitert Logistikterminal in Ried**
- 04 **Stinnes baut Hafenaktivitäten aus**
- Aus dem Unternehmen**
- 06 **Aus einem Guss**
- 08 **ScandFibre Logistics und Railion: Erfolgreich elektronisch verknüpft**
- 10 **Anspruchsvolle Tunnellogistik**
- Internationale Verkehre**
- 18 **Europas Schienennetze, Teil III: Deutsch-französische Zusammenarbeit**

Am 1. Juli tritt das neue „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999)“ in Kraft. Damit ergeben sich für die Kunden der Railion Deutschland AG wichtige Änderungen beim Warentransport auf der Schiene und bei der Beförderung leerer Güterwagen.

Im April hatte die Türkei als 27. Staat die Ratifizierungsurkunde zum neuen internationalen Eisenbahnrecht in der aktuellen Fassung von 1999 beim OTIF (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr) hinterlegt und damit den Weg für die Umsetzung des COTIF 1999 frei gemacht. Damit wird die seit 1980 geltende Fassung abgelöst.

Wichtige Bestandteile des neuen Übereinkommens sind die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ sowie die „Einheitlichen

Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV)“. Mit dem Ziel, den Übergang vom bestehenden in das neue Eisenbahnrecht für alle Beteiligten möglichst reibungslos zu gestalten, hat Railion Deutschland mit den „Bestimmungen der Railion Deutschland AG für den internationalen Eisenbahnverkehr“ neue Geschäftsbedingungen für internationale Transporte aufgestellt. Diese Bedingungen enthalten auch die neuen „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den internationalen Schienengüterverkehr (ABB-CIM)“.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: **Neues Frachtrecht ab 1. Juli**

Für alle Transporte, die vor dem 1. Juli 2006 erfolgen, gelten die bis zu diesem Zeitpunkt noch gültigen Bestimmungen unverändert.

Für Beförderungsverträge mit der Railion Deutschland AG in Staaten, die das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert haben, wird über die Geschäftsbedingungen die Anwendung der CIM für die Staaten vereinbart, in denen die CIM noch nicht per Gesetz gilt.

Die für die Beförderungsabwicklung wichtigsten Änderungen durch das neue Frachtrecht im Einzelnen:

Muster für CIM-Frachtbrief und neuer CUV-Wagenbrief

Ab 1. Juli ist bei der Güterbeförderung das neue CIM-Frachtbriefmuster zu verwenden, bei der Beförderung leerer Güterwagen als Beförderungsmittel ein neuer CUV-Wagenbrief.

Absender zahlt Fracht

Mit In-Kraft-Treten des neuen Frachtrechts ist der Absender zur Zahlung der Frachtkosten verpflichtet, wenn im

Frachtbrief beziehungsweise Transportauftrag kein Zahlungsvermerk angegeben ist. Dies gilt auch für die Beförderung leerer Güterwagen als Beförderungsmittel. Bisher war der Empfänger zahlungspflichtig, wenn kein entsprechender Zahlungsvermerk angegeben wurde.

Verfügungsrecht beim Empfänger

Gravierende Neuerungen gibt es auch hinsichtlich des Verfügungsrechtes im CIM-Beförderungsvertrag: Bereits mit Ausstellen des Frachtbriefs liegt dieses nach neuem CIM-Frachtrecht beim Empfänger, wenn der Absender keine andere Weisung im Frachtbrief eingetragen hat. Auch bei Beförderungshindernissen ist der Verfügungsberechtigte – und somit grundsätzlich der Empfänger – künftig weisungsbefugt. Bisher war der Absender in den meisten Fällen Verfügungsberechtigt und bei Beförderungshindernissen weisungsbefugt. Zur Erteilung einer Verfügung ist künftig auch vom Verfügungsberechtigten Empfänger das Frachtbriefdoppel im Original vorzulegen. Damit der Absender auch bei Beförderungshindernissen Ansprechpartner für Railion

Deutschland bleibt und Verzögerungen in der Vertragsabwicklung vermieden werden, nimmt Railion Deutschland bei Versand ab Deutschland im Frachtbrief künftig den standardmäßigen Eintrag vor, dass der Absender allein Verfügungsberechtigt ist, bis die Sendung Deutschland verlassen hat. Wünscht der Absender einen abweichenden Eintrag, kann er dies mit Railion vereinbaren und im Transportauftrag mitteilen.

Sonderabmachungen bleiben bestehen

Die „Bestimmungen der Railion Deutschland AG für den internationalen Eisenbahnverkehr“ gelten auch für Beförderungen, die auf Grundlage bestehender Sonderabmachungen mit Versandtag ab dem 1. Juli beauftragt werden. Kundenvereinbarungen, die nach dem 1. Juli zum Abschluss kommen, werden nicht mehr als Sonderabmachungen, sondern als Kundenabkommen bezeichnet.

Weitere Informationen rund um das Thema COTIF 1999 sind im Internet unter www.stinnes.de/cim99 bereitgestellt. ■

Leerwagenbestellung künftig mit Destinationsangabe

Ebenfalls ab dem 1. Juli sollen Kunden bei der Leerwagenbestellung auch den Empfangsort für den späteren Transport angeben. Railion will damit zum einen die Leerwagen-Verfügbarkeit bei stark nachgefragten Wagengattungen erhöhen, zum anderen einen effizienteren Einsatz von Wagen ausländischer Bahnen erreichen.

Bereits heute sind bei der Leerwagenbestellung gewisse Daten anzugeben, damit die Bestellung und spätere Gestellung der Leerwagen von Railion einwandfrei

und fristgerecht durchgeführt werden können. Dazu zählen beispielsweise die Wagengattung, Anzahl der Wagen oder der gewünschte Ort der Gestellung. Viele Kunden geben darüber hinaus schon heute den Zielort mit an. Auch bei anderen europäischen Güterbahnen ist die Angabe der Destination bereits Standard.

Destinationsangabe bringt Vorteile

Die Destinationsangabe bringt zwei wesentliche Vorteile: So profitieren die Kunden von einer besseren Wagenversorgung,

da Railion dank höherer Transparenz in der Disposition auf einen größeren Pool an Leerwagen zurückgreifen kann. Denn neben DB-Wagen können den Kunden dann auch Fremdwagen, die sich gerade in Deutschland befinden, gestellt werden. Dadurch lassen sich gerade bei stark nachgefragten Wagengattungen Engpässe vermeiden. Des Weiteren können die Fremdwagen auf dem Weg in ihr Ursprungsland leichter wiederbeladen werden.

Die neue Regelung wird mit in die Allgemeinen Leistungsbedingungen (ALB) der Railion Deutschland AG aufgenommen (siehe Meldung auf Seite 3) und tritt gleichzeitig mit der Einführung des COTIF 1999 in Kraft. Auch die neuen ABB-CIM (Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr) sehen künftig bereits bei der Leerwagenbestellung die Angabe des Zielorts der beladenen Güterwagen vor. ■



Schenker erweitert Logistikterminal in Ried



Mit einem symbolischen Spatenstich startete die Bahntochter Schenker am 3. April die Erweiterung ihres Logistikterminals im oberösterreichischen Ried. Grund für die Investition war unter anderem der Ausbau der Landverkehre und die Schaffung von mehr Lagerkapazitäten.

Rund 6,1 Millionen Euro kostete Österreichs führenden Logistiker die Erweiterung der Grundstückskapazitäten um knapp 16.000 Quadratmeter auf insgesamt 38.000 Quadratmeter. Doch die Ausgaben lohnen sich, denn die Nachfrage nach logistischen Leistungen am Standort Ried wächst kontinuierlich. Aus diesem Grund werden zusätzlich eine etwa 5.000 Quadratmeter große Umschlags- und Logistikhalle sowie ein so genanntes Langgut-Lager errichtet. In der ebenerdigen Halle können Güter von bis zu sechs Meter Länge wie zum Beispiel Bleche gelagert werden. Des

Weiteren entstehen 1.220 Quadratmeter neue Büroflächen für die Mitarbeiter. Noch in diesem Jahr soll die gesamte Anlage in Betrieb gehen.

Das Logistikterminal in Ried ist direkt an das europäische Landverkehrssystem sowie das weltweite Schenker-Netzwerk angebunden. Darüber hinaus gibt es einen eigenen nicht überdachten Gleisanschluss mit einer Gleislänge von 120 Metern, über den hauptsächlich Massengüter wie Holzwaren und Bleche sowie Transporte im Kombinierten Verkehr abgewickelt werden. ■

Shuttleverkehre für WACKER werden ausgebaut

Vor rund einem Jahr hat die Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH (BTT) gemeinsam mit der Wacker Chemie AG ein erfolgreiches Shuttlekonzept zu den deutschen Nordseehäfen an den Start gebracht. Die Schienenverkehre laufen seitdem reibungslos und sollen jetzt erweitert werden.

Täglich pendelt ein ausschließlich mit Tank- und Boxcontainern beladener Plantrain zwischen dem bayerischen Standort von WACKER in Burghausen und den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Er besitzt eine Ladekapazität von 1.400 Tonnen und ist ausschließlich mit chemischen Produkten beladen. Insgesamt etwa 28.000 Tonnen pro Jahr transportiert BTT für den Münchener Chemiekonzern mit den Shuttleverkehren und stellt damit die Ver- und Entsorgung der Produktionsstandorte sicher.

Ganz im Sinne des One-Stop-Shoppings übernimmt BTT die Steuerung aller ein- und ausgehenden Container und versorgt das Unternehmen kontinuierlich mit Leerbehältern. Unterstützt wird die Zugdisposition durch eine eigens geschaffene EDI-Schnittstelle. Sie ermöglicht eine schnelle Übermittlung von Auftragsdaten und kurze Kommunikationswege. Um das bewährte Konzept ausbauen zu können, sollen zusätzliche Kapazitäten an öffentlichen Containerterminals genutzt werden. Die Mehrmengen lassen sich nicht über das WACKER-Terminal in Burghausen fahren, da dort die Kapazitätsgrenzen bereits optimal ausgereizt sind.

„Nicht nur das Konzept hat überzeugt, sondern auch die schnelle Umsetzung durch einen reibungslosen Know-how-Transfer und die auf beiden Seiten aufgebaute Prozessexpertise“, lobt Dr. Siegfried Kiese, Leiter der Materialwirtschaft bei WACKER, die gute Zusammenarbeit seines Unternehmens mit BTT. ■

Railion mit neuen ALB

Im Zuge des neuen internationalen Eisenbahnrechts COTIF 1999 werden zum 1. Juli auch die „Allgemeinen Leistungsbedingungen“ (ALB) der Railion Deutschland AG angepasst. Dabei wurden drei Neuerungen vorgenommen: So enthält die Ziffer 1.1 der ALB jetzt den Verweis auf die neuen „Bestimmungen der Railion Deutschland AG für den internationalen Eisenbahnverkehr“. Des Weiteren ist nach Ziffer 4.2 bei der Wagenbestellung künftig auch die Destination mit anzugeben. Damit sollen unter anderem die Wagen ausländischer Bahnen effizienter eingesetzt werden können (siehe dazu Artikel auf Seite 2). Außerdem ist nach Ziffer 8.2 für Gefahrgüter der Klasse 7 – wie schon bisher für die der Klassen 1 und 2 – eine Vereinbarung für die körperliche Übergabe beziehungsweise Übernahme vorgesehen.

