

FreightNews

Nr. 6 | Dezember 2006

Informationen rund um die Schienenlogistik

Neuer Gleisanschluss für Palm



Inhalt

- Titelthema**
- 01 **Neuer Gleisanschluss für Palm**
- Kurzmeldungen**
- 03 **Volldampf voraus!**
- Interview**
- 06 **Günther J. Ferk, Geschäftsführer der RAILOG GmbH: „Wir konnten in den vergangenen fünf Jahren unser Transportvolumen Richtung Südosteuropa fast verdoppeln“**
- Aus dem Unternehmen**
- 08 **Produktionssystem 2ooX geht an den Start**
- Serie**
- 14 **Emder Hafen: Westlichster deutscher Seehafen**
- Internationale Verkehre**
- 16 **Frachtgut auf eigenen Rädern**

Die Palm-Gruppe gehört zu den innovativsten und umweltfreundlichsten Papierherstellern in Deutschland. Mit der Eröffnung eines modernen Gleisanschlusses wurde am 21. November das Werk im unterfränkischen Eltmann als letzte von drei Papierfabriken offiziell an die Schiene angeschlossen. Rund 100.000 Tonnen Zeitungsdruckpapier sollen im nächsten Jahr von dort aus auf der Schiene transportiert werden.

Die Palm-Gruppe ist ein Familienunternehmen, das seit Jahrzehnten umweltfreundliche Qualitätserzeugnisse in den Bereichen Wellpappenrohapiere und grafische Papiere erzeugt. Zahlreiche Wellpappen- und Verpackungshersteller sowie Presse- und Verlagshäuser in ganz Europa werden täglich mit den Produkten von Palm beliefert. 700 Mitarbeiter produzieren in den drei Werken in Eltmann, Würth und Aalen-Neukochen – dem Stammwerk von Palm – jährlich 850.000 Tonnen Wellpappenrohapiere und 580.000 Tonnen grafische Papiere.

1984 gelang es Palm als erstem deutschen Papierhersteller, Zeitungsdruckpapier in hoher Qualität aus 100 Prozent Altpapier zu produzieren. Heute basieren sämtliche Produkte des Unternehmens auf wiederverwertbarem Altpapier. Bereits seit Jahren arbeitet Palm erfolgreich mit Universitäten, Forschungsinstituten und Umweltschutzorganisationen zusammen und setzt so Maßstäbe in puncto Ressourcenschonung und Wasserreinigung. „Sämtliche grafischen Papiere von uns wurden mit dem ‚Blauen

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1: **Neuer Gleisanschluss für Palm**



Mithilfe der Teleskopstapler können bis zu 62 Tonnen Papierrollen punktgenau in die bereitstehenden Güterwagen umgeschlagen werden

Engel' für vorbildliche Umweltprodukte ausgezeichnet", sagt Geschäftsführer Dr. Wolfgang Palm nicht ohne Stolz. Daher habe es nahe gelegen, auch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene verstärkt für den Transport der Papierprodukte zu nutzen.

1.100 Meter Gleislänge

„Ein weiterer ausschlaggebender Punkt für den Bau des Gleisanschlusses in Eltmann war, dass die internationalen Kunden der Papierfabrik über Gleisanschlüsse verfügen und daher auch über die Schiene beliefert werden wollen“, erläutert Rolf Straub, verantwortlicher Key Account Manager im Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, zusätzliche Beweggründe für das Engagement des Papierherstellers. Mit einer Gleislänge von 1.100 Metern und zwei überdachten Ladegleisen bietet der neue Gleisanschluss einen imposanten Anblick. Unter seinem Dach ist Platz für jeweils zehn großräumige Schiebewagen der Bauart Ha. Die empfindlichen Papierrollen können dort schnell und witterungsunabhängig umgeschlagen werden. „Palm hat eigens für den Umschlag neue Teleskopstapler gekauft“, ergänzt Straub. „Mit deren Hilfe können bis zu 62 Tonnen Papierrollen punktgenau in unsere Güterwagen verladen werden.“

In einer Rekordzeit von nur vier Monaten war der neue Gleisanschluss termingerecht fertig gestellt worden. Möglich machte dies

die effiziente Zusammenarbeit aller am Bau beteiligten Firmen und Behörden. „Bereits im Vorfeld wurden wir in beratender Funktion in die Planungen der Gleisinfrastruktur mit einbezogen“, äußert sich Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, zufrieden über die enge Kooperation beider Partner. Stinnes hatte den Kontakt zum Eisenbahnbundesamt hergestellt und damit den Weg für eine Gleisanschlussförderung durch den Bund erst möglich gemacht.

Acht Güterwagen pro Tag

Rund 40.000 Tonnen Zeitungsdruckpapier sollen noch in diesem Jahr für Palm auf der Schiene transportiert werden. Empfänger der Papierverkehre sind diverse große Druckereien in England, der Schweiz und Deutschland. Bereits seit der Fertigstellung des neuen Gleisanschlusses im September verlassen bis zu acht Güterwagen täglich das Papierwerk in Eltmann. Die für den deutschen Markt bestimmten Transportmengen werden über die großen Zugbildungsanlagen in Nürnberg und Bamberg in das Einzelwagensystem von Railion eingespeist. Seit Mitte November werden zusätzlich Waggons zum STINNESrailport in Darmstadt transportiert, wo die Papierrollen zwischengelagert oder den Endkunden direkt per Lkw zugestellt werden. Ein großer Teil der Papierprodukte von Palm ist für Druckereien in England bestimmt. Die Papierrollen gelangen per Schiene zum Wa-

terland Terminal BV in Amsterdam, wo sie umgeschlagen und eingelagert werden, bis der Weitertransport per Schiff erfolgt.

Bei der Einweihung des neuen Gleisanschlusses durch Dr. Wolfgang Palm, den geschäftsführenden Gesellschafter der Palm-Gruppe, waren neben dem Bürgermeister der Stadt Eltmann auch Karsten Sachsenröder sowie weitere Vertreter der Gebietskörperschaften vor Ort. In seiner Rede bekräftigte Dr. Palm noch einmal das Engagement seines Unternehmens für Bahntransporte: „Mit der verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Schiene entlasten wir Straßen und Umwelt, werden unabhängiger von Stau Problemen und damit zuverlässiger in der Belieferung unserer Kunden.“ Auch Rolf Straub von Stinnes ist zuversichtlich: „Mithilfe weiterer Logistikanalysen von Bahnverkehren in das europäische Ausland, die wir bereits für die Papierfabrik Palm durchgeführt haben, konnten wir aufzeigen, dass sich der Schienenanteil in Zukunft problemlos noch weiter steigern lässt.“ ■



Am 21. November fand die offizielle Eröffnungsfeier des neuen Gleisanschlusses statt

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/
Forstwirtschaft/Konsumgüter
Rolf Straub
Tel.: +49 (0)7731 887-480
Fax: +49 (0)7731 887-344
E-Mail: rolf.straub@stinnes.de



Foto: Schmidt

Voildampf voraus!

Durch die erfolgreiche Zusammenarbeit von Stinnes Freight Logistics, Railion, der DB Netz AG, der Stinnes-Tochter Nieten Fracht Logistik GmbH sowie der im Thüringer Oberland ansässigen Holz verarbeitenden Industrie konnte die fast 100 Jahre alte Bahnstrecke Hockeroda-Unterlemnitz im Thüringer Wald umfangreich saniert und damit langfristig für den Schienengüterverkehr gesichert werden. Als Dank luden Stinnes und Nieten gemeinsam am 4. November Kunden und Partner zu einer historischen Dampflokkfahrt ein.

Die traditionsreiche Bahnstrecke zwischen Hockeroda-Blankenstein und Ebersdorf-Friesau-Unterlemnitz trug in ihrer wechselvollen Geschichte wesentlich zur industriellen Entwicklung des Thüringer Oberlandes bei. Um sie für den schweren Güterverkehr fit zu machen, mussten in den letzten Jahren erhebliche Investitionen getätigt werden. So wurden unter anderem Brücken gebaut, Stützmauern saniert und Gleise erneuert. Durch den Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik soll künftig die Kapazität weiter erhöht und die Leistungsfähigkeit der Strecke dauerhaft gesichert werden. Bereits im vergangenen Jahr

war hier erstmals die Schallmauer von einer Million Tonnen Güter durchbrochen worden. Ohne die Bahntransporte hätten die anliegenden Orte täglich 138 Schwerlasttransporte auf der Straße ertragen müssen.

Möglich wurde die Sanierung vor allem durch das klare Bekenntnis der ansässigen Holz verarbeitenden Industrie, die Bahn fest in ihre Logistikabläufe zu integrieren. Dadurch konnten die Weichen für ein Wachstum des dortigen Schienengüterverkehrs gestellt werden. In einer eigens eingerichteten Arbeitsgruppe erstellte Stinnes gemeinsam mit den Kunden Klaus-

ner Holz Thüringen GmbH, Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG und Pfeleiderer Holzwerkstoffe GmbH & Co. KG Konzepte zur Ausweitung des Bahnverkehrs.

„Am Ende konnten wir mit allen drei Unternehmen einen Zehnjahresvertrag abschließen“, freut sich Mario Carl, zuständiger Leiter des Produktmanagements im Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter. Auch mit DB Netz wurde ein entsprechend langer Trassenvertrag abgeschlossen und damit die Basis für weitere Investitionen in die Strecke geschaffen.

Historische Dampflokkfahrt

Als Dankeschön organisierte Stinnes gemeinsam mit Nieten für Kunden und Partner eine ganztägige Fahrt mit einem historischen Zug von Saalfeld (Saale) nach Blankenstein und zurück. „Unsere Kunden äußerten sich durchweg begeistert über die Dampflokkfahrt, viele hatten eine solche Aktion noch nie mitgemacht“, zeigt sich Eckart Fricke, Vorstand Produktion II der Railion Deutschland AG, zufrieden. Der Zug bestand aus einer Dampflokkomotive, Schnell- und Bistrowagen der früheren Deutschen Reichsbahn sowie mit Holz beladenen Güterwagen.

Insgesamt ist die von Railion beförderte Transportmenge auf dieser Strecke seit 1998 auf mehr als das Dreifache angewachsen. „Mit dem Ausbau der Schienenverbindung ist mit weiteren Mengensteigerungen in den nächsten Jahren zu rechnen“, freut sich auch Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, über die erfolgreiche Entwicklung der Strecke. ■

Transportberatung via Internet

Mit dem „Transportberater“ bietet DB Logistics jetzt seinen Schienengüterverkehrskunden eine weitere Informationsplattform. Das neue Online-Tool ist Teil des Projekts „Portal C“, einer innovativen Internetlösung, deren Ziel es ist, Kunden einen unkomplizierten Zugang zu allen wichtigen Informationen rund um den Schienentransport zu bieten und die Planung und Abwicklung von Bahntransporten zu erleichtern.

