

FreightNews

Nr. 4 | August 2006

Informationen rund um die Schienenlogistik

Stinnes und Kölner Stadtbahn:

Logistik für 600.000 Tonnen Tunnelaushub

Foto: Rainer Keillers



Inhalt

- Titelthema**
- 01 **Stinnes und Kölner Stadtbahn: Logistik für 600.000 Tonnen Tunnelaushub**
- Kurzmeldungen**
- 04 **RAILOG: Achterbahn fährt Zug**
- Interview**
- 06 **Hartmut Koch-Czech, Merkle GmbH & Co. KG: „Wir wollen so viel wie möglich über die Schiene fahren“**
- Aus dem Unternehmen**
- 08 **Ausgeklügeltes Transportsystem für den neuen Audi Q7**
- Serie**
- 16 **Bremische Häfen: Universalhafen im Doppelpack**
- Internationale Verkehre**
- 18 **Neuer Frachtbrief für den Schienenverkehr zwischen Ost und West**

Das zurzeit größte städtebauliche Projekt Deutschlands findet im Kölner Untergrund statt: der Bau der Nord-Süd Stadtbahn. Für den Abtransport und die Entsorgung des Tunnelaushubs im so genannten „Los Süd“ erhielt Stinnes im Mai den Zuschlag. Durch eine ausgeklügelte Baustellen- und Transportlogistik bleibt die Kölner Innenstadt während der gesamten Bauzeit der Tunnel weitgehend von Lkw-Fahrten verschont.

Die neue Nord-Süd Stadtbahn Köln soll 2010 in Betrieb gehen und eine schnelle und bequeme Schienenanbindung der südlichen Stadtteile an die Kölner Innenstadt und den Hauptbahnhof ermöglichen. Damit will die Stadt Köln eine wichtige Lücke im Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schließen und diesen gesamtstädtisch entlasten. Am 6. Juni begann der Schildvortrieb, das heißt, die erste von zwei Tunnelbohrmaschinen am Los Süd fuhr in den Boden ein. In zwei parallel angeordneten Tunnelröhren bohren sie sich

in einer Tiefe von rund 20 Metern ab der Haltestelle Bonner Wall im Kölner Süden in Richtung Innenstadt.

Drei solcher Maschinen arbeiten sich in den nächsten Jahren durch die insgesamt 3,6 Kilometer lange Strecke. Sie sind regelrechte Tunnelfabriken, die bereits während ihrer Fahrt durch den Untergrund die hinter ihnen entstehenden Tunnel sofort mit Stahlbetonfertigteilstegmenten – so genannten Tübbingen – auskleiden (siehe hierzu auch

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...



Shake Hands bei der Vertragsunterzeichnung (v. l.): Gerd-Uwe Finkbeiner und Jürgen Ruttkamp von der Arge Nord-Süd Stadtbahn Köln sowie Karsten Sachsenröder und Horst Zimmermann vom Marktbereich Baustoffe und Entsorgung

... weiter von Seite 1: STINNES und Kölner Stadtbahn: **Logistik für 600.000 Tonnen Tunnelaushub**

Kasten auf Seite 3). Doch was passiert mit den gewaltigen Mengen an Abraum, die während der Bohrungen entstehen? Mit bis zu 600.000 Tonnen wird allein im Transportzeitraum bis September 2007 gerechnet. „In Spitzenzeiten müssen wir drei Flextrains pro Tag mit einer Gesamtkapazität von 3.600 Tonnen einsetzen, um die Mengen bewältigen zu können“, verdeutlicht Udo-Klaus Stöcker, zuständiger Projektleiter im Freight Logistics Marktbereich Baustoffe und Entsorgung.

„Mit den Schienentransporten entlasten wir die Kölner Innenstadt um 300 Lkw-Transporte am Tag“, ergänzt Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe und Entsorgung bei Stinnes Freight Logistics. „Wir freuen uns daher ganz besonders, dass wir unsere Kompetenz und langjährige Erfahrung in dieser Branche in der Stadt Köln unter Beweis stellen können.“ Aufgrund der engen Platzverhältnisse wäre ein Abtransport per Lkw auch kaum machbar gewesen. Nicht zuletzt deshalb hatte die Stadt Köln die Schiene empfohlen.

Komplexe Baustellenlogistik

Ein durchdachtes Transportsystem ist indes nötig, um den Abraum ohne Verzögerungen abfahren zu können. Denn zunächst muss das erbohrte Material mithilfe eines geschlossenen Fördersystems hydraulisch aus dem Tunnel gepumpt werden. Dabei wird der Abraum mit einer Bentonit-Suspension, einem tonhaltigen Material, vermischt, wodurch er die notwendige Fließfähigkeit für die Förderrohre erhält. Förder- und Staffelpumpen transportieren den Abraum

dann durch die Rohre weiter zu einer Separieranlage, die auf der Baustelle in Köln-Bonnort steht. Dort wird das Material aufbereitet, das heißt, die festen Substanzen herausgesiebt. Zurück bleibt die gereinigte Suspension, die wieder der so genannten Speiseleitung zugeführt wird. Das herausgesiebte Material gelangt dann über Förderbänder auf eine Zwischendeponie, die eine Kapazität von rund 4.000 Tonnen besitzt und vor allem die Wochenendüberbrückung sicherstellt.