Die neuen ALB sowie die Preise und Konditionen von Railion Deutschland einschließlich der Handbücher für den CIM-Frachtbrief und den CUV-Wagenbrief sind unter www.stinnes.de/pkl einsehbar. ■

ATG Autotransportlogistic GmbH:

Qualifizierte Be- und Entladung mit GATE



Die ATG Autotransportlogistic GmbH mit Sitz in Eschborn ist Spezialist im Bereich des Neufahrzeugtransports auf der Schiene und setzt europaweit rund 6.000 Spezialwaggon für den sicheren Transport ein. Um das Be- und Entladepersonal der Automobilindustrie und der Fahrzeugspediteure gezielt zu schulen, hat die Schenker-Tochter „GATE – Guide for ATG's Transport Equipment“ entwickelt, eine interaktive Bedienungsanleitung für alle ATG-Waggonbauarten auf DVD-ROM. Per Videosequenzen wird dort die Bedienung von sechs verschiedenen Waggonbauarten präzise und anschaulich erläutert.

GATE ist in zwei Rubriken unterteilt. Unter der Rubrik „Verladung“ gibt es allgemeine Hinweise, die bei der Be- und Entladung zu beachten sind. Hierzu zählen beispielsweise

die Sicherung der Fahrzeuge mit den am Wagen befindlichen Radvorleger-Systemen oder die Einhaltung der vorgeschriebenen Mindestabstände. Die Rubrik „Waggon-Equipment“ geht stärker auf bauartspezifische Details ein und erläutert, wie die kundenrelevanten Elemente des jeweils verwendeten Wagens zu bedienen sind.

„Von der gezielten Schulung versprechen wir uns neben der Vermeidung von Schäden an den Fahrzeugen während des Umschlags einen schonenderen Umgang mit unserem Transportequipment“, nennt Gerald Binz, Geschäftsführer ATG Autotransportlogistic GmbH, die zentralen Gründe für die Entwicklung der interaktiven Bedienungsanleitung.

Auf der interaktiven DVD-Rom wird der richtige Umgang mit dem Transportequipment der ATG durch Videosequenzen anschaulich erläutert

Alle Kunden sowie Be- und Entlader von ATG-Autotransportwagen erhalten GATE kostenlos zugesandt. Weitere Interessenten können die DVD gegen eine Schutzgebühr in Höhe von zehn Euro unter folgender Adresse bestellen: Autotransportlogistic GmbH, Hauptstraße 85, 65760 Eschborn. Detaillierte Informationen zu den Leistungen der ATG gibt es im Internet unter www.atglogistic.com ■

Stinnes baut Hafenaktivitäten aus



Anfang Juli bezieht Stinnes Freight Logistics neue Räumlichkeiten in Lübeck. Damit soll der Hafenstandort Lübeck gestärkt werden, der bislang von Hamburg aus betreut wurde. Bereits seit Jahren arbeitet Stinnes mit der Lübecker Hafengesellschaft (LHG) und Kunden aus der Papierbranche eng zusammen. Der Schwerpunkt liegt

Der Lübecker Hafen bietet eine optimale Schienenanbindung für Hinterlandverkehre nach ganz Europa

in der Abwicklung von Schiffs- und Bahnverkehren über Lübeck sowie dem Umschlag der vielfältigen Papier- und Zellstoffprodukte. Drei Vertriebsmitarbeiter aus dem Marktbereich

Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter mit dem Branchenschwerpunkt Pulp & Paper werden künftig vor Ort dafür sorgen, dass die bislang gute Zusammenarbeit intensiviert und weiter ausgebaut werden kann. Lübeck ist der bedeutendste deutsche Ostseehafen mit einem Umschlagvolumen von 27 Millionen Tonnen pro Jahr.

„DB Logistics ist bereits heute europaweit Marktführer bei Hinterlandverkehren ab den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven“, so Marktbereichsleiter Karsten Sachsenröder. In Kooperation mit den Beteiligungsgesellschaften Polzug GmbH, Metrans a.s. und der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG bietet der Logistiker ein umfassendes Netzwerk aus schnellen und zuverlässigen Zugverbindungen in alle wichtigen europäischen Wirtschaftszentren und ist damit ein wichtiger Partner für die internationale Papierindustrie. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/
Forstwirtschaft/Konsumgüter
Am Bahnhof 13-15
23558 Lübeck
Thomas Wöhlk
Tel.: +49 (0)451 808-1330
Fax: +49 (0)451 808-1333
E-Mail: thomas.woehlk@stinnes.de



Am 12. und 13. Mai fand bereits zum dritten Mal ein Sicherheits- und Notfallworkshop von BTT BahnTank Transport GmbH (BTT) und Dow Chemicals zum Thema Gefahrguttransporte auf der Schiene statt – in diesem Jahr am Standort der Dow BeNeLux im holländischen Terneuzen auf dem Gelände des Reinigungs- und Entsorgungsdienstleisters DELTA Milieu.

Die Stinnes-Tochter BTT hatte den Workshop gemeinsam mit Dow BeNeLux, Railion Nederland, der belgischen Güterbahn B-Cargo und DELTA Milieu organisiert. Ziel des Trainings war der Austausch des neuesten Wissensstands im Bereich des Sicherheitsmanagements im Schienengüterverkehr. In diesem Jahr wurde diese Übung erstmals auf internationaler Ebene etabliert, um auch das länderübergreifende Sicherheitsmanagement mit einzubeziehen. Darüber hinaus konnten die beteiligten

Schienenoperatoren und Chemieunternehmen in Spezialkursen den richtigen Umgang mit Gefahrgütern trainieren.

Mittelpunkt der Veranstaltung war einmal mehr ein eigens von BTT, der DB Netz AG und Railion Nederland zur Verfügung gestellter Ausbildungszug. An ihm wurden die richtigen Prozesse und Handgriffe für den Störfall demonstriert, so zum Beispiel das Austreten von gefährlichen Substanzen aus einem Kesselwagen. Bei einer

Simulation zeigte die Werksfeuerwehr von Dow unter anderem das fachgerechte Abdichten des Lecks mit geeignetem Abdichtungsmaterial. Die Organisatoren der Veranstaltungsreihe planen, die praktischen Ausbildungskurse künftig auch weiteren Chemieunternehmen anzubieten, die Gefahrgüter auf der Schiene transportieren.

Stinnes misst dem Thema seit Jahren eine besondere Bedeutung bei und investiert mit hohem finanziellen Aufwand in Fortbildung und Material für den sicheren Gefahrguttransport. So gibt es ein Netz von rund 250 Spezialfachkräften, die in kürzester Zeit an jedem Ort in Deutschland die Feuerwehr unterstützen können, sowie ein professionelles Kommunikationssystem, das bei einem Störfall Kunden, Notfallstäbe und die Öffentlichkeit zeitnah informiert. ■

Später zahlen mit „Payment Credit“

Vor allem mittelständische Kunden von Stinnes, Railion oder anderen DB-Unternehmen nutzen seit langem den automatisierten Rechnungseinzug über das bewährte Frachtausgleichsverfahren (FAV). Für viele ist dabei von wirtschaftlicher Bedeutung, wann sie ihre Rechnung zahlen. Die Garantie für die Zahlungsverpflichtungen übernimmt die DVB Bank AG, die jetzt mit dem neuen Angebot Payment Credit einen zusätzlichen Liquiditätsrahmen von mindestens 30 Tagen zur Verfügung stellt.

Das von der DVB Tochter DVB LogPay GmbH entwickelte Verfahren kann sowohl von FAV-Teilnehmern als auch Selbstzahlern genutzt werden, die einen regelmäßigen Frachtumsatz mit einem DB-Unternehmen haben. Wesentliche Vorteile des neuen Angebotes sind ein zusätzlicher Cashflow, der Zinsvorteil gegenüber dem klassischen Kontokorrentkreditrahmen der Banken und die Entlastung der eigenen Bilanzpositionen. Die Zinssätze liegen dabei unter dem derzeit marktüblichen Kontokorrentniveau.

Lediglich ein Bonitätscheck im Rahmen des bisherigen FAV-Verfahrens ist nötig, um das LogPay-Verfahren Payment Credit nutzen zu können. ■

DVB LogPay GmbH
Gerhard Huber
Tel.: +49 (0)6196 77450-25
Fax: +49 (0)6196 77450-26
E-Mail: gerhard.huber@logpay.de

Aus einem Guss

Für den Stahlproduzenten Reiner Brach GmbH & Co. KG hat Stinnes ein spezielles Konzept entwickelt, das einen wirtschaftlichen und sicheren Schienentransport von heißen und kalten Gussstahlblöcken zwischen deren Produktionsstandorten in Eisenhüttenstadt und Bremen ermöglicht. Der langfristig geschlossene Vertrag über 100.000 Tonnen pro Jahr war für den Logistikdienstleister Anlass, in spezielles Wagenequipment zu investieren.

Für den Transport der bis zu 800 Grad heißen Stahlblöcke mussten sich die Spezialisten von Stinnes etwas Besonderes einfallen lassen, um das gefährliche Transportgut sicher auf der Schiene über die 500 Kilometer lange Distanz befördern zu können. So wurden acht Drehgestell-Flachwagen der Bauart Salmmnps 706 mit speziellen Thermohauben ausgerüstet. Diese schützen die glühenden Gussblöcke während der Fahrt sicher und zuverlässig vor Auskühlung und Qualitätsverlust. Das spart teure Energie, denn der Stahl kann am Zielort nach nur kurzem Aufheizen sofort weiterverarbeitet werden. Zur Isolierung wurden die Untergestelle der Haube zusätzlich mit wärmeisolierendem Schamottgestein und das Haubenoberteil mit Keramikwatte ausgestattet. Je zwei der bis zu 42 Tonnen schweren Stahlblöcke können auf den für eine Auslastung von bis zu 107 Tonnen geeigneten Flachwagen gefahren werden, die restlichen 23 Tonnen Gewicht entfallen auf die Thermohaube.