Der elektronische Transportberater beantwortet Neukunden verschiedenste Fragen

rund um den Schienengüterverkehr – vom Lichtraumprofil über Gefahrgutvorschriften bis hin zur Streckenklasse. Darüber hinaus stellt er den gesamten Transportprozess leicht verständlich dar und benennt die Vorteile des Güterverkehrs per Bahn wie zum Beispiel Sicherheit und Ökologie. Unter www.transportberater.portal-c.info wird zudem ausführlich beschrieben, welche Transporte sich besonders gut für die Schiene eignen.

Das Projekt Portal C steht unter dem Mot-

to „Per Mausclick von der Straße auf die Schiene“. Es ist ein vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gefördertes Forschungsprojekt zur Entwicklung innovativer E-Business-Lösungen im Schienengüterverkehr. So gibt es dort unter anderem einen elektronischen Güterzugfahrplan, der über sämtliche verfügbaren Relationen im nationalen Einzelwagenverkehr Auskunft gibt, und die Güterbahnhofsuche „DIUM“, mit deren Hilfe sich kostenfrei die Tarifentfernung zwischen zwei Güterbahnhöfen im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr berechnen lässt. ■

Deutsche Bahn versorgt den Bau des **Hauptstadt-Airports**

Für den Bau des neuen Hauptstadt-Airports Berlin Brandenburg International (BBI) wird die Deutsche Bahn in den nächsten fünf Jahren über zwei Millionen Tonnen Betonzuschlagstoffe umweltfreundlich auf der Schiene transportieren. Auf der größten Baustelle in Ostdeutschland betreibt die becker bau GmbH & Co. KG (bbb) derzeit das modernste Betonwerk in Europa.

Bis 2011 wird der Flughafen Schönefeld zum neuen Hauptstadt-Airport ausgebaut. Um die benötigten Mengen an Beton sicherzustellen und gleichzeitig die Emis-

sionsvorgaben einhalten zu können, wurde das Betonwerk direkt auf der Baustelle errichtet. Insgesamt 3,4 Millionen Tonnen Beton sollen dort bis zur Eröffnung des BBI produziert werden. Rund 10.000 Kubikmeter des Baustoffs lassen sich mit den Anlagen allein an einem Tag herstellen. „Das neue BBI-Betonwerk ist das derzeit leistungsfähigste System für die zentrale Betonversorgung“, erläutert Jürgen Schabow, Geschäftsführer von becker bau. „In Spitzenzeiten werden über 100 Beschäftigte an bis zu vier Transportbetonmischanlagen arbeiten.“

Den Zuschlag für die Versorgung der Baustelle mit einem Teil der

notwendigen Betonzuschlagsstoffe erhielt der Freight Logistics Marktbereich Baustoffe und Entsorgung. Die ersten Railion-Züge fuhr bereits im Oktober kurz vor der Einweihungsfeier des Betonwerks. Lieferanten und Auftraggeber sind die ELBEKIES GmbH in Mühlberg und die Natursteinwerke Weiland GmbH in Schwarzkollm. Für den Schienentransport des Materials kommen Schüttgutkippwagen der Bauart Fans 128 zum Einsatz. Sie sind mit einer elektrohydraulischen Entladevorrichtung ausgestattet, die ein Entladen in kürzester Zeit ermöglicht. Dadurch kann ein Zug mit 30 Kippwagen in nur einer Stunde per Knopfdruck entladen werden.

„Wir freuen uns natürlich sehr, den Bau des neuen Hauptstadt-Airports zu unterstützen“, sagt Karsten Sachsenröder, Leiter des Freight Logistics Marktbereichs Baustoffe und Entsorgung, und verdeutlicht einen zentralen Vorteil der Transporte per Bahn: „Das Konzept Schiene bringt für Berlin nicht nur verkehrstechnisch eine Entlastung der öffentlichen Straßen, sondern auch ein wichtiges Plus für die Umwelt mit sich.“ ■



RAILOG optimiert **Logistikkette von Masterfoods**

Seit Mitte Oktober verbindet die Stinnes-Schwester RAILOG GmbH für ihren langjährigen Kunden Masterfoods zwei seiner Standorte in Deutschland und Frankreich per Schiene. Möglich wurde dies durch die Umsetzung eines innovativen Beladungskonzepts.

Die Masterfoods GmbH, eine Tochtergesellschaft der in den USA ansässigen Mars Incorporated Gruppe, zählt weltweit zu den größten Produzenten für Süßwaren und Tiernahrung. Um die Logistikkette zwischen den 840 Kilometer voneinander entfernten Werken in Minden bei Hannover und Boigny bei Orléans zu optimieren, hatte RAILOG ein Konzept für Schienenverkehre entwickelt, das sowohl Kosten spart als auch ökologische Vorteile bietet.

Zentraler Bestandteil des neuen Konzepts ist die Umstellung auf Spezialequipment. Da Masterfoods in seinem Mindener Werk keinen eigenen Gleisanschluss besitzt, stellt RAILOG dort Güterwagenaufbauten der Baureihe Laalps (ESP) zur Verfügung. Sie können bis zu 60 Europaletten fassen und

werden direkt mit der aus der Produktion kommenden Tiernahrung beladen. Lkws transportieren die Spezialcontainer dann zum nahe gelegenen Bahnhof Minden Industriefabrik, wo der Umschlag auf die Schiene erfolgt. Damit ist eine weitere Verladung

der Paletten nicht notwendig, was zu einer Reduzierung der Arbeitsschritte und Kosten führt, nicht zuletzt auch durch die eingesparte Zwischenlagerung. Mit der Vorhaltung eines für Masterfoods eingesetzten Wagenpools in Minden ermöglicht RAILOG darüber hinaus eine zuverlässige Wagenversorgung für den kontinuierlichen Schienentransport und sichert damit langfristig die Qualität der Verkehre.

Dass die neue Lösung für Masterfoods auch aus ökologischer Sicht einen großen Gewinn darstellt, verdeutlicht die Verlagerung von jährlich rund 1.000 Lkw-Ladungen auf die Schiene. Derzeit verkehren wöchentlich sechs Waggons zwischen dem deutschen und französischen Masterfoods-Standort. Für die Zukunft ist eine Kapazitätssteigerung auf zwölf Waggons und mehr geplant. ■



Foto: Neuhaus

Rückgrat für die **Wagenversorgung** der Automobilindustrie

Die Schenker-Tochter **ATG Autotransportlogistic GmbH** transportiert für die europäische Automobilindustrie jährlich rund **3,2 Millionen Fahrzeuge** auf der Schiene. Um die dafür notwendige **Wagenversorgung** jederzeit zu gewährleisten, hat der Logistiker in **Bebra** gemeinsam mit der **Railion Deutschland AG** eine **leistungsfähige Leerwagendrehscheibe** installiert.

Die ATG setzt für den Transport von Neufahrzeugen ausschließlich Spezialwaggons ein, die für verschiedene Fahrzeugtypen entwickelt wurden. Derzeit besteht die Waggonflotte aus zirka 5.200 Waggons, die sich in acht verschiedene Bauarten unterteilen. Damit kann für jeden Fahrzeugtyp das passende Transportequipment bereitgestellt werden. Um die durchgehende Verfügung des tagtäglich benötigten Wagenmaterials gewährleisten zu können, hatte die ATG gemeinsam mit Railion das Konzept für eine zentrale Leerwagendrehscheibe entwickelt. „Aufgrund ihrer günstigen Lage in der Mitte Deutschlands war die Zugbildungsanlage Bebra der ideale Ort für unser Vorhaben“, sagt Gerald Binz, Geschäftsführer der ATG. Koordiniert wurde die Zusammenarbeit von der

Schenker Automotive RailNet GmbH. Nach intensiver Planung der neuen Zugläufe und Rangierleistungen wurde das Konzept dann Anfang des Jahres umgesetzt.

Seitdem verkehren drei Regelzüge pro Tag mit Leerwagen unterschiedlicher Bauart von den deutschen Seehäfen nach Bebra. Weitere Leerwagen aus Frankreich und anderen Regionen Europas erreichen die Drehscheibe über das Einzelwagensystem. Dort werden diese dann nach Bauarten sortiert und für die Versorgung der Automobilwerke in Ost- und Süddeutschland sowie Polen und Tschechien neu aufgegeben. Die Abfuhr der Waggons erfolgt mit vier Regelzügen pro Tag sowie nach Bedarf mit Sonderzügen. Da die ausgehenden Züge optimal auf die eingehenden abgestimmt sind,



können die Waggons trotz der notwendigen Rangierarbeiten Bebra bereits nach kurzem Aufenthalt verlassen.

Zirka 48.000 Leerwagen wickelt die ATG pro Jahr über die Drehscheibe ab, was einem Anteil von rund 25 Prozent an der gesamten Leerwagenbewegung entspricht. Ein weiterer Vorteil des Standorts Bebra besteht neben der günstigen Lage in der Nutzungsmöglichkeit der dortigen Güterwagen-Servicestelle. „Bedarfsinstandsetzungen können hier kurzfristig und ohne zusätzliche Werkstattzuläufe durchgeführt werden“, erläutert Wolfgang Dirlam, Leiter Technik und Qualitätsmanagement bei der ATG. „Nicht zuletzt dadurch können wir Qualität und Produktivität unserer Transportdienstleistungen noch weiter erhöhen.“ ■

Dreierbund für **Stahllogistik**

Im Oktober unterzeichneten **Stinnes Freight Logistics** und die **Logistik Service GmbH (LogServ) – Tochter der voestalpine Stahl GmbH in Linz** – einen **mehrwährigen Kooperationsvertrag**. Bereits im Vorfeld hatten die **Logistikpartner gemeinsam mit Rail Cargo Austria (RCA)** ein **wirtschaftliches Konzept für schienenbasierte Stahltransporte von Österreich nach Deutschland** entwickelt, das jetzt in die Tat umgesetzt wurde.

Gemeinsames Ziel ist die optimale Verteilung der Stahlprodukte von voestalpine in ganz Deutschland. „Zu den zentralen Bestandteilen des Konzepts gehören die Waggonver- und -entsorgung, eine durchgehende Sendungsüberwachung sowie die Möglichkeit, auch kurzfristig neue Relationen in das Transportkonzept aufnehmen zu können“, erläutert Thomas Gerstgrasser. Als verantwortlicher Key Account Manager im Freight Logistics Marktbereich Montan ist er in Linz direkt vor Ort für die Betreuung des Kunden zuständig und stimmt sich

dabei eng mit RCA und LogServ ab. Zurzeit erfolgen die Exporte von Linz nach Deutschland zu rund zwei Dritteln auf der Schiene.

Die Transportkette verläuft durchweg reibungslos: Mithilfe der Tochtergesellschaft CargoServ, die als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) am Markt tätig ist, transportiert LogServ hauptsächlich Stahlcoils und -bleche auf dem öffentlichen Schienennetz bis zum Rangierbahnhof Linz. Dort übernimmt RCA die Waggons und fährt diese nach Passau, von wo aus die Waggons

dann sowohl mit Ganzzügen als auch über das Einzelwagensystem in ganz Deutschland verteilt werden. „Mit dem neuen Logistikkonzept verkürzen wir nicht nur die Transportzeiten teilweise von Österreich nach Deutschland, sondern auch die Bindungszeiten der eingesetzten Wagen inklusive des Rücktransports nach Linz“, informiert Gerstgrasser weiter. Die Tätigkeiten von Freight Logistics für den voestalpine-Konzern werden im Tagesgeschäft durch Leistungen der Generalvertretung der Deutschen Bahn in Wien abgerundet.