An dieser Stelle kommt die Bahn ins Spiel: Zwei Radlader beladen zügig die am Bahnhof Bonnort bereitstehenden Drehgestell-Schüttgutwagen der Bauart Fas 126. Der Bodenaushub wird dann per Flextrain zum Umschlagterminal Köln-Eifeltor transportiert und dort auf die bereitstehenden Lkws umgeschlagen. Da die modernen Güterwagen eine Entladevorrichtung mit Druckluft besitzen, dauert der Entladevorgang pro Zugeinheit mit je 20 Waggons insgesamt nur rund eine Stunde. Der Kies geht anschließend per Lkw weiter zu einer Anlage, in der das Material wiederverwertbar aufbereitet wird. Daher ist es auch nicht ausgeschlossen, dass sich so manches Steinchen erneut im Beton auf einer Kölner Baustelle findet.

Doch die Transportleistungen sind damit noch nicht abgeschlossen: Stinnes sorgt dafür, dass die Bentonit-Suspension, die von der Aufbereitungsanlage nur einige Male zu wiederverwertbarem Bentonit umgewandelt werden kann, schließlich zuverlässig und zeitnah zur Deponie gebracht wird. Erste Transporte wurden bereits mit der Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport

GmbH durchgeführt. Als zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb besitzt der Logistiker dafür die notwendige Zulassung.

Schiene bevorzugt

Auch wenn die Bahn nur einen Teil der gesamten Transportlogistik beim Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln übernimmt, besitzt sie dennoch eine Schlüsselrolle. Denn die Baustellenlogistik – vor allem beim Tunnelsystem – und die Transportlogistik müssen perfekt ineinandergreifen. „Für uns bedeutet dies, dass wir uns täglich neu auf die jeweiligen Anforderungen einstellen müssen“, beschreibt Stöcker die Problematik. Gerade weil Stinnes die notwendige Flexibilität bot, hatte man sich bei der Ausschreibung gegen Mitbewerber durchsetzen können. Ein wichtiges Argument war dabei auch, dass der Abtransport über die Schiene den Kölner Anwohnern Lärm, Staub und Verkehr auf den ohnehin überlasteten Straßen erspart.

Erst im Mai hatte Stinnes den Vertrag mit dem Auftraggeber, der Arbeitsgemeinschaft Nord-Süd Stadtbahn Köln Los Süd, die sich aus den Bauunternehmen Bilfinger Berger AG, Wayss & Freytag Ingenieurbau AG und der Ed. Züblin AG zusammensetzt, unterschrieben. „Zurzeit stehen wir mit der Arbeitsgemeinschaft für weitere Schienentransporte von Stahl-Tübbing in Verhandlung, die wir von einem Lieferanten aus Polen per Schiene nach Köln fahren sollen“, äußert sich Carsten Wiemer, zuständiger Kundenberater im Marktbereich Baustoffe und Entsorgung, zuversichtlich zum geplanten Ausbau der bislang guten Zusammenarbeit. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Baustoffe/Entsorgung
Carsten Wiemer
Tel.: +49 (0)203 3017-3102
Fax: +49 (0)203 3017-3110
E-Mail: carsten.wiemer@stinnes.de

Mobile Tunnelfabriken

Sie heißen „Tosca“, „Rosa“ und „Carmen“ und sind nicht etwa südländische Schönheiten, sondern drei gigantische Tunnelbohrmaschinen, die für den Bau der neuen Nord-Süd Stadtbahn in Köln eingesetzt werden. Zwei der so genannten Schildvortriebsmaschinen arbeiten sich im Los Süd täglich bis zu zwölf Meter voran. Sie besitzen jeweils eine Länge von 76 Metern und wiegen 1.020 Tonnen – so viel wie zwei Einfamilienhäuser. Die Vortriebskraft, mit der sich die Giganten durch den Untergrund wühlen, beträgt 60.300 Kilo-Newton. Das entspricht dem Schub, den 60 Boeing 747 zum Abheben benötigen.

Die beiden Schildbohrmaschinen sind jeweils mit 174 Schälmessern und 19 Rollenmeißeln bestückt. Damit können sie sich auch durch härtestes Gestein graben. Sie besitzen einen Außendurchmesser von 8,40

Metern und erstellen hinter sich gleichzeitig aus Betonsegmenten die Tunnelröhren, ohne dass dafür die Straße aufgerissen werden muss. Dies ist vor allem bei dicht besiedelten Gebieten ein Vorteil gegenüber der offenen Bauweise. Die beiden Maschinen arbeiten sich ab der Haltestelle Bonner Wall zeitversetzt durch die 2,7 Kilometer lange Strecke. Vom Baulos Nord werden in entgegengesetzter Richtung Tunnelstrecken ab der Haltestelle Breslauer Platz gebohrt. Da die Tunnelänge hier wesentlich kürzer ist, reicht eine weitere Maschine aus.