Auch für die kalten Stahlblöcke wurden eigens Flachwagen der gleichen Bauart umgerüstet. Statt der sonst vertikalen

Rungen erhielten die Wagen besonders stabile Seitenrungen und damit eine einfache und praktische Ladungssicherung für die schwere Fracht. „Dank der geringen Abstände zwischen den Rungen lassen sich auch kürzere Stahlblöcke sicher transportieren. So konnten wir eine Steigerung der Wagenauslastung um 30 Prozent erreichen“, beschreibt Reinhard Wieland, zuständiger Kundenberater im Marktbereich Montan, den zentralen Vorteil durch den Umbau des Wagens. Die Abstände zwischen den Rungen erleichtern zusätzlich die Be- und Entladung der Tonnen schweren Fracht, denn die dafür eingesetzten Kräne besitzen spezielle Greifzangen und benötigen zum sicheren Packen der Stahlblöcke genau diese Lücke zwischen den Rungen.

Heiß und kalt in einem Zug

Mit zwei Plantrains pro Woche fahren die Stahlblöcke von Eisenhüttenstadt, wo der flüssige Stahl zu Blöcken gegossen wird, zur Weiterverarbeitung ins Walzwerk nach Bremen. Pro Zug werden dabei zwischen 1.000 und 1.200 Tonnen Stahl verladen. „Dadurch, dass wir die heißen und kalten Stahlblöcke

gemeinsam in einem Zug befördern, sind die Transporte viel wirtschaftlicher für Brach“, verdeutlicht Wieland die Vorteile des Konzepts. „Da wir nun die Wagen mit den Kaltblöcken optimal auslasten können, benötigen wir außerdem weniger Wagen und verringern damit auch den Rangieraufwand.“

Die als Gefahrguttransporte eingestuft Stahlzüge werden wie ein ICE priorisiert und durchgehend von der regionalen Transportleitung der Railion Deutschland AG überwacht. Für zusätzliche Sicherheit sorgt die Tatsache, dass die Verkehre ausschließlich in den Nachtstunden stattfinden. „Früher wurden die Stahlverkehre aufwendig mit dem Lkw gefahren, doch dieser konnte nur jeweils einen Stahlblock tragen. Zudem war der Straßentransport durch die strickte Terminbindung sehr problematisch“, ergänzt Bernd Toepfer, regionaler Verkaufsleiter Nordost im Marktbereich Montan. „Nicht zuletzt aus diesen Gründen konnte sich der Verkehrsträger Schiene bei den zeitkritischen und sensiblen Transporten durchsetzen.“ ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Montan
Reinhard Wieland
Tel.: +49 (0)421 221-2341
Fax: +49 (0)421 221-2313
E-Mail: reinhard.wieland@stinnes.de



Für die Beförderung der glühenden Gussblöcke wurden die Drehgestell-Flachwagen der Bauart Salmmnps 706 mit speziellen Thermohauben ausgerüstet (l.), für den Transport der kalten Stahlblöcke mit besonders stabilen Seitenrungen (r.)



Berliner Hauptbahnhof feierlich eröffnet

Am Abend des 26. Mai wurde der Berliner Hauptbahnhof mit einer spektakulären Lichtsinfonie in Anwesenheit von rund 1.000 geladenen Gästen eröffnet. Der neue Berliner Hauptbahnhof ist der größte und gleichzeitig modernste Kreuzungsbahnhof Europas mit einem einzigartigen Verkehrskonzept.

Hunderttausende waren bei der spektakulären Eröffnung dabei. Den Beginn machten zwei von Railion-Loks gezogene Güterzüge, die aus Ost- und Westrichtung in den neuen Hauptbahnhof einfuhren. Auf den normalerweise im Montanverkehr eingesetzten Flachwagen war eine komplexe Lichttechnik installiert, mit der gewaltige Lichtkegel in den Himmel geworfen wurden, die zu einer Einheit verschmolzen – Symbol für das Zusammenwachsen der ehemals geteilten Hauptstadt. Die aufeinander zufahrenden Züge standen aber auch für die neue Nord-Süd-Verbindung, die in einem 3,4 Kilometer langen Tunnel den Hauptbahnhof unterquert und neue Verkehrsverbindungen ermöglicht.

Für das darauf folgende virtuose Lichtkonzert kamen unter anderem 600 bewegliche computergesteuerte Hochleistungscheinwerfer, vier der größten Lasershowsysteme in Deutschland und ein 144 Quadratmeter großer LED-Bildschirm zum Einsatz. Mit einem perfekt synchronisierten Zusammenspiel aus Licht, Feuerwerk und Musik wurde die Geschichte des Lehrter Bahnhofs von der Wiedervereinigung der Stadt über dessen Bau bis hin zur neuen Vernetzung Berlins mit Deutschland und Europa dargestellt. Umgesetzt hatte das Spektakel der welt-

bekannte Lichtdesigner Jerry Appelt, der bereits die effektvolle Licht- und Feuershow anlässlich der Eröffnungs- und Abschlussfeierlichkeiten bei den Olympischen Spielen in Sydney im Jahr 2000 mitgestaltete.

Sammelpunkt im Herzen Berlins

Mit der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs wurden neben der neuen Nord-Süd-Verbindung auch der Fernbahnhof Südkreuz und die Regionalbahnhöfe Potsdamer Platz, Lichterfelde Ost und Jungfernheide in Betrieb genommen. Aber nicht nur für Schienenverkehre bildet der Lehrter Bahnhof einen neuen Sammelpunkt im Herzen Berlins: Auf drei Etagen und 15.000 Quadratmetern Fläche gibt es ein umfangreiches Einkaufs- und Gastronomieangebot mit rund 80 Geschäften.

Künftig halten täglich rund 1.100 S-Bahnen, Regional- und Fernzüge im Berliner Hauptbahnhof. Der Bahnverkehr in Berlin wird dadurch grundlegend neu geordnet, mit verkürzten Fahrzeiten auf vielen Verbindungen. Parallel nahm die Deutsche Bahn die Strecke Leipzig-Berlin mit Tempo 200 in Betrieb. Die schnellsten Züge fahren nur noch eine Stunde zwischen den beiden Städten, die Reisezeit verkürzt sich somit um 50

Minuten. Auch im Regionalverkehr entstehen Zeitgewinne von bis zu 40 Prozent.

„Der neue transparente Hauptbahnhof steht für ein modernes, aufgeschlossenes und weltoffenes Land“, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel, die anlässlich der Eröffnung vor Ort war. „Mit dem neuen Verkehrskonzept und dem Hauptbahnhof als Symbol ist Berlin wieder eine Weltmetropole des Bahnverkehrs“, unterstrich Bahnchef Hartmut Mehdorn. „So modern und zukunftsweisend ist kaum eine zweite Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgestattet. Ein alter Traum geht in Erfüllung, die Ost-West- und Nord-Süd-Verkehre an einem Hauptbahnhof zu verknüpfen.“ ■



Geben gemeinsam das Startzeichen (v. l.): EU-Kommissar Günther Verheugen, Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Bundeskanzlerin Angela Merkel, Klaus Wowereit, regierender Bürgermeister von Berlin, und Bahnchef Hartmut Mehdorn



Foto: Green Cargo

Mehr als 20 mit Holzprodukten beladene Ganzzüge rollen im Auftrag von ScandFibre Logistics wöchentlich über die Öresundbrücke, die das schwedische Malmö mit Kopenhagen verbindet

ScandFibre Logistics und Railion:

Erfolgreich elektronisch verknüpft

Als einer der ersten internationalen Logistikpartner von Stinnes verfügt der schwedische Spediteur ScandFibre Logistics (SFL) seit März über eine EDI-Anbindung (ElectronicData Interchange) an das KundenServiceZentrum in Duisburg. Mit dieser elektronischen Schnittstelle sind die Transportdaten der Verkehre zwischen Schweden und Kontinentaleuropa künftig bequem per Mausklick abrufbar.

Die EDI-Schnittstelle wird zwischen den Anwendungen „WebTrans“ der SFL und „Zentrale Auftragsbearbeitung“ des KundenServiceZentrums von Railion eingesetzt. Sie ermöglicht beiden Partnern, den Automatisierungsgrad in der Auftragsabwicklung, Disposition und Koordination der Schienentransporte zu erhöhen und die operativen Prozesse zu vereinfachen. Dafür mussten die IT-Systeme der Kundenservicezentren im schwedischen Hallsberg und in Duisburg miteinander verbunden werden – eine besondere Herausforderung für die

IT-Experten Sven Gerla von SFL und Karl Dethlefsen vom Team EDI im KundenServiceZentrum der Railion Deutschland AG.

In enger Zusammenarbeit verschafften sich beide Spezialisten einen exakten Überblick über die produktionellen Gegebenheiten vor Ort und die technischen Möglichkeiten des jeweiligen Partnersystems. Dabei konnten sie in der Test- und Anbindungsphase auf die seit vielen Jahren vorhandene Erfahrung des KundenServiceZentrums zurückgreifen. „Durch die enge

dard zu „übersetzen“, den wir mit Stinnes nutzen.

Welche Ziele hat sich ScandFibre im Zusammenhang mit der EDI-Anbindung für die Zukunft gesetzt?

Wir möchten künftig natürlich auch weitere Datenübermittlungen zwischen SFL und Railion elektronisch lösen. Nachdem nun die Frachtbriefdaten und die Zuglisten im Nord-Süd-Verkehr erfolgreich per EDI übermittelt werden, steht als nächstes die elektronische Rechnung an SFL auf dem Programm. Danach folgt die Übermittlung aller Frachtbrief- und Produktionsdaten für den Nord-Süd-Verkehr. Mit den aus der EDI-Anbindung gewonnenen Erfahrungen können diese Punkte relativ schnell gelöst werden. Ziel ist, alle unsere Rücktransporte von den über ganz Europa verteilten Absendern künftig über eine einzige Internet-Plattform direkt in das SFL-System zu buchen. ■

Der IT-Spezialist Karl Dethlefsen ist bei dem schwedischen Spediteur ScandFibre Logistics für die EDI-Anbindung an das KundenServiceZentrum in Duisburg zuständig. FreightNews sprach mit ihm über die technische Herausforderung und die ersten Erfolge.



Herr Dethlefsen, sehen Sie schon erste Verbesserungen in der Zusammenarbeit mit dem KundenServiceZentrum aufgrund der EDI-Anbindung?

Aber ja, wir haben dadurch bereits große Fortschritte erzielen können. So ist der Arbeitsaufwand mit manuellen Routinen in unserem Operation Center in Hallsberg drastisch gesunken. Dadurch können wir uns jetzt mehr und besser auf die Optimierung unserer Ganzzüge und auf die

steigenden Rücktransporte aus Europa konzentrieren.

Sind beide IT-Systeme überhaupt kompatibel?