„Die Kooperation mit RCA und LogServ entlastet die Straße und spielt die ökologischen Stärken der Schiene aus“, unterstreicht Dr. Christian Kuhn, Leiter Marktbereich Montan. Er geht davon aus, dass in den kommenden Jahren eine weitere Verlagerung der österreichischen Stahlverkehre zugunsten der Schiene erfolgt. ■

Brücke nach Südosteuropa

Seit mehr als fünf Jahren bietet die RAILOG GmbH – ein Schwesterunternehmen von Stinnes – erfolgreich schienenintegrierte Logistikdienstleistungen. Einen Schwerpunkt bilden die Verkehre nach Südosteuropa. Allein im vergangenen Jahr wurden dorthin über 1.500 konventionelle Ganzzüge und 600 Containershuttles abgefertigt. Zug um Zug soll das Angebot weiter ausgebaut werden.

Mit seinen Ganzzug-Systemen verbindet der in Kelsterbach ansässige Logistikdienstleister schnell und zuverlässig zahlreiche Wirtschaftsregionen in Mittel- und Südosteuropa. Dabei übernimmt der Spediteur nicht nur den kompletten Frachteinkauf vom Versandort bis zum Empfänger, sondern bietet auch gesamte Logistikketten aus einer Hand – inklusive Vor- und Nachlauf, Waggon- und Containerdisposition sowie Zollbehandlung. Bei den Schienenverkehren von RAILOG nimmt Südosteuropa eine besondere Stellung ein: Unter der Regie des Spediteurs erreichten allein im Vorjahr rund eine Million Tonnen Güter Ziele in Serbien, Montenegro, Mazedonien, Rumänien, Bulgarien, Griechenland und der Türkei.

Mit dem EU-Beitritt von Ungarn, Slowenien, Tschechien und der Slowakei vor zwei Jahren wurden die Grenzen für einen verstärkten Handel mit Südosteuropa geöffnet. Dabei gewannen der Korridor IV (von Berlin nach Istanbul über Wien) und der Korridor X (von Salzburg nach Thessaloniki) für den Schienenverkehr besondere Bedeutung. Auf beiden Strecken bietet RAILOG sowohl im konventionellen als auch im Kombinierten Verkehr verschiedene Ganzzug-Produkte.

Zum Angebot gehören unter anderem die **Ganzzüge ab Sopron und Ljubljana**. Sie sind das Ergebnis einer erfolgreichen Kooperation zwischen RAILOG und den europäischen Schenker-Häusern. Täglich fahren die Züge ab den Drehscheiben Sopron, Kelebia

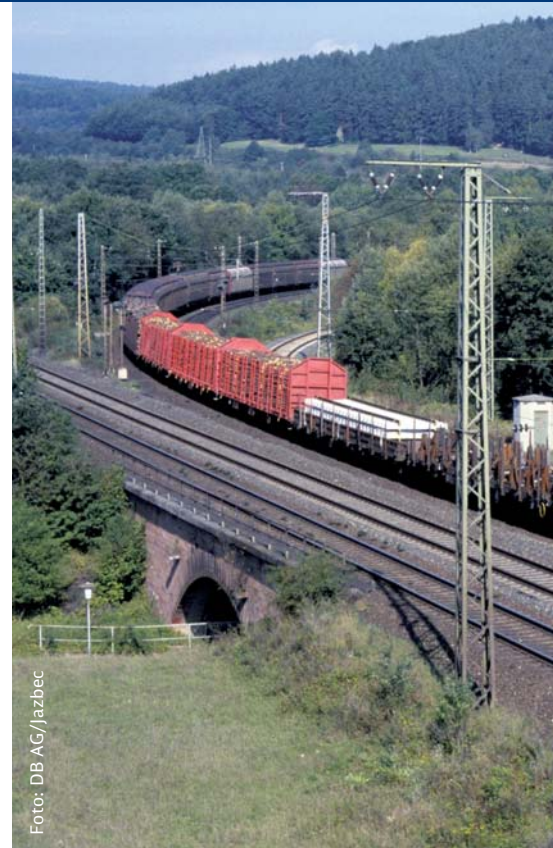


Foto: DB AG/Jazbec

und Ljubljana in die aufstrebenden Märkte Südosteuropas. Innerhalb von nur drei bis sechs Tagen werden Ziele wie Belgrad, Skopje, Athen, Sofia und Istanbul angesteuert. Auch eine Weiterleitung in den Iran gehört zum Angebot.

Interview



Foto: Neuhaus

RAILOG-Geschäftsführer Günther J. Ferk hat den Aufbau seines Unternehmens seit dessen Start vor fünf Jahren maßgeblich mitgestaltet. FreightNews sprach mit ihm über die Aktivitäten von RAILOG und seine Strategie für die Zukunft.

Herr Ferk, was sehen Sie als Ihren persönlich größten Erfolg seit der Gründung von RAILOG?

Wir haben es geschafft, RAILOG am europäischen Markt zu etablieren, und diesen auch mitzubestimmen. Unsere Zugprodukte im konventionellen und Kombinierten Verkehr sowie unsere Dienstleistungen entsprechen den Bedürfnissen unserer Kunden. So konnten wir bei den Transporten Richtung Süd-

osteuropa unsere Volumen in den letzten fünf Jahren fast verdoppeln.

Im Zuge der letzten EU-Osterweiterung gab es einen massiven Preisverfall im Straßengüterverkehr. Hatte dies Folgen für RAILOG?

Der Konkurrenzkampf mit dem Lkw war für uns im vergangenen Jahr deutlicher zu spüren als zuvor. Durch die Qualität unserer

Ganzzug-Produkte und die guten Laufzeiten wurde der Bahntransport für viele Kunden aber sehr interessant. Von Vorteil ist es auch, dass wir Massengüter wie Holz oder Stahl transportieren. Diese sind vor allem auf langen Strecken nur schlecht für den Lkw-Transport geeignet.

In naher Zukunft soll die Waggon-Rückbeförderungspflicht bei den Bahnen wegfallen. Was bedeutet dies für Ihr Unternehmen?

Die Aufgabe der Rückbeförderung wird wohl uns Speditoren zukommen. Für uns ist nun eine verstärkte Akquisition von Rückladungen aus dem südosteuropäischen Raum wichtig. Aktuell werden nur zehn Prozent der nach Süden verladenen Waggons auch beladen zurückbefördert. Da gibt es also noch einigen Spielraum.

Mit dem Beitritt von Rumänien und Bulgarien Anfang 2007 werden neue



Seit März 2005 verbindet der **Türkei Container Shuttle (TCS)** das Ruhrgebiet mit Istanbul. Nur fünf Tage benötigt der einmal wöchentlich in beide Richtungen verkehrende Containerzug für die fast 3.000 Kilometer lange Strecke. Neben der Haus-zu-Haus-

Zustellung profitieren die Kunden von genauen Laufzeiten und optimalen Lademöglichkeiten. So sind die für den Transport verwendeten High Cube Container exakt auf die Maße der Europaletten zugeschnitten.

Auch der **Hellenic Container Shuttle (HCS)** ist eine Erfolgsstory im Kombinierten Verkehr: Seit September 2003 pendeln zwei Züge pro Woche zwischen Mannheim und Thessaloniki. Bereits im Folgejahr wurde die Strecke bis nach Athen verlängert.

Seit Februar dieses Jahres verbindet der **HungaRo-Express** viermal pro Woche das Rotterdamer Seehafen Pernis Combi Terminal mit dem ungarischen Győr. Das von RAILOG und Stinnes in den Niederlanden gemeinsam entwickelte Produkt wurde als gemischter Zug konzipiert, um den Kunden ein möglichst flexibles Transportkonzept zur Verfügung zu stellen: Ein Teil wird im Kombinierten Verkehr vermarktet, während die zweite Wagengruppe als klassischer Wagenladungsverkehr läuft. Ab Győr gibt es weitere Anschlussmöglichkeiten zu Destinationen in Südosteuropa.

Ausbau des internationalen Angebots

Trotz der breiten Palette an Ganzzug-Produkten nach Südosteuropa arbeitet das Team um RAILOG-Geschäftsführer Günther

RAILOG verfügt sowohl im konventionellen als auch im Kombinierten Verkehr über eine breite Palette an Ganzzug-Produkten nach Südosteuropa

J. Ferk laufend am Ausbau seines internationalen Angebots. „So haben wir erst vor kurzem für den konventionellen Ganzzugverkehr einen neuen Zugbildungspunkt in der Slowakei in das RAILOG-Netzwerk aufgenommen“, nennt Ferk ein Beispiel. Das nahe der slowakisch-ungarischen Grenze gelegene Sturovo fungiert künftig als Sammelstelle für Sendungen aus Tschechien, der Slowakei, Ostpolen und der Ukraine. Neben Sopron, Ljubljana und Kelebia werden nun auch von dort Einzelwagen und Waggongruppen, die beispielsweise aus Skandinavien, den Beneluxstaaten, Deutschland, Italien und Österreich kommen, zu Ganzzügen zusammengestellt.

Weiterer Beleg für die starke Präsenz von RAILOG in Südosteuropa ist die Eröffnung einer Repräsentanz in Belgrad. Gemeinsam mit 100 Gästen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft sowie mit Vertretern der serbischen Bahn und Kundenvertretern feierte RAILOG Anfang Oktober die Einweihung des ersten Standorts in Serbien. „Mit der neuen Repräsentanz vertiefen wir die Beziehung zur serbischen Eisenbahn und bauen unsere Südosteuropa-Kompetenz weiter aus“, macht Klaus Lipptreu deutlich. Als Vorstand der Schenker & Co AG Wien ist er für den Bereich Südosteuropa zuständig. Mit der neuen Niederlassung besitzt RAILOG jetzt Vertretungen in acht europäischen Ländern: Deutschland, Serbien, Österreich, Ungarn, Italien, Schweden, Polen und Tschechien. ■

RAILOG GmbH
Rudolf Schmidhuber
Tel.: +49 (0)6107 509-200
Fax: +49 (0)6107 509-4200
E-Mail: rudolf.schmidhuber@railog.net

Herausforderungen auf Sie zukommen. Welche Maßnahmen haben Sie hier geplant?

Sicherlich ist kurzfristig wieder mit einem Preisverfall zu rechnen. Der Lkw-Laderaum ist zurzeit aber sehr knapp, das eröffnet dem Schienentransport Möglichkeiten. Außerdem werden die Produktionsmärkte in Rumänien und Bulgarien an Bedeutung gewinnen und somit auch der Export steigen. Hier setzen wir aktiv an.

Wo sehen Sie weiteres Potenzial für einen Ausbau der Verkehre in Südosteuropa?