Die Verbindung beider IT-Systeme gestaltete sich zwar zu Beginn als gar nicht so einfach, da die sechs von uns bedienten Papierwerke in ihren EDI-Anbindungen zu uns verschiedene Standards nutzen. Wir haben jedoch eine Lösung in einem Konverter gefunden, der es ermöglichte, in den Stan-

Zusammenarbeit ließ sich der Transfer von Auftragsdaten zwischen beiden Systemen ohne Probleme abwickeln“, verdeutlicht Gerla. „Eine zeitnahe und qualitativ hochwertige Bearbeitung kann bei einem hohen Auftragsvolumen nur durch den Datenaustausch via EDI sichergestellt werden.“

Auch Beate Folkerts, die im Team Operation Control im KundenServiceZentrum von Railion arbeitet, zeigt sich von der EDI-Lösung begeistert: „Wir sind froh über die neue IT-Anbindung, denn sie ermöglicht uns eine effizientere Arbeitsweise und führt zu einer vereinfachten Auftragsbearbeitung.“ Das Team Operation Control sorgt nicht nur für die ordnungsgemäße und zügige Auftragsabwicklung, sondern auch für eine länderübergreifende Transportorganisation und -koordination.

Weitere Anbindungen geplant

Noch in diesem Jahr soll die bestehende Anbindung per EDI zwischen SFL und dem KundenServiceZentrum erweitert werden, unter anderem, um den Austausch von Abrechnungsdaten, Informationen zum Transportstatus sowie Zugvormeldungen zu ermöglichen. Bereits seit Anfang letzten Jahres kooperieren Stinnes und ScandFibre Logistics bei Verkehren für große Papier- und Kartonagenhersteller sowie Schnittholzproduzenten von Schweden nach Dänemark und Kontinentaleuropa. Mehr als zwanzig gemischte Ganzzüge mit gedeckten Wagen und Wechselbehältern rollen wöchentlich mit einer Auslastung von bis zu 2.000 Tonnen von Hallsberg via Malmö über die Öresundbrücke in das Verteilungszentrum Maschen bei Hamburg. Dort erfolgt die weitere Verteilung an die Kunden im übrigen Europa. ■

Railion Deutschland AG
KundenServiceZentrum
Sven Gerla
Tel.: +49 (0)421 221-2343
Fax: +49 (0)6131 15-65369
E-Mail: sven.gerla@railion.com



Wasser in vollen Zügen

Gemeinsam mit der SNCF übernimmt Stinnes den Transport von jährlich 100.000 Tonnen Mineralwasser der Marken Evian und Volvic für Danone Waters Deutschland (DWD). Lagerabwicklung und Distribution erfolgen dabei über den Logistikstandort der Landauer Transportgesellschaft Doll KG (LTG) in Hockenheim.

Pro Woche rollen unter der Regie von Stinnes Freight Logistics 2.000 Tonnen der bekannten Mineralwasser-Produkte Evian und Volvic im Einzelwagenverkehr aus den gleichnamigen französischen Orten ins badische Hockenheim. Für den Transport in Frankreich bis zum Grenzzort Saarbrücken zeichnet die französische Güterbahn SNCF verantwortlich. Von dort werden die Wassermengen durch Railion nach Hockenheim gefahren. Die Landauer Transportgesellschaft Doll KG steuert dann die weitere Verteilung an den Groß- und Einzelhandel in Bayern und Baden-Württemberg. Zu den Aufgaben der LTG gehört neben Lagerung und Umschlag auch der Nachlauf per LKW.

Der neue Logistikstandort in Hockenheim war am 11. Mai offiziell eröffnet worden, nachdem bereits Ende Februar der Startschuss für den deutsch-französischen Neuverkehr erfolgte. Bei der Eröffnungsfeier erschienen rund 150 geladene Gäste, darunter auch zahlreiche Vertreter aus Politik und Wirtschaft.

Ausgezeichnete Infrastruktur

In den Aufbau der Infrastruktur am Standort Hockenheim hatte die Landauer Transportgesellschaft insgesamt über drei Millionen Euro investiert. Dabei wurden Gleisanlagen erweitert und Freiflächen überdacht,

um einen nahtlosen und sicheren Umschlag des Mineralwassers zu garantieren. „Durch den Einsatz der Schiene werden jährlich über 7.000 Lkw-Fahrten alleine für den südwestdeutschen Raum eingespart“, zeigte sich Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter bei Stinnes Freight Logistics, über den Neuverkehr für Danone Waters erfreut. Neben dem nahegelegenen Rangierbahnhof Mannheim als wichtiger Drehscheibe im Schienengüterverkehr sorgt die unmittelbare Anbindung an das Autobahndreieck A 6 und A 61 für einen reibungslosen Weitertransport per Lkw.

Auch die technische Ausstattung des Standortes kann sich sehen lassen. Mithilfe einer vollautomatischen Waschanlage wird der Leergutstrom vor Ort mühelos bewältigt, sodass die Pfandkästen bereits entleert und gereinigt per Bahn den Rücktransport zur Wiederbefüllung nach Evian antreten können. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/
Forstwirtschaft/Konsumgüter
Willy Saamen
Tel.: +49 (0)6131 15-61676
Fax: +49 (0)6131 15-61669
E-Mail: willy.saamen@stinnes.de



Anspruchsvolle Tunnellogistik

Im Auftrag des Bauunternehmers Max Bögl organisiert Stinnes zusammen mit der DB-Tochter TRANSA Spedition GmbH den Transport von Betonträgern und Tübbingern für den Bau des neuen City-Tunnels in Leipzig. Bis zum Herbst 2007 sollen die anspruchsvollen Transporte, die genau auf die Bedürfnisse der Großbaustelle abgestimmt sind, beendet sein.

Der City-Tunnel in Leipzig gehört zu den größten innerstädtischen Infrastrukturprojekten in Europa und wird künftig auf einer Strecke von knapp vier Kilometern Länge den Hauptbahnhof mit dem Bayerischen Bahnhof verbinden. Pünktlich zu Beginn der FIFA Fussball WM 2006™, sollten die oberirdischen Arbeiten weitgehend abgeschlossen sein, denn Leipzig gehört zu den Austragungsorten der Großveranstaltung und erwartet Besucher aus aller Welt. Voraussichtlich im September wird dann mit den Bohrarbeiten für die beiden Tunnelröhren begonnen, die einen beeindruckenden Durchmesser von neun Metern besitzen. Von Dezember 2005 bis Mai dieses Jahres transportierte Stinnes bereits 97 Betonträger mit einem Gewicht von jeweils 93 Tonnen vom Max-Bögl-Werk in Neumarkt in der Oberpfalz direkt per Schiene nach Leipzig. Die Träger dienen zur Abdeckung der unterirdischen S-Bahn-Station am Wilhelm-Leuschner-Platz.

„Beim City-Tunnel Leipzig handelt es sich um eine sehr anspruchsvolle Baustelle,

denn wir mussten die Transporte präzise im Voraus planen, da sowohl TRANSA, DB Netz und Railion als auch das Cargo Zentrum Halle mit in die Verkehre eingebunden sind“, verdeutlicht Peter Gundelwein, der als zuständiger Kundenberater im Freight Logistics Marktbereich Baustoffe/Entsorgung die gesamte Logistik koordiniert. Railion kümmert sich bei den Verkehren um den Schienenhauptlauf und das Cargo Zentrum ist für die Rangierleistungen in der Güterverkehrsstelle Leipzig-Stötteritz zuständig. Dort werden die Träger von der Schiene auf den Lkw umgeschlagen.

Allein im Mai fuhren fünf Züge mit durchschnittlich 13 Trägern von Neumarkt nach Leipzig. Da die Träger 26 Meter lang sind, musste jeder einzelne auf drei Wagen verladen werden. So genannte Drehschemel sorgten bei den Schienentransporten mit Überlänge dafür, dass die Träger in den Kurven nicht ausbrachen und die Bordwände der Wagen beschädigten. Aufgrund der begrenzten Anzahl der technischen Hilfsmittel war der Rücklauf der Leerwagen-

garnituren ebenfalls eine Herausforderung an das Transportmanagement von Railion. Jeden Tag musste ein Zug abgefahren werden, damit für die Wiederbeladung ausreichendes Wagenmaterial zur Verfügung stand. Dadurch ließ sich sicherstellen, dass die zeitgerechte Anlieferung der Träger in Leipzig-Stötteritz eingehalten werden konnte. Gleich nach Ankunft des Zuges in Leipzig wurden in Absprache mit den Mitarbeitern von Max Bögl vor Ort die ersten zwei Träger, die an einer besonderen Position im Zug eingestellt waren, auf die bereitstehenden Lkws verladen. In Begleitung der Verkehrspolizei begannen pünktlich um 19:00 Uhr die Straßentransporte durch die Außenbezirke von Leipzig zur Montagestelle Wilhelm-Leuschner-Platz. Bis zu 13 Träger konnten auf diese Weise in einer Nacht transportiert und montiert werden.

Passgenaue Lieferung

Wenn im Herbst mit der Bohrung der beiden Tunnelröhren begonnen wird, ist auch die Anlieferung der Tunnelwände, der so

genannten Tübbing, fällig. Diese bestehen aus acht Bausegmenten und wiegen jeweils gut 48 Tonnen. „Wir müssen dann dafür sorgen, dass die Tübbing pünktlich zu vorher festgelegten Zeiten in der benötigten Reihenfolge an der jeweiligen Baustelle eintreffen, damit sie passgenau in die Tunnelröhren eingebracht werden können“, beschreibt Gundelwein die komplexen Logistikleistungen. Zwischen 9 und 13 Segmente sollen täglich zum Tunnelzugang gebracht werden. Ein Pufferlager, das bereits für die Betonträger eingesetzt wird, sorgt vor Ort zusätzlich dafür, dass keine Engpässe entstehen. Insgesamt 84.000 Tonnen Tübbing wollen Railion und TRANSA per Bahn und Lkw liefern. TRANSA übernimmt dabei den Nachlauf als Just-in-time-Transport bis zur jeweiligen Baustelle. Ab 2009 soll dann der City-Tunnel Leipzig für den regionalen und überregionalen Schienenverkehr geöffnet werden.

„Mit der Übernahme der Logistikleistungen für den Bau des City-Tunnels Leipzig können wir einmal mehr unter Beweis



Aufgrund ihrer Länge von 26 Metern müssen die 93 Tonnen schweren Betonträger auf jeweils drei Wagen transportiert werden

stellen, dass wir auch für anspruchsvolle Logistikprojekte bestens aufgestellt sind“, unterstreicht Karsten Sachsenröder, der den Marktbereich Baustoffe/Entsorgung bei Freight Logistics leitet. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Peter Gundelwein
Tel.: +49 (0)911 219-5396
Fax: +49 (0)6131 15-61919
E-Mail: peter.gundelwein@stinnes.de

Güterwagen der Zukunft

Mit dem Projekt „innovativer Telematik-Güterwagen“ (iTG) testet das KundenServiceZentrum von Railion derzeit mithilfe neuester Sensortechnologie Möglichkeiten, die Wirtschaftlichkeit der logistischen Prozesse rund um das Wagenmanagement weiter zu erhöhen und den Kunden innovative Zusatzservices bieten zu können.

Mit rund 86.000 Güterwagen ist die Railion Deutschland AG der größte Wagenhalter in Europa. Einen Großteil seiner international eingesetzten Wagenflotte sowie alle auf dem deutschen Netz transportierten Fremdwagen überwacht das



Vielfältig einsetzbar: an den Wagen angebrachte GPS-Geräte

dafür zuständige KundenServiceZentrum in Duisburg mit dem satellitengestützten Ortungssystem GPS (Global Positioning System). Die Wagen sind mit GPS-Geräten ausgerüstet, die sensible Sensoren besitzen, welche vielfältige Aufgaben übernehmen können. So gibt es zum Beispiel Türsensoren, die ein unberechtigtes Öffnen der Wagen unmittelbar anzeigen und die Informationen sofort an zuständige Sicherheitsdienste weiterleiten. Weitere Sensoren können jederzeit den genauen Ladezustand der Güterwagen feststellen, was Railion die Wiederbeladung der Wagen im In- und Ausland erleichtert.

Mit iTG sollen jetzt die Einsatzmöglichkeiten der Sensoren erweitert werden. Das Projekt greift auf die bereits verwendete

eCargo/GPS-Technologie zurück, durch die das KundenServiceZentrum die Überwachung der an den Güterwagen angebrachten Sensoren durchführt. Zu den Aufgaben von iTG zählt die Entwicklung einer neuen Sensorgeneration: Dabei gibt es solche, die Flachstellen am Rad, welche zu Achslagerschäden führen, rechtzeitig erkennen und damit zur Senkung von Instandhaltungskosten beitragen. Andere sollen künftig revisionspflichtige Güterwagen erkennen helfen, um diese dann gezielt den Instandhaltungswerken zuführen zu können. Zu den weiteren Innovationen gehören auch Messfühler, die das Gewicht einer Wagenladung präzise ermitteln und die Messdaten dann direkt an das KundenServiceZentrum weiterleiten. Dadurch sollen aufwendige Fahrten von und zur Verwiegung vermieden werden.

Mit der Weiterentwicklung und dem Einsatz des modernen Telematiksystems will Railion für sich und seine Kunden einen Wettbewerbsvorteil im hart umkämpften internationalen Transportmarkt sichern. ■

Wachstum und effiziente Prozessabläufe im Visier

Vor rund zwei Jahren schuf Stinnes die Stelle des Regionalen Vertriebskoordinators (RVK) als wichtige Schnittstelle zwischen Vertrieb und Produktion. Inzwischen haben die meisten RVK ihre Tätigkeit in den regionalen Cargo Zentren von Railion aufgenommen. Ihr Aufgabenschwerpunkt: Wachstumspotenziale für die Bahn in der Region zu identifizieren und Prozessabläufe in der Kundenbedienug im Nahbereich optimieren zu helfen.

Organisatorisch sind die RVK im Vertrieb von Freight Logistics angesiedelt, sie haben jedoch ihren Sitz im jeweiligen Cargo Zentrum (siehe Grafik) vor Ort, für dessen Region sie zuständig sind. Die Vertriebskoordinatoren bilden die Branchen übergreifende Schnittstelle zwischen dem jeweiligen Vertrieb der Geschäftsfelder Freight Logistics, Intermodal sowie Schenker Automotive RailNet (SAR) und der regional organisierten Produktion des Einzelwagensystems der Railion Deutschland AG. Zu ihren Aufgaben gehört die Beratung bei Transportabwicklungsfragen rund um die Schiene, speziell hinsichtlich der Einzelwagenverkehre in der jeweilig betreuten Region. Dabei arbeiten die RVK eng mit der Nahbereichsplanung

in ihrem Cargo Zentrum zusammen, damit Kundenanforderungen, Transportaufkommen und Produktion optimal aufeinander abgestimmt werden können.

Mehr Wachstum für die Schiene

Die Suche nach mehr Wachstum auf der Schiene führt die RVK hauptsächlich zu den nicht persönlich durch den Vertrieb betreuten Kunden sowie potenziellen Neukunden. Dabei werden mehrere Wege beschritten. Einer davon ist die exakte Datenanalyse: Gemeinsam mit dem Leiter des Cargo Zentrums von Railion beobachtet der RVK genau die monatlichen Transportzahlen. Bei Auslastungsschwankungen werden die zuständigen Vertriebsmitar-

beiter schnellstmöglich benachrichtigt, damit alle Beteiligten in Absprache mit den Kunden effizient gegensteuern können.

Des Weiteren verfolgen die RVK die Entwicklungen im regionalen Transportmarkt. Bei den Reisen durch ihren Bezirk besuchen sie die Standorte der regionalen Kunden und prüfen, welche Transporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden können. Wenn sich bei diesen oder auch bei potenziellen Kunden entsprechende Transportmöglichkeiten abzeichnen, werden die gewonnenen Informationen direkt an die jeweils zuständigen Vertriebsmitarbeiter weitergeleitet.

Zu den Arbeiten eines RVK gehört außerdem die Betreuung der einzelnen Geschäftsfelder von DB Logistics sowie ausgewählter Kunden vor Ort, soweit dies vom Vertrieb gewünscht ist. Dabei geht es vor allem um Verbesserungen der Schieneninfrastruktur, wie beispielsweise die Beratung bei allen Fragen rund um den Neubau von Gleisanschlüssen und die Förderungsmaßnahmen durch die Bundesregierung (weitere Informationen hierzu gibt es unter www.gleisanschluss.info). In diesem Zusammenhang nimmt der RVK auch Kontakt zu den regionalen Industrie- und Handelskammern sowie den Wirtschaftsämtern und Wirtschaftsförderungsgesellschaften auf. Denn im Idealfall soll schon bei der Planung neuer Industriegebiete die Schienenanbindung integriert sein, um den neu angesiedelten Firmen eine möglichst kostengünstige Nutzung von Bahnverkehren zu ermöglichen.

Interne Koordination zwischen Produktion und Vertrieb

Im sachsen-anhaltinischen Arneburg entstand 2004 die modernste Kraftzellstofffabrik Europas. Bereits im Vorfeld hatte der Marktbereich Agrarprodukte/Landwirtschaft/Konsumgüter umfangreiche Vorbereitungen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem potenziellen Neukunden getroffen. Die Funktion des RVK für das Cargo Zentrum Halle wurde in der heißen



Die Optimierung des Einzelwagen- und Ganzzugverkehrs in der Region gehört zu den zentralen Aufgaben eines Regionalen Vertriebskoordinators

Phase vor dem Produktionsstart der neuen Fabrik eingerichtet und war den Kollegen vom Marktbereich sehr willkommen. Eine Vielzahl von internen Abstimmungsprozessen war für den erfolgreichen Start der Verkehre mit Hilfe des RVK zu leisten. Zunächst wurde mit seiner Unterstützung eine möglichst kostengünstige Variante der Gleisnutzung mit dem eigens dafür durch die Stadt Arneburg gegründeten Infrastrukturunternehmen gefunden. Darüber hinaus musste das Bedienkonzept des Cargo Zentrums Halle für die neu einzurichtende Güterverkehrsstelle Niedergörne erarbeitet werden. Dabei waren sowohl die Kundenanforderungen für ausgehende Zellstofftransporte nach ganz Europa, die vollständig in der Betreuung des Marktbereichs Agrarprodukte/Landwirtschaft/Konsumgüter lagen, als auch die eingehenden Chemietransporte, die der Marktbereich Chemie mit den Lieferanten des Zellstoffwerkes vereinbarte, zu berücksichtigen. Die Bilanz nach zwei Jahren erfolgreicher Zusammenarbeit: Jeden Monat rollen 14.000 Tonnen Zellstoff von Niedergörne per Bahn nach ganz Europa sowie 3.500 Tonnen chemische Produkte zur Verarbeitung nach Niedergörne.

Optimierung der Produktionsprozesse

Das zweite wesentliche Betätigungsfeld der RVK ist die Prozessoptimierung, denn rund die Hälfte aller Kosten im Einzelwagenverkehr fällt im Nahbereich an. Nur eine intensive Zusammenarbeit zwischen Vertrieb und Produktion kann hier zu den notwendigen Kosteneinsparungen und damit wirtschaftlichen Schienenverkehren führen. Die RVK fungieren dabei als wichtige Schnittstelle: Sie bündeln marktbereichsübergreifend sämtliche regionalen Informationen und erarbeiten Vorschläge für einen noch effektiveren Einsatz der Ressourcen im Nahbereich. Zu den zentralen Aufgaben eines RVK gehört daher auch, wenn nötig alle am Verkehr Beteiligten an einen Tisch zu bringen, um gemeinsam Möglichkeiten zur Vereinfachung der Produktion zu erarbeiten. Denn oftmals lassen sich nur im Schulterschluss



Die Cargo Zentren – Kundenbedienung in der Fläche

Insgesamt 15 Cargo Zentren sind flächendeckend über ganz Deutschland verteilt. Ihre Hauptaufgabe besteht in der Planung, Optimierung und im Management des Einzelwagenverkehrs in der Region sowie in der Steuerung der Züge bis in den Gleisanschluss der Kunden. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den Geschäftsfeldern Freight Logistics und Schenker Automotive RailNet. Darüber hinaus erbringen die Cargo Zentren Leistungen für die Bereiche Ganzzugverkehr und Kombinierten Verkehr, wie zum Beispiel Wagenuntersuchungs- und Rangierdienste. ■

von Vertrieb und Produktion sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsbedingungen und Kosten einleiten. Dabei kümmern sich die RVK nicht nur um die Belange des Einzelwagenverkehrs, auch die Abwicklung des Ganzzugverkehrs im Nahbereich gehört zu ihrem Aufgabengebiet.