Die Anbindung der südosteuropäischen Länder an den Hafen von Rotterdam durch unseren HungaRo-Express war ein wichtiger Schritt zur Ausschöpfung des Potenzials in Ungarn und Rumänien. Auch die Weiterentwicklung von Verkehren aus Polen, Tschechien oder Norditalien in die Türkei steht in unserem Fokus. ■



Foto: DB AG/Neuhäus

Produktionssystem 200X geht an den Start

Um die Produktion des Einzelwagenverkehrs (EV) für die Zukunft wettbewerbsfähig zu gestalten, rief die Railion Deutschland AG im Mai 2005 das Projekt „Produktionssystem 200X“ ins Leben. Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 erfolgte jetzt die Einführung des neuen Produktionssystems.

Railion hatte das Projekt aufgesetzt, um mit dem EV auf dem hart umkämpften Transportmarkt künftig wettbewerbsfähig und profitabel sein zu können. Bei zirka 1,5 Milliarden Euro Umsatzerlösen ist der EV der Railion nach wie vor nicht nachhaltig kostendeckend.

Mit Hilfe des neuen Produktionssystems 200X soll eine Verbesserung der operativen Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig stabiler Zuverlässigkeit und Qualität im Einzelwagenverkehr erreicht werden. „Dies erfolgt primär über die Konzentration der Zugleistungen im Fernbereich des EV auf zentrale Korridore zwischen den großen Zugbildungsanlagen. Gleichzeitig werden die Produktionsprozesse zunehmend standardisiert und größtmöglich über 24 Stunden verstetigt“, veranschaulicht Hendrik Penner, Leiter des Projekts Produktionssystem 200X. „Statt vieler Direktzugverbindungen mit geringer Frequenz wie bisher werden jetzt die Einzelwagenverkehre dort, wo es sinnvoll ist, gebündelt und mit erhöhter Abfuhrfrequenz in Anlehnung an das ICE-System im Personenverkehr zwischen den

großen Zugbildungsanlagen transportiert“, ergänzt Penner.

Den Kunden im Fokus

Leistungsstarke, modernisierte Zugbildungsanlagen (ZBA) stellen das Fundament des neuen Produktionssystems dar. Durch die erhöhte Abfuhrfrequenz der Züge zwischen den großen ZBA im Fernbereich erweitern sich die Transport- und Umsteigemöglichkeiten der Wagen auf den einzelnen Relationen – mit entsprechend positiven Effekten in Bezug auf Zuverlässigkeit und Qualität. „Die Gesamtzahl der ZBA im Netz wird sich nicht wesentlich ändern, da die unveränderte Flächenbedienung unserer Kunden weiterhin oberstes Ziel ist“, unterstreicht Penner. Gleichfalls wird das System des EV in der Lage sein, weiteres Wachstum aufzunehmen und für den Kunden eine attraktive Alternative zum Lkw und zum Binnenschiff darstellen.

Auch die spezifischen Branchenprodukte wie zum Beispiel **ChemSolution** oder **PaperSolution** sowie das Schenker

Automotive RailNet werden mit dem neuen Produktionssystem 200X weiterhin abgebildet. Denn diese Angebote stellen eine besonders hohe Anforderung an eine genaue Einhaltung der Beförderungszeiten. Um dies zu erreichen, hat das für die Entwicklung des neuen Produktionssystems zuständige Projektteam bereits seit Mai 2005 sehr intensiv mit den Vertriebsbereichen der Stinnes zusammengearbeitet. Im Fokus der Abstimmungen standen die Auswirkungen veränderter Produktionsprozesse auf die erreichbaren Beförderungs- und Bedienzeiten der Kundenverkehre. Vor der Umsetzung zum 10. Dezember 2006 wurden die Kunden durch die Vertriebsbereiche der Stinnes über gravierende Veränderungen in der Leistungserstellung informiert.

Flexibel auch für internationale Verkehre

Mit der Umsetzung des Produktionssystems 200X wird in der Mitte Europas ein optimiertes Einzelwagensystem implementiert, das sich auch sehr gut in den internationalen Kontext einfügt. Durch die gezielte Nutzung zentraler Zugbildungsanlagen als Gateways können der internationale und nationale EV sinnvoll miteinander verknüpft werden. Dadurch wird eine flexiblere Reaktion auf künftige Anforderungen im internationalen Verkehr möglich. Deshalb wurden auch die nationalen Railion-Gesellschaften

in den Niederlanden, Dänemark und Italien in die Projektarbeit eingebunden. Auch mit anderen Bahnen wie Rail Cargo Austria und Trenitalia wurden und werden die internationalen Fahrpläne im EV noch besser aufeinander abgestimmt, um Kosten zu senken und die Qualität der Zugleistungen weiter zu verbessern.

„Unsere zentrale Botschaft ist, dass mit dem Produktionssystem 200X die Zukunft des EV für unsere Kunden gesichert wird“, unterstreicht Penner. „Durch die optimierten Produktionsprozesse und die damit verbundenen reduzierten Ressourceneinsätze hat Railion die Basis dafür geschaffen, sein Geschäft weiter auszubauen.“ ■

Railion Deutschland AG
Produktionssystem 200X
Hendrik Penner
Tel.: +49 (0)6131 15-67350
Fax: +49 (0)6131 15-60872
E-Mail: hendrik.penner@railion.com

Neues Einzelwagenangebot von Railion:

Einfach, zuverlässig und übersichtlich

Zum 1. Januar führt die Railion Deutschland AG ein neues Einzelwagenangebot ein, welches die bisherige Produktwelt im Einzelwagensystem ablöst. Künftig wird es ein einheitliches Angebot geben, zu dessen festen Bestandteilen eine Regellaufzeitaussage zu allen vom Kunden angefragten Relationen sowie transportbegleitende Informationen gehören.

Das Einzelwagensystem von Railion gehört zu den weltweit größten Produktionssystemen. Täglich werden zirka 50.000 Güterwagen bewegt, Transporte aus 4.000 Gleisanschlüssen abgeholt und 1.400 Güterverkehrsstellen bedient. Im Zuge der Einführung des Produktionssystems 200X und den damit verbundenen Systemoptimierungen (siehe hierzu separaten Artikel zum

Produktionssystem 200X) war eine Anpassung des bestehenden Einzelwagenangebotes notwendig. Denn durch die Konzentration auf zentrale Korridore und die größtmögliche Verstetigung der Transportströme innerhalb des EV-Netzes ist eine Differenzierung in Produkte, die sich hinsicht-



lich Zuverlässigkeit und Transportdauer unterscheiden, nicht mehr notwendig.

Die Grundidee des neuen Einzelwagentransports besteht darin, den Kunden bereits in der Angebotsphase eine individuelle Aussage über die Regellaufzeit für ihre Verkehre sowie transportbegleitende Informationen anbieten zu können. Dadurch erhöhen sich sowohl Planungssicherheit als auch Transparenz der Transporte. Zusätzlicher Vorteil: Das Vertragswerk wird schlanker und übersichtlicher. Das neue Angebot besteht nicht nur deutschlandweit, sondern zunächst auch auf ausgewählten Relationen in die Niederlande und nach Dänemark, wo Railion eigene Landesgesellschaften besitzt. An der Ausdehnung auf Relationen in weitere europäische Länder wird bereits gearbeitet.

Die Branchenprodukte, zu denen STINNES-ChemSolution und STINNESPaperSolution gehören, bleiben weiterhin Bestandteil des Angebotsportfolios. ■

Neue Markenarchitektur im Bereich Transport und Logistik

Die Systematik der Marken im Geschäftsbereich Transport und Logistik wird überarbeitet. Dazu gehört der Aufbau der Marke „Railion DB Logistics“. Damit werden Produktion und Vertrieb der Marktbereiche „Stinnes Freight Logistics“ vollständig von der Marke „Stinnes“ auf die Marke „Railion“ umgestellt. Ebenso laufen

zukünftig die Endkundenvolumen unter „Railion“. Das Geschäftsfeld Intermodal erhält die Marke „Intermodal DB Logistics“. Die Marke „Stinnes“ wird aufgegeben. Die Umsetzung dieser Maßnahmen beginnt nach Zustimmung der Arbeitnehmervertretungen und Aufsichtsräte, voraussichtlich zum 1. Januar 2007. ■



Für den Bahntransport musste die 32 Meter lange Fichte auf drei Wagen verladen werden



Umschlag der Fichte am Eisernen Steg in Frankfurt am Main

Premiere:

Frankfurter Weihnachtsbaum fährt mit der Bahn

Seit Jahren ist es Tradition, dass der Baum für den Frankfurter Weihnachtsmarkt gestiftet wird. Wie bereits im vergangenen Jahr kommt er auch in diesem Winter aus Österreich. Dennoch gibt es eine Premiere der besonderen Art: Der Baum legt die lange Reise nach Deutschland erstmals per Bahn zurück. Verantwortlich für den anspruchsvollen Transport waren die Partner Rail Cargo Austria (RCA) und Stinnes Freight Logistics.

Alle Jahre wieder verwandelt sich in der Adventszeit die Altstadt der Mainmetropole in einen festlichen Weihnachtsmarkt. Er gehört zu den ältesten, größten und schönsten seiner Art in Deutschland und zieht jedes Jahr mehr als drei Millionen Besucher aus aller Welt an. Der Weihnachtsmarkt erstreckt sich von der Zeil über den Paulsplatz und den Römerberg bis hin zum Mainkai. Rund 200 Stände präsentieren dort jährlich eine große Vielfalt an Kunsthandwerk und weihnachtlichen Genüssen. Dabei darf der Duft von Glühwein und ge-

brannten Mandeln ebenso wenig fehlen wie die klassischen „Bethmännchen“, „Brenten“ und „Quetschemännchen“ – typische Frankfurter Backwaren.

Mittelpunkt des vorweihnachtlichen Treibens ist der Römerberg. Mit seinen schönen Fachwerkhäusern bildet er nicht nur eine stimmungsvolle Kulisse, sondern auch den idealen Schauplatz für den größten Weihnachtsbaum der Stadt. Im letzten Jahr stammte der Baum aus der österreichischen Ferienregion Gmunden und Traunsee.

Dieses Mal wurde er vom Mieminger Plateau aus der Region Obsteig in Tirol gespendet.

32 Meter hohe Fichte

Die etwa 90 Jahre alte Tiroler Fichte besitzt eine stattliche Länge von 32 Metern und wiegt stolze 6,2 Tonnen. Allein ihr Stamm weist einen Durchmesser von 63 Zentimetern auf. Als bekannt wurde, dass der Baum aus Tirol kommen sollte, bewarben sich innerhalb weniger Stunden 37 Tiroler Tourismusverbände. Das Rennen machte



Foto: Oeser



Pünktlich zur offiziellen Eröffnung des Frankfurter Weihnachtsmarktes am 23. November erstrahlt die Fichte in weihnachtlichem Glanz

schließlich der Tourismusverband Mieminger Plateau und Fernpass-Seen. Bereits Anfang August waren die Organisatoren des Frankfurter Weihnachtsmarktes eigens nach Tirol gereist, um dort den Baum persönlich auszuwählen.

Am 25. Oktober wurde die Fichte schließlich gefällt, per Lkw zum Bahnhof nach Stams im Tiroler Oberland transportiert und dort auf die Schiene umgeschlagen. Da für die Beförderung des außergewöhnlichen Ladeguts mit Lademaßüberschreitung ein Güterwaggon nicht ausreichte, musste der Tragwagen – ein 21 Meter langer vierachsiger Drehgestellflachwagen der Bauart Rns-z – vorn und hinten um je einen zweiachsigen Schutzwagen der Bauart Ks ergänzt werden.

620 Kilometer lange Reise

Nach der erfolgreichen Verladung trat der Weihnachtsbaum dann am 27. Oktober seine 620 Kilometer lange Reise nach Frankfurt am Main an. RCA beförderte die empfindliche Ware von Stams über Innsbruck und Hall in Tirol nach Kufstein, wo Railion den Weitertransport über München nach Nürnberg übernahm. Allein auf diesem Streckenabschnitt musste die besondere Fracht

viermal umgestellt werden. Um den Baum sicher und pünktlich zum Umschlagbahnhof Frankfurt/Main Ost zu transportieren, wurde ab Nürnberg ein Sonderzug eingesetzt. Am Zielort angekommen, übernahm dann am 1. November die Frankfurter Hafenbahn den Weitertransport bis zum Eisernen Steg, von wo die letzten Meter bis zum Frankfurter Römer auf der Straße zurückgelegt werden mussten. Da am Mainufer aus Platzgründen keine Möglichkeit zur Umstellung der Wagen bestand, konnte der Umschlag des Baumes auf den Lkw nur mit der Schnittstelle nach vorn erfolgen. So wurde schon frühzeitig dafür gesorgt, dass der Tragwagen mit der Schnittstelle des Baumes in Fahrtrichtung lief. Im Anschluss an die Aufstellung der Tiroler Fichte fand schließlich die Übergabe an die Stadt Frankfurt durch die Berufsfeuerwehr statt.

„Wir führen täglich zahlreiche Spezialtransporte auf der Schiene durch, doch mit der Tiroler Fichte beförderten wir zum ersten Mal einen Weihnachtsbaum“, sagt Alexander Rieder, Niederlassungsleiter der RCA in Frankfurt. Er begleitete den gesamten Transportlauf von Tirol in die hessische Finanzmetropole. „Vor allem die Größe und Empfindlichkeit des Baumes sowie der notwendige zweimalige Umschlag Straße–Schie-

ne stellten eine hohe logistische Herausforderung an uns und Railion“, betont er.

Feierliche Einweihung

Am 23. November war es dann so weit: Mit der Illumination der Tiroler Fichte wurde der Weihnachtsmarkt im Beisein der Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth, des Landeshauptmanns von Tirol DDr. Herwig van Staa sowie Karsten Sachsenröder und Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen der DB AG, offiziell eröffnet. Bis zum 21. Dezember können die Besucher den Baum in seiner ganzen Pracht bestaunen.

Auch Karsten Sachsenröder, Marktbereichsleiter Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, freut sich über die Premiere: „Dank unserer Kooperation mit Rail Cargo Austria konnte solch ein Transport zum ersten Mal umweltfreundlich per Bahn durchgeführt werden. Diese logistische Herausforderung war eine ideale Gelegenheit, unser ökologisches und soziales Engagement erneut unter Beweis zu stellen.“ Wenn das keine Einstimmung auf die Weihnachtszeit ist! ■



Partnerschaftliches Netzwerk

BVL
Bundesvereinigung
Logistik

Foto: DB AG/let-Foto

Unter dem Motto „Menschen – Netze – Technologien“ ging vom 18. bis 20. Oktober der 23. Deutsche Logistik-Kongress in Berlin über die Bühne. Mehr als 3.000 Teilnehmer aus 43 Ländern waren beim Familientreffen der Branche zusammengekommen, um sich auszutauschen und über aktuelle Trends zu diskutieren. Auch DB Logistics präsentierte sich mit seinen Geschäftsfeldern an einem eigenen Stand.

Insgesamt 130 Referenten aus 13 Nationen unterstrichen den internationalen Charakter der Veranstaltung. Das galt ebenso für den Schwerpunkt Russland, mit dem sich gleich mehrere Diskussionsrunden befassten. In diesem Jahr wurde der Logistik-Kongress sogar zum Schauplatz für die Politik: So unterzeichneten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und sein russischer Amtskollege Igor Levitin vor Ort eine gemeinsame Erklärung zur Kooperation im Verkehrswesen. Dabei ging es insbesondere um den Fährverkehr zwischen den beiden Ländern. Unter anderem sollen die Verbindungen zwischen den Häfen Sassnitz-Mukran, Baltijsk und Ust-Luga weiter ausgebaut werden (siehe hierzu auch Artikel auf Seite 18).

Erneut hielt Prof. Dr. Peer Witten, Vorsitzender des Vorstands der Bundesvereinigung Logistik (BVL), die Eingangsrede. Darin forderte er, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland in Zukunft noch mehr bedarfs- und nutzerorientiert ausgebaut werden müsse. In diesem Zusammenhang begrüßte Witten den Masterplan Güterverkehr und Logistik, der bis Ende 2007 im Bundesverkehrsministerium erarbeitet wird. Dadurch erhoffe er sich einen ideologiefreien Ansatz in der Infrastrukturpolitik, der

die Bevorzugung bestimmter Regionen und Verkehrsträger verbietet. Nach Meinung von Witten sollten Verkehrswege dort ausgebaut werden, wo die Wirtschaft sie brauche, und nicht, um wirtschaftlich schwache Randgebiete zu erschließen.

In Bezug auf das Leitthema des Kongresses betonte der BVL-Vorsitzende außerdem die Bedeutung des „Faktors Mensch“ in der Logistik: So hätten komplexe Strukturen nur Bestand, wenn ein Netz der Partnerschaft und des Vertrauens aufgebaut werden könne. In der globalisierten Wirtschaft spiele multikulturelle Management-Kompetenz eine zunehmend wichtige Rolle.

Zahlreiche bekannte Vertreter aus der Wirtschaft nahmen an den Vorträgen, Fachsequenzen und Informationsforen teil, so zum Beispiel Werner Wenning, Vorsitzender des Vorstands der Bayer AG. Bei seinem Vortrag „Ein Konzern im Wandel – Logistik als Erfolgsfaktor“ unterstrich er die Bedeutung der Logistik bei Mega-Akquisitionen, wie sie im Fall der Übernahme von Schering durch sein Unternehmen stattgefunden hatten. Hier sei es das Ziel gewesen, die völlig voneinander getrennten Supply Chains nach und nach zu integrieren.

Diskutierten über globale Logistikstrategien (v. l.): Prof. Dr.-Ing. Frank Straube (TU Berlin), Dr. Norbert Bensel (DB AG), John Allan (Deutsche Post World Net), Thomas Zernechel (VW AG), Stephen R. Du Mont (Cisco Systems) und Dirk Reich (Kühne + Nagel International AG)

„Die Rolle zukunftsweisender Technologien für eine starke Marke Deutschland“ war der Vortragstitel eines weiteren hochrangigen Wirtschaftsvertreters. Prof. Joachim Milberg, Aufsichtsratsvorsitzender der BMW AG, betonte dabei die Bedeutung der Schwellenländer. Diese würden künftig ebenfalls in der Lage sein, hoch entwickelte Technologien zu liefern, was den Konkurrenzdruck weiter verstärke. Deutsche Unternehmen sollten daher agil und in der Lage sein, solche Entwicklungen vorwegzunehmen oder alternativ auch adaptieren zu können. Dafür müssten jedoch genügend Gestaltungsräume für kreative Köpfe geschaffen werden.

Zu einer mit Spannung erwarteten Veranstaltung gehörte die Diskussionsrunde „Global Logistics – Erfolgs- und Sicherheitsstrategien internationaler Unternehmen“, die mit zahlreichen hochkarätigen Teilnehmern besetzt war. Unter ihnen DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensel, John Allen, Vorstand Logistik bei Deutsche Post World Net, Thomas Zernechel, Leiter Konzernlogistik bei der Volkswagen AG, und Dirk Reich, Executive Vice President Contract Logistics bei der Kühne + Nagel International AG. Die Teilnehmer hielten jeweils kurze Referate, an die sich eine rege Podiumsdiskussion anschloss.

Wie in den Jahren zuvor wurde der Logistik-Kongress von einer Fachausstellung begleitet. Auch diesmal war DB Logistics mit einem eigenen Stand vertreten, der sich in drei Bereiche für die Schenker AG, Schenker Deutschland sowie Freight Logistics beziehungsweise Stinnes Intermodal aufteilte. Hier konnten sich die Besucher über Service und Funktion der einzelnen Ressorts, aber auch über die gebündelten Leistungen von DB Logistics als Global Player informieren. Viele Kunden nutzten dabei die Gelegenheit, sich mit den Kundenberatern generell über Möglichkeiten der künftigen Zusammenarbeit auszutauschen.

Teil der Logistikveranstaltung war die Vergabe von Preisen durch die Bundes-

vereinigung Logistik. Den „Deutschen Logistik-Preis 2006“ erhielt in diesem Jahr ein kundenorientiertes Konzept der BHS Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH mit dem Titel „Total Customer Logistics – Der Schlüssel zu begeisterten Kunden“. Der von der BVL verliehene Medienpreis Logistik ging an den Hörfunk-Journalisten Klaus Ihlau. Er wurde für sein Hörfunk-Feature „Diesel, Ruß und Joghurtbecher – Visionen und Realität im Güterverkehr“ ausgezeichnet.

net. Beide Preisverleihungen fanden im Rahmen der Galaveranstaltung am ersten Tag des Logistik-Kongresses im Hangar 2 des Flughafens Berlin-Tempelhof statt. Bei der Abschlussveranstaltung gab es mit dem Wissenschaftspreis Logistik eine weitere wichtige Auszeichnung. Dessen diesjähriger Gewinner Dr. Gernot Liedtke wurde für seine Arbeit zum Thema „An Actor-based Approach to Commodity Transport Modelling“ prämiert, das nach Meinung der Jury eine

wichtige Hilfestellung für die Infrastrukturpolitik liefert.

Fazit: Für die meisten Teilnehmer gehörte der 23. Logistik-Kongress zu den Veranstaltungshöhepunkten in diesem Jahr. Auch der Termin für das nächste Jahr steht bereits fest. Der 24. Deutsche Logistik-Kongress findet vom 17. bis 19. Oktober zusammen mit der EuroLog 2007 wieder an gewohnter Stelle in Berlin statt. ■

Integrierte Services für die Automobilindustrie

Im KundenServiceZentrum in Duisburg kümmert sich das Branchenteam Automotive um die besonderen Transportanforderungen der Automobilindustrie. Seit August wird dort eine neue Möglichkeit zur Informationsübermittlung getestet. Im Mittelpunkt steht dabei die grenzüberschreitende Sendungsverfolgung für Kunden und Leistungspartner der Schenker Automotive RailNet GmbH.