Aus zwei mach eins

Beispiel für eine Optimierungsmaßnahme, bei welcher der zuständige RVK nicht nur die Idee besaß, sondern auch erfolgreich Vertrieb und Produktion zusammenbrachte, ist die Bedienung der Güterverkehrsstellen Hattingen und Blankenstein an der Ruhr, die ursprünglich in zwei Schichten durchgeführt worden war. Der Ressourceneinsatz pro Schicht betrug dabei je eine Lok, einen

Lokrangierführer und einen Rangierbegleiter. Durch die Verlagerung der Bedienung in die Nachtstunden kann jetzt eine Lok eingespart werden. Zusätzlicher Vorteil für die Kunden: Die Wagen stehen ihnen bereits früh am Morgen zur Verfügung. Dadurch sind sie in der Lage, die Be- und Entladung der Güter nach ihren eigenen Betriebsabläufen zu organisieren. Zudem kollidieren die Rangierabläufe nicht mehr mit den Lkw-Verladungen. Dank der nächtlichen Bedienung der beiden Güterverkehrsstellen konnte nicht nur die Wirtschaftlichkeit auf dem betreffenden Streckenabschnitt verbessert werden. Die betroffenen Kunden erhielten darüber hinaus eine stabile Zukunftsperspektive für die Schienenanbindung in der Region. ■



Foto: RAILOG

Das SQAS-Audit-Team (v. l.): Rudolf Schmidhuber (RAILOG), Iris Abel (RAILOG), Ann-Christin Nick (Schenker), Annette Winterstein (Schenker), SQAS-Assessorin Dr. Uta Ludwig und Roland Vogel (Schenker)

Geprüfte Sicherheit

Im März wurde die Schenker-Tochter RAILOG GmbH nach dem „Safety and Quality Assessment System“ (SQAS) auditiert. Damit bietet der Spezialist für bahnaffine Logistik auch seinen Chemiekunden europaweit sichere Transporte.

Der Europäische Verband der Chemischen Industrie (Cefic) hatte im Rahmen seines Responsible Care-Programms SQAS ins Leben gerufen, um den Sicherheits- und Qualitätsstandard der Lieferanten von Logistik- und Transportdienstleistungen möglichst genau bewerten zu können. Das System beruht auf einer Reihe von standardisierten

Frage- und Beurteilungskatalogen für die verschiedenen Schritte innerhalb der Distributionskette, wie zum Beispiel Schienentransport und Tankreinigung.

„RAILOG in Kelsterbach wurde als so genannter ‚Freight Integrator‘ auditiert“, erläutert Günther J. Ferk, Geschäftsführer von RAILOG. „Damit sind wir ein wichtiger Partner der chemischen Industrie, der

auch Drittunternehmen mit Transporten aller Art beauftragen und überwachen kann.“ RAILOG steuert unter anderem die Beschaffungs- und Distributionslogistik für chemische Produkte zwischen Erzeuger und Verbraucher von Tür zu Tür.

„Mit der SQAS-Auditierung entsprechen wir in besonderer Weise den Anforderungen des Marktes in Ost- und Südosteuropa“, so Ferk weiter. „Dort steigen Herstellung und Verbrauch chemischer Erzeugnisse mit hohen Wachstumsraten.“ Für die Kunden erweise sich die Schiene dabei als sichere und kostenstabile Transportmöglichkeit bei mittleren und größeren Distanzen.

RAILOG disponierte im vergangenen Jahr europaweit insgesamt rund 5,2 Millionen Tonnen Güter und mehr als 160.000 Wagen. Neben der SQAS-Auditierung für seinen Hauptsitz in Kelsterbach ist der Logistiker auch erfolgreich nach DIN ISO 9001:2000 geprüft. Außerdem betreibt RAILOG ein Umweltschutz-Management nach DIN ISO 14001:2005 und setzt Arbeitsschutzbestimmungen nach OHSAS:18001 (Occupational Health and Safety Management Systems) um. ■

Der Umwelt zuliebe

Die Railion Deutschland AG wurde im März erneut erfolgreich für ihr integriertes Managementsystem (IMS) zertifiziert. Bei den Untersuchungen durch den TÜV Rheinland standen diesmal vor allem die erweiterten Umweltschutznormen nach DIN ISO 14001:2005 im Mittelpunkt.

Alle anderen Teile des IMS – dazu gehören Qualitäts-, Arbeitsschutz-, Security-, Brandschutz-, Gefahrgut-, Risiko- und Krisenmanagement – wurden ebenfalls untersucht. Viel Zeit blieb den Mitarbeitern von Railion jedoch nicht für die Umsetzung der Normanforderungen, da schon im Mai alle vorherigen Zertifikate ihre Gültigkeit verloren hätten. Begutachtet wurden unter anderem Umwelteinflüsse bei der Fahrzeuginstandsetzung und Produktion des Einzelwagen- und Ganzzugverkehrs, aber auch Umweltleistungen wie der Energieverbrauch, Abgas- und Lärmemissionen sowie Schutz von Wasser und Grundwasser. Mittels der neuen Umweltkennziffern (KEZI)

werden der Verbrauch an Energie, Heizung und Wasser sowie das Abfallaufkommen exakt ermittelt und verfolgt. Mit diesem Instrument können langfristig gesehen Kosten beeinflusst werden.

„Neben der Einhaltung der gesetzlichen Regelungen wurden diesmal auch die Umsetzung von Vereinbarungen mit Behörden und Kunden sowie Konzernvorgaben überprüft“, sagt Ulrich Solbach, Leiter des Bereichs Sicherheits-/Gefahrgut-/Qualitäts- und Umweltmanagement bei Railion. „Dadurch konnten wir auch die Remotorisierungsmaßnahmen bei unseren Dieselloks, die eine Senkung des Energieverbrauchs und

der Abgasemissionen um bis zu 50 Prozent bringen, mit einbeziehen.“ Ebenso zu den freiwilligen Verpflichtungen von Railion gehört die Ausrüstung von mehr als 3.000 Wagen mit leisen Verbundstoffbremsen, den so genannten „Flüsterbremsen“.

Eine weitere wichtige Neuerung bei der Umsetzung der Norm war die Integration der Kooperationspartner und beauftragten Fremdfirmen. Diese sollen sich mit den hohen Umweltzielen von Railion identifizieren und nachweisen, dass sie über die dafür notwendigen Qualifikationen und Genehmigungen verfügen. Dabei kommt es auch zu stichprobenartigen Überprüfungen. Im März war schließlich die Zertifizierung durch die Experten vom TÜV Rheinland abgeschlossen. Das Ergebnis: Das integrierte Managementsystem von Railion entspricht voll und ganz den Normvorgaben. ■



Anfang April bekamen die Münchener einen Umzug der ungewöhnlichen Art zu Gesicht, bei dem gleich mehrere historische Lokomotiven durch die bayerische Hauptstadt rollten. Grund war eine Verlagerung der Landverkehrsabteilung des Deutschen Museums in München, die von den Schwerlastexperten der Schenker Deutschland AG, hochspezialisierten Teams der DB Netz AG und der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH durchgeführt wurden.

Die Auslagerung einzelner Exponate der Verkehrsabteilung des Deutschen Museums in München von der Museumsinsel auf die Theresienhöhe und nach Freilassing war notwendig geworden, um Platz für Ausstellungen zum Thema „neue Technologien“ zu schaffen. Dabei wurden in zwei Umzugsaktionen verschiedene Lokomotiven und Schienenfahrzeuge transportiert, die aus den Jahren 1874 bis 1935 stammen.

Die 110 Tonnen schwere Schnellzuglokomotive S 3/6 – auch „Stolz der Bayern“ genannt – und 16 weitere Schienenfahrzeuge fanden in den historischen Messehallen des Verkehrszentrums auf der Theresienhöhe im Münchener Stadtteil Schwanthalerhöhe eine neue Heimat. Während des rund zwei Stunden dauernden und insgesamt fünf Kilometer langen Schwertransports waren über 30 Mitarbeiter der beteiligten DB-Unternehmen im Einsatz. Dabei mussten für die Verladung und Routenwahl viele Besonderheiten berücksichtigt werden. So wurde beispielsweise eine Grünfläche auf der Museumsinsel mit einer speziellen Fahrbahn überbaut und im Museum selbst eine Decke verstärkt, damit sie das hohe

Gewicht der Loks tragen kann. Die Exponate mussten unter besonderer Berücksichtigung ihrer empfindlichen Statik mit speziellem Gerät hydraulisch angehoben und verschoben werden. Vor allem Ampeln und Straßenbahnanlagen waren wegen der Transporthöhe der Loks von 5,20 Metern auf ihren Weg durch die Stadt zu beachten.

Sehenswerter Sonderzug nach Freilassing

Weitere historische Lokomotiven rollten als Sonderzug in einer knapp zwölfstündigen Verbundfahrt vom Museumsufer über den Münchener Ostbahnhof und Mühldorf bis nach Freilassing. Dort werden sie künftig in einem restaurierten Lokschuppen zu sehen sein. Fünfzehn Spezialisten der Deutschen Bahn sowie Mitarbeiter vom Hilfszug des Dampfloswerks Meiningen kümmerten sich um die wertvolle Fracht, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern die rund 140 Kilometer zurücklegte. Nachdem die Exponate schon seit Jahren nicht mehr in Bewegung waren, mussten die Radlager alle zehn Kilometer geprüft und teilweise geschmiert werden. Dabei

kamen auch mit hydraulischer Hebetchnik ausgerüstete Hilfszüge und spezielle Kräne zum Einsatz, die an verschiedenen Stellen der Bahnstrecken positioniert wurden. Diese Notfalltechnik ist eine Einrichtung der DB Netz AG, die bei einem Havariefall mit Eisenbahnfahrzeugen den Weg auf der Schiene wieder frei macht.

„Mit Schenker stand uns einer der führenden Anbieter für integrierte Logistik am deutschen Markt zur Verfügung“, äußerte sich der bayerische Bahnchef Klaus-Dieter Josel zufrieden über die beiden Umzüge. „Dank unserer Experten konnten wir die wertvollen Exponate sicher und zuverlässig zu ihrem neuen Standort bringen.“ Auch Michael Korn, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Schenker Deutschland AG und unter anderem verantwortlich für den Produktbereich Messe/Spezialverkehre des Unternehmens, zeigte sich über den Erfolg des Projekts erfreut: „Für Schenker bot der Umzug der Verkehrsabteilung eine hervorragende Gelegenheit, Leistung und Stärke im Konzernverbund der Deutschen Bahn zu demonstrieren. Was wir bei diesem Projekt bewegt haben, unterstreicht unsere einzigartige Position auf dem Schwerlastmarkt.“

Nach der FIFA WM 2006™ ist ein weiterer Umzug in die neuen Räumlichkeiten auf der Theresienhöhe und nach Freilassing geplant. Dabei kommt es auch zu Transporten von Exponaten aus anderen Regionen Deutschlands wie Berlin, Düsseldorf und Nürnberg. ■



Fit für die FIFA WM 2006™

Dass die Deutsche Bahn pünktlich zur FIFA Fussball Weltmeisterschaft 2006™ fit ist, beweist sie mit ihrem erweiterten Angebot im Fern-, Regional- und Stadtverkehr. So können alle Fans vom 9. Juni bis zum 9. Juli sicher, schnell und bequem in die jeweiligen Stadien der zwölf Austragungsorte gelangen.

Seit der Auslosung Anfang Dezember letzten Jahres in Leipzig waren die Fahrplan-Macher der DB damit beschäftigt, ihr „WM-Paket“ zu schnüren. Denn damit standen besonders attraktive Spielpaarungen fest. Linien, auf denen mit einer erhöhten Nachfrage gerechnet werden kann, wurden spieltagspezifisch definiert. „Wir haben noch in derselben Nacht mit den Planungen begonnen“, erinnert sich Dr. Gitta Raulin, die für das Angebotsmanagement bei DB Fernverkehr zuständig ist. Mit Hilfe der vom Fußballweltverband FIFA bereitgestellten statistischen Daten über die Ticketbestellungen aus Deutschland konnten die Experten von Nah- und Fernverkehr die wahrscheinlichen Verkehrsströme noch exakter ermitteln und das Angebot entsprechend danach ausrichten. Doch trotz intensiver Planungen gibt es bis zum Schluss der Weltmeisterschaft Unwägbarkeiten, da bisherige Erfahrungen bei Großevents nicht eins zu eins übertragen werden konnten. Hinzu kommt, dass die Spielpartner ab dem Achtelfinale ungewiss und Verlängerungen

und Elfmeterschießen möglich sind. Doch auch auf diese Herausforderung hat sich die Bahn eingestellt, die Entlastungszüge warten auf das Spielende, sodass jeder Fan sicher nach Hause kommen kann.

Ausweitung des Regelangebots im Fernverkehr

Insgesamt sind an den Spieltagen rund 250 zusätzliche ICE und InterCity unterwegs, die aus verschiedenen Himmelsrichtungen die einzelnen Austragungsorte ansteuern. Neben diesen Sonderzügen hat die DB auch ihr Regelangebot ausgeweitet. So wurden beispielsweise zusätzliche Zugeinheiten eingesetzt. Alle Züge auf der Linie Hamburg–Berlin–Leipzig–München fahren an sämtlichen Verkehrstagen in Doppeltraktion. Das bedeutet, dass ICE, die fahrplanmäßig als Halbzug mit sieben Wagen verkehren, um eine Zugeinheit erweitert wurden. Gleichzeitig wurden die Verkehrstage ausgeweitet. Fernzüge auf Hauptstrecken wie zwischen Berlin und Köln, die sonst nur an manchen Wochentagen fahren,

sind während der FIFA WM 2006™ täglich im Einsatz. Außerdem verkehren unter den zusätzlichen Zügen allein zwischen den Spielstädten Stuttgart und Köln täglich vier und in der Gegenrichtung drei weitere Züge. Einige vorhandene Züge wurden (rück-)verlängert, das heißt, dass sie zusätzlich auf einem neuen Abschnitt verkehren. Zum Beispiel beginnt der ICE 694 normalerweise in Stuttgart mit dem Ziel Berlin. Für die FIFA WM 2006™ wird dieser Zug an allen Wochentagen bereits in München eingesetzt, dies gilt analog für die Gegenrichtung (der ICE 695 fährt bis München). Zusätzliche Spätangebote wie die täglichen Verbindungen Hamburg–Berlin–München ab 00:40 Uhr und München–Berlin–Hamburg ab 23:58 Uhr sorgen dafür, dass die Fans noch in der Nacht ihren Heimweg antreten können. Um alle Ressourcen vollends auszunutzen, reaktivierte die DB 120 ehemalige InterRegio-Wagen. Zudem hat sie von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) 15 Schnellzugloks angemietet.

24-Stunden-Betrieb der S-Bahn Berlin

Auch im Nahverkehr stockte die DB ihre Kapazitäten rund um die zwölf Spielorte um etwa 800.000 Zugkilometer auf – knapp zwei Drittel davon entfallen allein auf Berlin und Nordrhein-Westfalen. Die S-Bahn Berlin richtet zusätzlich zu den Sonderverkehren zum Stadion auf dem 332 Kilometer

langen Netz während der Weltmeisterschaft erstmalig in ihrer Geschichte einen 24-Stunden-Betrieb ein. Nachts verkehren die S-Bahnen in der Innenstadt im 15-Minuten-Takt, in den Randbezirken alle 30 bis 60 Minuten. Zwischen den Austragungsorten Köln, Gelsenkirchen und Dortmund pendeln während der Weltmeisterschaft zwei so genannte WM-Linien. Im Stundentakt fährt die „WM RE-Linie 1“ jeweils ab 13:00 Uhr von Hamm über Dortmund und Essen nach Düsseldorf, die „WM RE-Linie 3“ von Köln über Gelsenkirchen nach Dortmund. An den anderen Spielorten wurde durch zusätzliche Verbindungen, verlängerte Züge und einen späteren Betriebsschluss ebenfalls das S-Bahn-Angebot erweitert. Nicht zuletzt wurden viele kleinere Bahnhöfe im Regional- und S-Bahnverkehr für die Weltmeisterschaft modernisiert.

Trassen für 10.000 zusätzliche Züge

Die Fußballstadien und Gleise haben während der FIFA WM 2006™ eines gemeinsam: Beide sind nahezu ausgebucht. Während die ganze Republik im Fußball-Fieber steckt, stehen die rund 10.000 zusätzlichen Züge im Fern- und Nahverkehr unter Strom – den größten Anteil nehmen hier die 9.000 Nahverkehrszüge, S- und Regionalbahnen ein. Damit die Auslastung der vielen Strecken reibungslos verläuft, hatten 30 Planer des Trassenmanagements der DB Netz die spezielle Koordination für das Weltmeisterschaftsprogramm übernommen. Sie entwickelten auf der Basis der von DB Regio und DB Fernverkehr bestellten Fahrplankonzepte deutschlandweit in den regionalen Niederlassungen einen Sonderfahrplan, für

den eine erhöhte Koordination der Trassen, besonders in Ballungszentren, notwendig wurde. Eine entscheidende Rolle spielten hier die Erfahrungswerte aus Bundesliga- und Europapokalspielen, Absprachen mit der FIFA, Tourismusverbänden und Fluggesellschaften. Nachdem der zusätzliche Fernverkehr im Januar und Februar dieses Jahres koordiniert wurde, widmete sich das Planungsteam im März und April den Nahverkehrszügen. Auch kurzfristige Anfragen aus dem Ausland mussten berücksichtigt werden. Um auf solche Änderungen schnell reagieren zu können, wurde so manches Mal ein Schichtplan geändert oder die Disposition in den Betriebszentralen verstärkt. Die Planungsexperten sind sich indes einig, dass sich das Fahrplan-Angebot zur FIFA WM 2006™ sehen lassen kann. ■

Vorläufer des Fußballs mit Schenker on Tour

Als Teil des kulturellen Rahmenprogramms zur FIFA Fussball Weltmeisterschaft 2006™ tourte von April bis Mai „Pok ta Pok“, das historische Ballspiel der Maya, durch fünf deutsche Städte. Offizieller Logistikdienstleister des Projekts war einmal mehr das Team von SCHENKER*globalsportevents*, das auch die gesamte Logistik der FIFA WM 2006™ verantwortet.



Franz Beckenbauer und ein Pok ta Pok-Spieler tauschen Bälle aus

Im präkolumbianischen Mittelamerika war Pok ta Pok – benannt nach dem Geräusch, das ein Ball macht, wenn er getroffen wird – genauso beliebt und verbreitet, wie es heutzutage weltweit der Fußball ist. In jeder größeren Stadt, die etwas auf sich hielt, gab es einen

Ballspielplatz. Doch während heute beim Fußball der Lederball mit Füßen und dem Kopf in Richtung gegnerisches Tor bugsiert wird, durfte beim Kultspiel der Maya der Kautschukball nur mit Hilfe von Hüfte und Ellenbogen durch einen hoch hängenden steinernen Ring befördert werden. Bei

dem rituellen Spiel, das zu Ehren der Götter veranstaltet wurde, traten jeweils vier Spieler gegeneinander an. Überlieferungen berichten dabei auch von Menschenopfern, wobei der Opfertod als große Ehre galt.

Auf der deutschen Pok ta Pok-Tour, einem Beitrag des Kunst- und Kulturprogramms der Bundesregierung zur FIFA WM 2006™, das von der Artevent GmbH aus Wien organisiert wurde, blieben die Spieler natürlich unversehrt. Für das Event konnte die einzige von der mexikanischen Regierung als authentisch anerkannte Pok ta Pok-Mannschaft gewonnen werden. Mit zwei Schenker-Lkws sorgten die Spezialisten von SCHENKER*globalsportevents* indes dafür, dass Ausrüstung, Technik und Kostüme der Spieler bedarfsgerecht an den Austragungsorten zur Verfügung standen. Ebenfalls stellte Schenker Gabelstapler, Bürocontainer und Chemietoiletten an den Veranstaltungsorten bereit.

Auftakt der Spiele war am 21. April auf dem Hamburger Rathausmarkt. Es folgten Vorstellungen in Dresden, Mainz, Bremen und Berlin. Besonders spektakulär wirkte das Pok ta Pok-Spiel vor allem bei den Abendvorstellungen, als die in historische Kostüme gekleideten Spieler die Gummikugel als Feuerball durch den brennenden Steinring befördern mussten. ■



Deutschland und Frankreich sind nicht nur die beiden größten Wirtschaftsnationen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft. Für beide Länder ist das jeweils andere Land gleichzeitig wichtigster Handelspartner. Auch die Deutsche Bahn und die französische Staatsbahn SNCF kooperieren seit vielen Jahren eng miteinander. Sichtbares Zeichen: Täglich rollen zirka 100 Güterzüge über die Grenze der beiden Ländern.

Frankreich ist mit einem Gesamtvolumen von 75,3 Milliarden Euro im Jahr 2004 nach wie vor Außenhandelspartner Nummer eins von Deutschland. Der Schienengüterverkehr mit dem westlichen Nachbarn beträgt zurzeit jedoch nur zirka 6,5 Millionen Tonnen pro Jahr, was einem Marktanteil von 11 Prozent entspricht. Das liegt deutlich unter dem europäischen Durchschnitt von 15 bis 18 Prozent. Dafür sind im Wesentlichen zwei Gründe verantwortlich: zum einen die sehr gut aus-

gebaute und leistungsfähige Infrastruktur für den Straßen- und Binnenschiffsverkehr zwischen beiden Ländern, zum anderen der Wandel der transportierten Gutarten. Standen früher traditionell auf der Schiene transportierte Massengüter, wie Kohle, Stahl und Getreide im Fokus des deutsch-französischen Warenaustauschs, geht deren Bedeutung heute mehr und mehr zurück. Dagegen steigt der Anteil der Industrie- und Konsumgüter, wie zum Beispiel Erzeugnisse aus dem Bereich Elektronik, Elektrotechnik

sowie von Fertigprodukten der verarbeitenden Industrie. Diese werden noch häufig per Lkw gefahren, denn die Verteilerzentren besitzen meist keinen eigenen Gleisanschluss.