Diana Schober und
Thomas Plagge
vom Branchenteam
Automotive

Eine der wesentlichen Aufgaben von Schenker Automotive RailNet ist die Bereitstellung eines grenzüberschreitenden, europäischen Zugnetzwerks, das die Produktions- und Logistikstandorte der großen Automobilkunden sinnvoll miteinander verbindet. Die Anforderungen an die logistischen Abläufe der Bahntransporte sind dabei außerordentlich hoch, denn sie erfordern vielfach eine taktgenaue Abholung und Anlieferung von Teilen oder Fahrzeugen in definierten Zeitfenstern. Auf diese Anforderungen ist das Branchenteam Automotive im KundenServiceZentrum perfekt eingestellt. Es steuert alle operativen Prozesse aus einer Hand: von der Auftragsannahme über die Leerwagenbereitstellung und

Tracking & Tracing bis hin zur Rechnungslegung – rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche.

Speziell für die Kunden von Schenker Automotive RailNet GmbH wurde das Team Logistische Dienstleistungen Automotive (LDA) eingerichtet. Seine zentrale Aufgabe liegt in der Überwachung des komplexen europäischen Zugnetzwerks für die Automobilkunden. Darüber hinaus kümmert sich das Team LDA um die Sicherstellung geplanter Wagenübergänge in den Drehscheiben, die Überwachung von Lkw-Vor- und -Nachläufen, die Umachung von Wagen bei Spurwechseln sowie um das Management von Störfällen.

Zu den Kernkompetenzen des Teams LDA gehört das frühzeitige Erkennen von Abweichungen vom geplanten Transportprozess. Dabei soll ein neues Informationssystem, das derzeit getestet wird, die Arbeitsabläufe unterstützen. Ziel ist es, Reaktionszeiten auf Störfälle – insbesondere im Ausland – nachhaltig zu verkürzen und die Qualitätsverantwortung der Leistungspartner transparent zu machen, indem die Informationen allen Partnern zur Verfügung gestellt werden. In der Testphase wurden bei ausgewählten Transporten fünf Bahnen, ein Spediteur, ein Umschlagbetrieb sowie der Kunde in das Konzept eingebunden.

„Die Transportkette muss immer reibungslos funktionieren“, sagt Peter Stricker, Leiter des Branchenteams Automotive. Die komplexen Planungs- und Abstimmungsprozesse setzen neben kommunikativen Fähigkeiten auch jede Menge branchenspezifisches Know-how voraus. „Denn gerade wenn das komplexe System an irgendeiner Stelle einmal gestört ist, muss jeder sofort wissen, was zu tun ist, und entsprechende Gegenmaßnahmen treffen können“, ergänzt er. Nicht zuletzt aus diesem Grund finden regelmäßige Treffen zwischen den Kunden von Schenker Automotive RailNet und den Mitarbeitern des Teams LDA statt. ■

KundenServiceZentrum
Team Logistische Dienstleistungen
Automotive
Tel.: +49 (0)1802 242417
Fax: +49 (0)6131 15-65415
E-Mail: C-KSZ-Log-Dienste-Automotive-
DUI@bahn.de



Emder Hafen:

Westlichster deutscher Seehafen

Der Seehafen Emden ist flächenmäßig der drittgrößte und zugleich westlichste Nordseehafen in Deutschland. 2005 betrug der Gesamtumschlag rund 5,46 Millionen Tonnen und auch in diesem Jahr ist der Hafen auf Erfolgskurs. Das Kernsegment der umgeschlagenen Güter bilden Kraftfahrzeuge, Forstprodukte aller Art und Flüssigkreide.

Die Anfänge des Hafens der Stadt Emden gehen bis ins Jahr 800 zurück. Die Entstehung einer friesischen Handelssiedlung am nördlichen Ufer der Ems markierte den Beginn des späteren Stadtlebens, das bereits damals maßgeblich von wirtschaftlichen Aktivitäten geprägt wurde. Bereits um 1600 zählte der Emden Hafen zu einem der bedeutendsten in Nordeuropa. Seit 1900 entwickelte er sich zu einem modernen Umschlagsort, der zahlreiche Industrieansiedlungen nach sich zog. So ist neben den Werften vor allem das Volkswagenwerk Emden von Bedeutung, das hier 1964 bewusst vom Automobilhersteller VW als neuer Produktionsstandort angesiedelt wurde. Dieser ist bis heute mit weitem Abstand der größte industrielle Arbeitgeber in Ostfriesland.

Während des 20. Jahrhunderts galt Emden vor allem als „Seehafen des Ruhrgebiets“.

Grund war der bis zum Jahr 1986 anhaltende Kohletransport aus dem „Pott“ über den Dortmund-Ems-Kanal in den Nordseehafen. In Gegenrichtung wurde die Stahlindustrie im Ruhrgebiet über Emden mit importiertem Eisenerz versorgt. Der Hafen entwickelte sich im Laufe der Zeit von einem reinen Massenguthafen zu einem Mehrzweckhafen und ist heute weltweit ein wichtiger Umschlagplatz für Güter aller Art. Dank seiner günstigen Lage im Nordwesten Deutschlands und seiner Nähe zu den Niederlanden gilt er zunehmend auch als Alternative zu den Westhäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen.

Drittgrößter Autoverladehafen Europas

Inzwischen stellt der Kraftfahrzeugumschlag für den Hafen Emden den bedeutendsten Geschäftsbereich dar. 2005 stieg

die Anzahl der umgeschlagenen Pkws auf nahezu 864.000, was einem Zuwachs von 10 Prozent entspricht. Im ersten Halbjahr dieses Jahres rollten bereits 504.424 Neufahrzeuge über die Rampen – ein Plus von 28 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Zu den umgeschlagenen Autos zählen vorwiegend Modelle der Marke VW, gefolgt von Audi, Seat und Porsche sowie Bentley. Der kontinuierliche Ausbau dieser Kernkompetenz macht den Emden Hafen nach Zeebrügge und Bremerhaven zum drittgrößten Autoverladehafen Europas. Für den Umschlag der Neuwagen in Emden sind insbesondere die Emden Verkehrsgesellschaft AG (EVAG), die Autoport Emden GmbH sowie die Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH (ANKER) verantwortlich. Die Automobilexporte gehen vor allem nach Europa, Asien, Kanada und in die USA. Im Gegenzug kommen Fahrzeuge und Fahrzeugteile aus Mexiko, Südafrika oder der Iberischen Halbinsel, um in Emden weiterverladen zu werden.

Neben Autos sind Forstprodukte und die für die Papierherstellung verwendete Flüssigkreide Kaolin wichtige Umschlagsgüter. Hier konnten mit einem jeweiligen Plus von 5 Prozent im vergangenen Jahr rund 621.000

Tonnen Papier-, Zellstoff und Schnittholz sowie mehr als 720.000 Tonnen Flüssigkreide abgefertigt werden. Weiterhin werden von Emden unter anderem Steine und Erden, Mineralölprodukte sowie Container und seit einigen Jahren zunehmend auch Windenergieanlagen nach Übersee verschifft.

Zahlreiche Hafenanlagen

Die Hafenanlagen des zirka 38 Seemeilen südöstlich der Ems-Mündung gelegenen Seehafens Emden unterteilen sich in den offenen Außenhafen und den durch zwei leistungsfähige Seeschleusen von den Gezeiten getrennten Binnenhafen. Zu letzterem gehört ein 23 Hektar großer Freihafen. Durch den Ausbau der Ems auf eine Wassertiefe von 8,5 Metern ist der Hafen von See her unter Berücksichtigung der Gezeiten für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 10,6 Metern erreichbar.

Neben sechs Umschlagbrücken mit einer jeweiligen Tragfähigkeit bis zu 80 Tonnen und einem Containerterminal verfügt der Emdener Hafen über zehn feste RoRo-Anlagen. Über diese wird der größte Teil des maritimen Umschlages abgewickelt. Darüber hinaus steht eine schwimmende RoRo-Rampe zur Verfügung, die bis zu 100 Tonnen Gewicht tragen kann und sich für den flexiblen Einsatz an diversen Kais im gesamten Hafengebiet eignet. Die wichtigsten Liegeplätze sind zusätzlich mit einem Gleisanschluss ausgestattet und an das 45 Kilometer lange Gleisnetz des Hafengeländes angebunden, das von der Niederlassung Emden der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG betrieben wird.

Günstige Infrastrukturanbindung

Über die Verkehrsträger Schiene, Straße, und Binnenschiff besteht für den Seehafen Emden eine optimale Hinterlandanbindung. Allein im Hafengelände gibt es drei Anschlussstellen zur Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG sowie eine zum Netz der VW AG. Außerdem ist der Hafen über eine zweigleisige, voll elektrifizierte und schwerlastgeeignete Bahnverbindung direkt an das Ruhrgebiet und somit an das internationale Schienennetz angeschlossen.

Der Hafen verfügt außerdem über einen direkten Autobahnanschluss an das deutsch-niederländische Autobahnnetz. Dabei spielt vor allem die A 31 eine wichtige Rolle.

Mit ihrer Fertigstellung seit Ende 2004 ist Emden lückenlos an das Ruhrgebiet und das europäische Autobahnnetz angebunden. Auch der Verkehrsträger Binnenschiff besitzt in Emden eine große Bedeutung: Zum einen ist der Hafen über die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal an das deutsche Binnenschiffahrtsnetz angeschlossen. Zum anderen besteht eine gute Verbindung zum Wasserstraßennetz der Niederlande.

Doch der Emdener Hafen kann nicht nur aufgrund seiner günstigen Infrastrukturanbindung mit anderen großen Häfen mithalten, er besitzt auch enormes Ent-

wicklungspotenzial. So hat er im Gegensatz zu den Westhäfen nicht mit Infrastrukturproblemen zu kämpfen, sondern verfügt über große Ausbauflächen. Derzeit befindet sich eine Erweiterung des im Jahr 2000 gebauten Emshafens im Außenhafen in Planung. Mit einem zusätzlichen RoRo-Liegeplatz für den Pkw-Export soll die angestrebte Millionengrenze im Automobilumschlag erreicht werden. Darüber hinaus bietet Emden hervorragende Voraussetzungen als Basishafen für die Errichtung und Wartung von Offshore-Windenergieanlagen. Bereits heute ist neben Cuxhaven eine zweite Offshore-Basis vor Borkum im Bau. ■

Die Hafentätigkeiten von Stinnes

Als drittgrößter Autoverladehafen Europas gewinnt der Nordseehafen Emden mit seiner günstigen westlichen Lage und den guten Wachstumsaussichten zunehmend an Bedeutung. Dass Stinnes hier vor allem beim Umschlag von Neufahrzeugen und Forstprodukten von der optimalen Infrastrukturanbindung des Hafens profitiert, belegen die folgenden Beispiele:

Die Fahrzeugspediteure befördern jährlich mit der **Schenker Automotive RailNet GmbH** mehr als 500.000 Pkws für den Volkswagen-Konzern per Bahn in die Hafenanlagen von Emden. Diese werden per Schiff überwiegend in die USA und nach Großbritannien exportiert. Das entspricht einer Menge von zirka 50.000 Waggons. Im Durchschnitt befinden sich an jedem Werktag fünf Ganzzüge mit Neufahrzeugen im Transporteingang nach Emden. Ein ähnlich großes Volumen wird zusätzlich noch über das Einzelwagensystem zum Nordseehafen befördert. Etwa 15.000 Waggons der ankommenden Pkw-Doppelstock-Güterwagen werden mit importierten Fahrzeugen und den aus der Produktion des Emdener VW-Werks kommenden Neuwagen wiederbeladen.

Der Marktbereich **Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter** wickelt in diesem Jahr rund 55.000 Tonnen Zellulose über den Hafen Emden und die dort ansässige Umschlaggesellschaft ab. Emden gilt als Hauptumschlagort für Zellstoff eines großen finnischen Produzenten sowie für Importe aus Südamerika. Die Produkte werden vornehmlich per Bahn zu diversen Papierfabriken in Deutschland weitertransportiert, wo sie anschließend weiterverarbeitet werden. ■



Neufahrzeuge von Porsche stehen zur Verladung im Emdener Außenhafen bereit

Frachtgut auf eigenen Rädern

In Prag lässt Siemens Transportation Systems derzeit 35 doppelstöckige Triebzüge für die S-Bahn Zürich bauen. Stinnes Freight Logistics organisiert dabei den länderübergreifenden Bahntransport, der durchweg auf eigenen Rädern stattfindet. Bis Ende 2007 soll die Auslieferung der Fahrzeuge abgeschlossen sein.



Foto: Wasifeek

Die vierteiligen Doppelstock-Triebzüge sind mit modernster Technik ausgestattet. So verfügen sie neben behindertenfreundlichen Tiefeinstiegen auch über eine Klimaanlage und eine elektronische Fahrgastinformation mit Außen- und Innenanzeigen, GPS-gesteuerten Durchsagen sowie Fahrplanauskünften via Display in den Einstiegsräumen. Die Wagen werden einzeln, zu zweit oder als kompletter Zug von Prag durch Tschechien und Deutschland in die Schweiz gefahren. Nach der 834 Kilometer langen Fahrt werden die S-Bahnen in Rorschach am Bodensee durch Siemens in Betrieb gesetzt und anschließend an die S-Bahn Zürich übergeben.

„Diese so genannten Schienentransporte auf eigenen Rädern erfordern einen sehr hohen Vorbereitungsaufwand. So müssen zum einen zahlreiche Genehmigungen beantragt und zum anderen die zu befahrenden Strecken überprüft werden, damit es nicht zu Beschädigungen an den hochwertigen Fahrzeugen kommt“, beschreibt Sven Löffler, zuständiger Key Account Manager im Freight Logistics Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter, die Besonderheiten der Transporte. „Zudem handelt es sich meist um zeitkritische Verkehre, da Siemens die Fahrzeuge nach

einem festen Zeitplan ausliefert und in den Werken oftmals bis zur letzten Minute an der komplexen Technik gebaut wird.“

Partnerbahnen für das ambitionierte Projekt sind neben Railion Deutschland die tschechische CD sowie die Schweizer SBB. Um die operative Abwicklung – das heißt das Anmelden der Züge bei den jeweiligen Bahnen, das Ausfüllen der Frachtbriefe und die Koordination der Kupplungswagen – kümmert sich die Niederlassung der Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH in Regensburg. „Dadurch hat Siemens einen zentralen Ansprechpartner für die gesamte Abwicklung der Transporte“, nennt Löffler die Vorteile der Organisation aus einer Hand.

Sicher verkuppelt

Da S-Bahnen andere Kupplungen besitzen als Güterzüge, wird beim Transport vor und hinter die S-Bahn-Waggons jeweils ein Kupplungswagen gesetzt. Durch ihn lassen sich Unterschiede bei der Kupplungsart und -höhe problemlos ausgleichen. Allein vier solcher Wagen hat Stinnes für die Transporte zur Verfügung gestellt, disponiert werden sie von TRANSA. Da Siemens Teile der Produktion nach Krefeld verlagert hat,

ließ Stinnes im Auftrag von Siemens zwei weitere Wagen umbauen, um so den erhöhten Transportbedarf bewältigen zu können. „Grund für die Einbeziehung des neuen Produktionsstandortes ist, dass die S-Bahn Zürich die Option auf den Erwerb von weiteren 25 Zügen wahrgenommen hat. Dadurch können wir unsere Zusammenarbeit in diesem Projekt bis voraussichtlich Ende 2009 verlängern“, freut sich Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter.

Die Transporte auf eigenen Rädern für die S-Bahn Zürich sind indes nicht die einzigen, die Stinnes für Siemens fährt: Gemeinsam mit der französischen Bahn SNCF wurden erst vor kurzem Wagen des neuen Hochgeschwindigkeitszugs vom Typ Velaro E® von dessen Werk in Krefeld an die spanische Grenze nach Hendaye gebracht. Von dort erfolgte dann der Weitertransport per Tief-lade-Lkw ins Depot der spanischen Bahn RENFE in La Sagra (siehe hierzu Freight-News 5/2005, Seite 5). „Des Weiteren überführen wir derzeit Metrofahrzeuge für den taiwanesischen Markt von Wien zum Seehafen Hamburg und transportieren die neuen führerlosen U-Bahnen für Nürnberg vom Siemens-Werk in Wien“, ergänzt Löffler. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter
Sven Löffler
Tel.: +49 (0)6131 15-61667
Fax: +49 (0)6131 15-61589
E-Mail: sven.loeffler@stinnes.de



Foto: Siemens

Die doppelstöckigen S-Bahnen von Siemens verfügen über modernste Technologie wie beispielsweise Klimaanlage und elektronische Fahrgastinformationen



Holzlogistik auf hohem Niveau

Seit Jahren bietet die Stinnes-Tochter Nieten Fracht Logistik GmbH spezifische Transportlösungen für die Holzbranche rund um den Verkehrsträger Schiene. Mit dem Produkt Woodliner, das zusammen mit Railion, Rail Cargo Austria (RCA) und drei weiteren Speditionen umgesetzt wird, bietet Nieten Rohholztransporte per Bahn von Deutschland nach Österreich. Im September erreichte der Woodliner erstmals die 1-Million-Tonnen-Marke.

Die 1924 gegründete Spedition Nieten besitzt eine lange Tradition bei Holzverkehren. Seit der Integration in die Stinnes AG vor zweieinhalb Jahren hat das in Freilassing ansässige Unternehmen seine Weichen weiter auf Erfolgskurs gestellt: Wurden 2003 noch 4,7 Millionen Tonnen Holz auf der Schiene gefahren, will man in diesem Jahr 7 Millionen Tonnen erreichen. Das Volumen der Transporte stieg dabei von vormals rund 95.000 Wagenladungen Rohholz und Sägeprodukte auf derzeit etwa 150.000 Wagen pro Jahr. Auch mit neuen Projekten, wie zum Beispiel im Marktsegment für die alternativen Rohstoffe Holzschackschnitzel und Holzpellets, konnte das

Unternehmen seine Innovationsfähigkeit unter Beweis stellen.

Bei der kundenspezifischen Schienenlösung Woodliner, die eigens für österreichische Holzabnehmer entwickelt wurde, bilden nicht mehr Einzelwagenverkehre, sondern Ganzzüge das Herzstück der Logistikkette. Gemeinsam mit den beteiligten Bahnen Railion und RCA sowie weiteren Partnern sorgen Nieten und Stinnes für einen optimalen Holzfluss zwischen Deutschland und Österreich. Seit dem Start des neuen Transportsystems im Sommer 2003 konnte die Jahresmenge um mehr als das Siebenfache gesteigert werden. Der Marktanteil

der beteiligten Bahnen wuchs trotz interner Restrukturierungen und eines verstärkten Wettbewerbs im liberalisierten Güterverkehr auf über 60 Prozent.

Transparente Logistikkette

Als Ansprechpartner für die Kunden fungieren die vermarktenden Speditionen Nieten Fracht Logistik, Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH in Wien, ProRail im österreichischen Bergheim sowie die Spedition Kurz in Simbach am Inn. Das neutrale Koordinationsbüro Woodliner (KOB), das von Stinnes und RCA betrieben wird, koordiniert für die Vermarkter die Bestellungen, bucht IT-gestützt die Ladestraßenkapazitäten und bündelt die einzelnen Prozessabläufe. „Auf diese Weise können wir eine transparente Logistikkette mit optimierten Schnittstellen und hohem Qualitätsniveau bieten“, verdeutlicht Manfred Eberhardt, Geschäftsführer von Nieten.

Mit dem System Woodliner erhalten die Kunden außer planbaren Leistungen beim Versand und Empfang sowie in der Bereitstellung von wettbewerbsorientierten Preisen zahlreiche weitere Vorteile. Dazu gehört der Einsatz von hochwertigem Wagenmaterial, eine priorisierte Waggonbereitstellung, hohe Flexibilität bei der Transportleistung, proaktive Informationen bei etwaigen Unregelmäßigkeiten und eine direkte Kommunikation durch feste Ansprechpartner.

Die Abwicklung der Transporte erfolgt derzeit von 130 Holzverladebahnhöfen in ganz Deutschland. Laufend findet eine bedarfsorientierte Weiterentwicklung statt. Eberhardt ist indes überzeugt, dass das innovative Transportsystem noch längst nicht an seine Grenzen gestoßen ist: „Derzeit überlegen wir, das Angebot auszubauen, zum Beispiel auf Holzverkehre nach Italien und in den Süden Europas. Die Erfolgsstory des Woodliner zeigt, dass die Schiene mit der offensiven Vermarktung attraktiver Produkte in der Lage ist, ihre Marktanteile auch grenzüberschreitend deutlich zu steigern“, ist er zuversichtlich. ■

Nieten Fracht Logistik GmbH
Kerschensteinerstraße 1
83395 Freilassing
Tel.: +49 (0)8654 6014-59
Fax: +49 (0)8654 77319-59
E-Mail: m.eberhardt@nieten-fracht.de



Der Hafen Baltijsk in der russischen Exklave Kaliningrad

Foto: Zimmermann

Erste direkte Eisenbahnfährlinie nach Russland

In Kürze startet die erste direkte Eisenbahnfährlinie zwischen Deutschland und Russland. An dem zukunftsweisenden Projekt sind die Partner Railion, die russische Eisenbahn RZD und die dänische Reederei DFDS Lisco beteiligt. Bereits Mitte November war eine hochrangige Delegation von politischen und wirtschaftlichen Vertretern aus Deutschland und Russland sowie von DB Logistics vor Ort, um sich über die Perspektiven der Fährverbindung zu informieren.

Die neue Eisenbahnfährlinie verläuft zwischen Sassnitz-Mukran auf Rügen und dem russischen Hafen Baltijsk in der Exklave Kaliningrad. Railion und RZD bieten hiermit nicht nur eine weitere zuverlässige Verbindung Richtung Osteuropa, sondern tragen auch dem prognostizierten Wachstum der Güterströme zwischen Deutschland und den GUS-Staaten Rechnung. Bei den Transporten kommt das Fährschiff „Vilnius“ der Reederei DFDS Lisco zum Einsatz, das bereits seit Anfang Juli regelmäßig zwischen Sassnitz-Mukran und Klaipeda verkehrt und somit Deutschland und Litauen erfolgreich durch eine Eisenbahnfährlinie verbindet

(siehe hierzu FreightNews 5/2006, Seite 14). Die Vilnius verfügt über eine Kapazität von 76 Breitspurwaggons oder 108 Lkw-Trailern. Nach derzeitiger Planung wird sie ein Mal pro Woche in beide Richtungen fahren. Bereits jetzt zeichnet sich eine Steigerung der Frequenz ab. Bei entsprechend hohem Aufkommen besteht die Möglichkeit, eine weitere Eisenbahnfähre einzusetzen.