Aufgrund des relativ geringen Schienenanteils an den Verkehren mit Frankreich hat Bahnchef Hartmut Mehdorn dessen Ausbau zur Chefsache gemacht. Durch eine enge Zusammenarbeit mit der SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français) will die Deutsche Bahn ihre Wettbewerbsfähigkeit deutlich erhöhen. Das gilt auch für den Personenverkehr. Hier wurden die Weichen in Richtung eines gemeinsamen Hochgeschwindigkeitsnetzes für den ICE 3 und das französische Pendant TGV gestellt. Bereits ab 2007 sollen beide Züge im deutsch-französischen Projekt POS (Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland) den

durchgehenden grenzüberschreitenden Verkehr von Paris bis Frankfurt am Main beziehungsweise Stuttgart ermöglichen.

Gemeinsame Tochter

Wichtiger Bestandteil der verstärkten Kooperation im Schienengüterverkehr war die Gründung einer gemeinsamen Tochtergesellschaft von DB und SNCF: Rail Euro Concept (REC). Anfang letzten Jahres unterzeichneten Hartmut Mehdorn und sein französischer Amtskollege Luis Gallois eine Vereinbarung, wonach das Joint Venture ab Anfang 2006 für die Organisation, Produktion und Überwachung der deutschen und französischen Güterzüge verantwortlich ist. Wesentliches Ziel der Projektmanagementgesellschaft: die Optimierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs beider Bahnen. Bereits seit 2004 verkehren alle Güterzüge der beiden Partnerbahnen ohne Grenzhalt auf den Hauptachsen von Mannheim und Köln bis in den Raum Metz. Bis 2007 sollen diese interoperablen Verkehre auch auf das Gebiet Elsass-Baden und bis in den Raum Lyon sowie nach Perpignan ausgeweitet werden (siehe Grafik Seite 18). Dabei wird ein gemeinsamer Pool von 40 Loks und rund 80 Lokführern grenzüberschreitend zum Einsatz kommen.

Zahlreiche technische und regelwerksbegründete Barrieren mussten dafür im Vorfeld überwunden werden. Dazu zählen



DB AG/Lautenschläger

Seite an Seite: der ICE 3 (l.) und sein französisches Pendant TGV im Kölner Hauptbahnhof

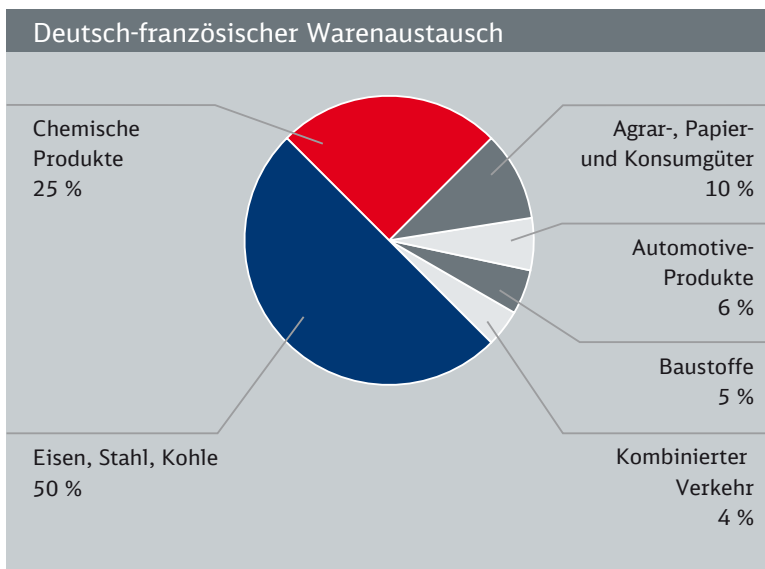
die unterschiedlichen Strom- und Zugsicherungssysteme sowie Betriebs- und Sicherheitsregeln, aber auch die verschiedenen IT- und Produktionssysteme in beiden Ländern. REC unterstützte die Muttergesellschaften bei der Zulassung von je 20 Mehrsystemloks der Baureihe 185 seitens Railion und der Baureihe 437000 der SNCF sowie bei der notwendigen fachlichen und sprachlichen Ausbildung der länderübergreifend eingesetzten Lokführer. Des Weiteren kümmert sich das Tochterunternehmen um die Schaffung einheitlicher Regeln für die Planung, operative Steuerung, Zugbeför-

derung und betriebliche Behandlung der interoperablen Verkehre. Dadurch ließen sich bislang unter anderem verkürzte Transportzeiten von bis zu zwei Stunden und eine höhere Pünktlichkeit der Transporte erreichen. Aufgrund der Interoperabilität konnte die Grenzeingangspünktlichkeit auf der Achse Mannheim-Woippy im Jahr 2005 um über 80 Prozent verbessert werden. Das entspricht einer Steigerung von zirka zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die REC ist außerdem verantwortlich für die Koordination der Trassenplanung, das operative Management der Trassen sowie für die Lok- und Triebfahrzeugführer der interoperablen Güterzüge. Das Transportmanagement übernimmt das „Centre d’Interopérabilité Fret Franco-Allemand“ (CIFFA) in Forbach, das seit Januar Teil von REC ist. Dadurch wuchs die Zahl der Mitarbeiter von anfangs 4 auf 26.

Historisch gewachsene Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit beider Partner im Schienengüterverkehr hat eine lange Tradition. Bereits seit 1951 gibt es eine DB-Vertretung in Paris, deren Aufgabe es ist, die Zusammenarbeit und den konstruktiven Dialog mit der SNCF zu fördern. Die DB-Generalvertretung tritt gemeinsam



Bitte lesen Sie auf Seite 20 weiter ...



... weiter von Seite 19: **Deutsch-französische Zusammenarbeit**

mit der französischen Partnerbahn beim Kunden auf. Weiteres Zeichen des regen Austauschs ist das in den 80er Jahren gegründete gemeinsame Grenzbüro in Forbach (Binome, später CIFFA). Die Märkte und auch das politische Umfeld haben sich jedoch im Laufe der Jahre gewandelt.

Die Deutsche Bahn treibt die Umwandlung in ein marktorientiertes Transportunternehmen seit der Bahnreform 1994 vehement voran. Die SNCF befindet sich dagegen noch mitten im Wandlungsprozess: Im Jahr 2003 wurde der Plan zur Restrukturierung des Güterverkehrs „Plan Fret“ ins Leben gerufen, mit dem Ziel, den Güterverkehr bis 2007 wieder in die Gewinnzone zu bringen. Zu diesem Zweck leistete der französische Staat gemeinsam mit der SNCF-Holding eine Finanzhilfe von insgesamt 1,5 Milliarden Euro. Der Kredit war mit Auflagen verbunden: Unter anderem musste Frankreich die völlige Liberalisierung seines Binnenschienengüterverkehrs auf den 1. April 2006 vorziehen, während dies im übrigen Europa erst ab dem 1. Januar 2007 der Fall ist.

Länderübergreifendes Maßnahmenpaket

Sichtbares Zeichen der verstärkten Kooperation war ein Mitarbeiteraustausch zwischen dem KundenServiceZentrum von Railion in Duisburg und dem Centre de Service Clientèle der SNCF Fret in Levallois im Februar (siehe FreightNews 2/2005, Seite 9). Dabei sollte die Kommunikation zwischen beiden Servicezentren gefördert werden, um die grenzüberschreitenden Transporte intensiver überwachen zu können. Die gute Zusammenarbeit wird auch am gemeinsamen Monitoring für 44 Schienengüterverkehre zwischen Deutschland und Frankreich und den monatlichen Videokonferenzen zwecks zeitnahe Austausch von Informationen deutlich.

Für beide Bahnen ist neben der Erweiterung der Interoperabilität die Wiederbeladung leer gewordener Güterwagen im jeweiligen Nachbarland ein wichtiges Thema. Noch fährt heute der größte Teil der in Frankreich entladenen Wagen leer nach

Im Einsatz für die interoperablen Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich: die Mehrsystemloks der Baureihe 185

Deutschland zurück. Dies muss sich ändern, um konkurrenzfähig gegenüber dem Lkw zu werden. Im Rahmen eines Projekts gelang es jetzt, in Hendaye nahe der spanischen Grenze leer gewordene Güterwagen von Railion auf der Rückfahrt nach Deutschland wieder mit Zellulose und Papier zu beladen.

Vereinfachte Zulassung für Mehrsystemloks

Eine weitere wichtige Maßnahme für die freie Fahrt zwischen Deutschland und Frankreich war eine im März geschlossene Vereinbarung von Vertretern beider Länder, die eine Vereinfachung der Zulassungsverfahren für Loks im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglicht. Die Zulassung von Triebfahrzeugen in einem anderen EU-Land ist derzeit ein langwieriges und teures Verfahren. Deshalb war die Zulassung und Anschaffung dieser Lokomotiven in der Vergangenheit für viele Betreiber unwirtschaftlich. Die Verkehre wurden an der Grenze gebrochen, wodurch deutliche Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Lkw entstanden.

Darüber hinaus soll eine Restrukturierung des Einzelwagenverkehrs durch gestraffte, regelmäßige Produktionsabläufe und die effiziente Verknüpfung beider Produktionssysteme erreicht werden. Bereits in den letzten Jahren entstanden schnelle, direkte Zugverbindungen, zum Beispiel zwischen den Großräumen Köln, Paris, Mannheim und Lyon mit Anschluss an Perpignan. Künftig werden die grenzüberschreitenden Optimierungskonzepte auch für die Nahverkehrsstrecken von unter 100 Kilometern greifen.

Zur Zusammenarbeit zwischen den Partnerbahnen gehört auch die grenzüberschreitende Bedienung der Kunden, so im Fall von Suzuki: Im ungarischen Eztergom hergestellte Kleinwagen des japanischen Konzerns werden auf deutscher Seite von Railion bis Würth gefahren. Dort holt die SNCF mit eigenen Rangierloks den einmal wöchentlich verkehrenden Ganzzug ab und stellt ihn dem Empfänger in Lauterbourg direkt zu. Das Beispiel zeigt einmal mehr, dass eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Bahnen Europas möglich ist und bereits praktiziert wird. ■

Herausgegeben von: Stinnes AG Freight Logistics

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

Redaktion: Stinnes AG, Freight Logistics, Marketing Rail, Jana Siedenhans, Rheinstraße 2, 55116 Mainz, Tel.: +49 (0)6131 15-60137, Fax: +49 (0)6131 15-60852, E-Mail: jana.siedenhans@stinnes.de, Internet: www.stinnes-fl.de

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