Aufgrund seiner direkten Anbindung an das russische Breitspurnetz kommt dem Hafen Baltijsk eine besondere Bedeutung zu. „Gerade die zunehmenden Importe von Rohstoffen aus Russland und die Versor-

gung der Industriestandorte in Russland sprechen für unser Engagement auf dieser Fährlinie“, erläutert Eckart Fricke, Vorstand Produktion II der Railion Deutschland AG. Auch der Hafen Sassnitz-Mukran spielt eine wichtige Rolle, denn er ist der einzige Eisenbahnfährlinienhafen in Westeuropa, der einen Anschluss für die russische Breitspur (1.520 mm) besitzt. Güter können dadurch über die Schiene direkt zu ihrem Empfänger in die GUS-Staaten oder umgekehrt nach Deutschland transportiert werden. Das Hafengelände verfügt über fünf Umladehallen, drei Freikrananlagen und weitere Umschlagstellen. Dort lassen sich fast sämtliche Güter einschließlich Schwerlasten bis 100 Tonnen sowie Gefahrgut problemlos umschlagen.

Verglichen mit der Schienenverbindung auf dem Landweg sprechen vor allem die Zuverlässigkeit und ein vereinfachtes Abfertigungsprozedere für das Angebot der Eisenbahnfährlinie über die Ostsee.

Deutsch-russisches Wirtschaftstreffen

Im Zuge der neuen Fährverbindung reiste am 16. und 17. November eine deutsche Wirtschaftsdelegation unter Leitung von Dr. Otto Ebnert, Verkehrsminister von Mecklenburg-Vorpommern, und Dr. Norbert Benschel, DB Logistics-Vorstand, sowie Eckart Fricke nach Russland. Erste Station der Reise war Kaliningrad, wo der Hafen Baltijsk mit seinem neuen Eisenbahnfährlinienanleger, an dem die Vilnius festgemacht hatte, besichtigt wurde. Im Anschluss fand eine Abendveranstaltung in St. Petersburg statt,



Foto: Zimmermann

V. l.: Eckart Fricke, Georgy Sebov (Leiter Rosmorport, Filiale Ust-Luga), Dr. Otto Ebnert und Ivan S. Bessedin (Leiter Kaliningrader Eisenbahn) gehen in Baltijsk an Bord der Fähre „Vilnius“

bei der man gemeinsam mit Vertretern aus der Politik sowie der Transport- und Logistikwirtschaft Russlands über die weitere Entwicklung und Vermarktung des gemeinsamen Eisenbahnfahrprojekts sprach. Ziel ist es, die Fährverbindung bis nach Ust-Luga, dem neuen Hafen von St. Petersburg, auszubauen.

In einer Rede unterstrich Dr. Ebnet die verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung des Projekts „Baltische Fähr“ für beide Länder. Wichtig sei dabei, für eine gute Vermarktung und Auslastung der Fährlinie zu sorgen. Er hoffe, dass sich durch den Einsatz der neuen Fährlinie der Umschlag in Sassnitz-Mukran nachhaltig positiv ent-

wickeln wird. Zurzeit ist der Starttermin für eine direkte Eisenbahnfahrverbindung zwischen Ust-Luga und Sassnitz-Mukran noch nicht festgelegt, angestrebt wird jedoch Sommer 2007. „Die beteiligten Partner haben ein zukunftsfähiges Konzept erarbeitet, das sich jetzt am Markt bewähren muss“, ist Fricke überzeugt. ■

Dow und BTT verstärken Zusammenarbeit

Am 2. November wurde in Horgen bei Zürich ein neuer Rahmenvertrag zwischen dem Chemieunternehmen Dow Europe GmbH und der Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH unterzeichnet. Ziel der Vereinbarung ist ein Ausbau der Zusammenarbeit zwischen den beiden Partnern.

Schiene. Zwischen 120 und 140 Aufträge werden von den einzelnen Dow-Standorten täglich an das KundenServiceZentrum in Duisburg übermittelt.



Besiegelten die weitere Zusammenarbeit (v. l.): Hans-Georg Werner (BTT), Jan Elfenhorst (BTT), Martina van der Plas (Dow) und Peter Heinke (Dow)

Foto: Dow

Optimale Zusammenarbeit

„Für Dow ist die optimale Zusammenarbeit auf operativer Ebene der wichtigste Baustein, um den täglichen Herausforderungen des Verkehrsträgers Schiene gewachsen zu sein. Nur wenn die Mitarbeiter der Dow-Standorte mit den Partnern bei Railion kooperativ zusammenarbeiten, kann den Kunden der Dow die erwartete Qualität geboten werden“, unterstreicht Peter Heinke, verantwortlich für den Bereich Rail Operation Europe bei Dow.

Die intensive Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen dem KundenServiceZentrum und dem Chemieunternehmen ist in den vergangenen Jahren ständig gewachsen. Regelmäßige Workshops an den Dow-Standorten runden die umfangreichen Leistungen und kontinuierliche Weiterentwicklung ab. „Wir verfolgen permanent neue Projekte und identifizieren gemeinsam Entwicklungspotenziale, denn die erfolgreiche Partnerschaft mit Dow soll auch weiterhin ausgebaut werden“, macht BTT-Geschäftsführer Hans-Georg Werner deutlich. ■

Der neue Vertrag stellt einen weiteren wichtigen Meilenstein für die kontinuierliche Fortführung einer engen Zusammenarbeit dar, die mit der Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung im Jahr 2000 begonnen wurde. In den letzten Jahren ergaben sich zahlreiche neue Ansätze für eine noch intensivere Kooperation zwischen BTT und Dow. So wurden gezielt Dow-Kesselwagen mit GPS ausgestattet und EDI (Electronic Data Interchange) eingeführt. Die von BTT betreuten Schienenverkehre umfassen neben Kesselwagen auch Transporte im Kombinierten Verkehr.

Der Ausbau des bestehenden Ganzzug-Konzepts zwischen den Standorten in Schkopau und Terneuzen in den Niederlanden sowie der Ausbau weiterer Tracking and Tracing-Relationen. Seit dem Beginn der engen Zusammenarbeit im Jahr 2000 ist das jährliche Transportaufkommen kontinuierlich gestiegen. Derzeit transportiert Railion jährlich rund 1,5 Millionen Tonnen Dow-Produkte Rohstoffe sowie Fertigprodukte – auf der

Des Weiteren wurden neue Rahmenbedingungen vereinbart, die eine Verbesserung der Transportplanung und -qualität sowie eine Steigerung der Effizienz bestehender Verkehre ermöglichen. Dazu gehören eine proaktive Auftragskontrolle, die Erweite-

Impressum

Herausgegeben von: Stinnes AG Freight Logistics

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

Redaktion: Stinnes AG, Freight Logistics, Marketing Rail, Jana 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



Foto: DB AG/Lautenschlager

Westhafenverkehre erhalten neue Impulse

Die maritimen Containerverkehre sind derzeit durch ihre stetig steigenden Wachstumsraten im Gespräch. Zum Ausbau der Position in den Westhäfen hat Stinnes Intermodal zahlreiche Aktivitäten initiiert, durch die wichtige Impulse für die weitere Belebung des Westhafengeschäfts gegeben werden.

Im Kombinierten Verkehr gewinnen die maritimen Verkehre zunehmend an Bedeutung. So weisen die so genannten ARA-Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen aktuell zweistellige Zuwachsraten im heiß umkämpften Containertransportmarkt

auf. Neben den traditionellen Operateuren wie der Hupac, Intercontainer-Interfrigo (ICF), Intermodal Container Logistics (ICL) und der belgischen Inter Ferry Boats (IFB) haben jetzt weitere Operateure Verkehre von und nach Rotterdam aufgenommen.

Dazu zählen die POLZUG Intermodal GmbH, Intercontainer Austria (ICA), Kombiverkehr KG und die RAILOG GmbH.

Der Anteil der maritimen Verkehre ist bei Stinnes Intermodal gegenüber den kontinentalen Verkehren insgesamt betrachtet zwar geringer, jedoch verfügen Erstere über deutlich höhere Wachstumsraten. Derzeit gibt es zahlreiche durch Stinnes Intermodal betreute Neuverkehre (siehe Kasten), bei denen es sich durchgehend um Rundläufe handelt. Für sämtliche Verkaufsaktivitäten in und um die Westhäfen ist das Team Internationaler Verkauf West zuständig, das von Andrea Clasen-De Cunto geleitet wird.

Um seine Position weiter auszubauen, hat Stinnes Intermodal eine Reihe von Aktivitäten gestartet. Dabei steht insbesondere die Optimierung der Hinterlandanbindungen im Fokus. So ist derzeit eine leistungsstarke Drehscheibe für die Westhäfen in Planung. Eine solche Drehscheibe ermöglicht die Nutzung des kontinentalen Netzwerkes auch für maritime Verkehre und einen Markteinstieg in Märkten, die sich heute aufgrund begrenzter Mengen noch nicht in Ganzzügen abbilden lassen.

Neuer Hafenbeauftragter für die Westhäfen

Weiteres Zeichen der neuen Aktivitäten von Intermodal ist die Implementierung eines Hafenbeauftragten für die Westhäfen: Leo Mulders (62). Der gebürtige Niederländer kümmert sich um die Häfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Duisburg. Zu seiner zentralen Aufgabe gehört dabei der Aufbau eines Netzwerkes mit allen wesentlichen Akteuren in den Häfen. Dazu zählen die Hafenbehörden und -betreiber, die Reedereien sowie die großen Speditionen. Dabei kommen Mulders neben der holländischen Muttersprache auch die zahlreichen Kontakte zugute, die er während seiner zehnjährigen Tätigkeit für die Reederei Geest North Sea Line gewinnen konnte. ■

Stinnes Nederland
 Business Unit Intermodal
 Andrea Clasen-De Cunto
 Tel.: +31 (0)30 2358965
 Fax: +31 (0)30 2357891
 E-Mail: andrea.clasen-de-cunto@stinnes.nl

Neuverkehre seit Anfang 2006		
Abfahrt/Ziel	Ziel/Abfahrt	Züge pro Woche
Rotterdam	Wels (Österreich)	8
Rotterdam	Lyon (Frankreich)	2
Rotterdam	Duisburg (Deutschland)	12
Rotterdam	Győr (Ungarn)	8
Rotterdam	Poznań (Polen)	6
Rotterdam	Sladkovicovo (Slowakei)	2
Rotterdam	Venlo (Niederlande)	10
Antwerpen	Wolfurt (Österreich)	2
Regensburg	Antwerpen (Niederlande)	2