Ein ausgefeiltes Steuerleitsystem sorgt indes dafür, dass die Bohrmaschinen bei ihrem Weg durch den Kölner Untergrund nicht vom festgelegten Weg abweichen. An ihrem hinten liegenden Steuerstand erhalten die Maschinenfahrer durch spezielle Vermessungs- und Sensortechnik laufend

Informationen über den genauen Standort ihres Riesenbohrers. Dass diese sich nicht treffen, liegt jedoch auch daran, dass sie unter der Kölner Philharmonie wegen Platzmangels nicht arbeiten können. So muss der dortige letzte Tunnelabschnitt von 135 Meter Länge schließlich doch mithilfe der althergebrachten bergmännischen Stollensicherung erstellt werden. ■



Foto: Rainer Kellers
Warten auf ihren Einsatz: zwei gigantische Tunnelbohrmaschinen

DB Logistics stellt aus

Auch in diesem Herbst ist DB Logistics mit seinen Geschäftsfeldern wieder auf wichtigen internationalen Messen und Kongressen mit eigenen Ständen vertreten: Dazu gehören die **transport logistic China 2006**, der **BVL-Kongress in Berlin** und die **Entsorga-Enteco in Köln**.

Vom 19. bis 22. September findet die Messe **transport logistic China 2006** in Schanghai statt. Sie gehört zu einer der wichtigsten internationalen Fachmessen und bietet viel Wissenswertes rund um Logistik, Telematik, Personen- und Güterverkehr sowie Transportfahrzeuge. Der chinesische Transport- und Logistikmarkt ist nach wie vor für Logistikunternehmen von hohem Interesse, denn er verfügt über ein enormes Potenzial. So betragen die

Wachstumsraten im Im- und Export in den letzten Jahren durchschnittlich 11 Prozent. Die Schenker AG wird gemeinsam mit dem im vergangenen Jahr akquirierten amerikanischen Logistikunternehmen BAX Global auf einem Messestand von rund 100 Quadratmeter Größe vertreten sein.

Bereits zum 23. Mal findet der **Deutsche Logistik-Kongress** im Hotel InterContinental in Berlin statt. Schwerpunkt der vom 18.

bis 20. Oktober dauernden Veranstaltung der Bundesvereinigung Transport und Logistik sind Vorträge und Diskussionsrunden zu aktuellen strategischen und verkehrspolitischen Themen. Darüber hinaus werden der Deutsche Logistikpreis und der Deutsche Wissenschaftspreis Logistik verliehen. Schenker und Stinnes Freight Logistics sind traditionell mit einem Stand auf der begleitenden Fachausstellung vor Ort vertreten.

Die **Entsorga-Enteco** – vom 24. bis 27. Oktober – ist eine internationale Fachmesse für Abfallwirtschaft und Umwelttechnik, die alle drei Jahre in Köln stattfindet. Sie zeigt wichtige Innovationen und Weiterentwicklungen in allen Feldern des Entsorgungs- sowie Umweltschutzmarktes und deckt die gesamte Wertschöpfungskette der Abfallwirtschaft und Umwelttechnik ab. Mit rund 900 Ausstellern aus über 20 Ländern sowie knapp 50.000 Besuchern aus 77 Ländern gehört die Messe zu den Highlights der Branche. Der Freight Logistics-Marktbereich Baustoffe und Entsorgung stellt seine Branchenlösungen und Dienstleistungspalette auf einem rund 30 Quadratmeter großen Stand dem Fachpublikum vor. ■



Foto: DB AG/Schmid

Achterbahn fährt Zug

Die RAILOG GmbH, ein Tochterunternehmen der Schenker AG, übernimmt bereits seit vielen Jahren erfolgreich Spezialtransporte für Schausteller und Zirkusunternehmen. Dazu gehört auch die Schienenlogistik für den Eurostar, die größte transportable Hängeachterbahn der Welt.

Seit zehn Jahren tourt der Eurostar von Kirmes zu Kirmes, so auch zum Münchner Oktoberfest. Inzwischen wurde die Achterbahn zum 75. Mal auf- und wieder abgebaut. Auch wenn der Aufwand im Laufe der Jahre optimiert werden konnte, bedarf es immer noch rund 20 Helfer, die den Eurostar in zehntägiger Arbeit in seine 8.000 Teile zerlegen und anderenorts in gut zwei Wochen wieder zusammenpuzzeln. Viel Arbeit also für rund eine Minute Fahrspaß, den die Volksfestbesucher auf einer Streckenlänge von 844 Metern genießen.

In 55 Spezialcontainern transportiert RAILOG die zerlegte Achterbahn, die ein Gesamtgewicht von 1.200 Tonnen besitzt. Gerhard Barnasch, Key Account Manager

bei RAILOG, ist Spezialist für diese besondere Logistikleistung. Er organisierte bereits viele Male den Transport des Eurostar, für den ein Zug von 600 Meter Länge eingesetzt werden muss. Die Aufgabe ist nicht immer einfach: So konnte die Achterbahn im Erzgebirge aufgrund der starken Steigung nur durch die Teilung des Zuges in zwei Halbzüge ans Ziel gebracht werden. Aber nicht nur die Routenplanung kann es in sich haben. Auch das hohe Gesamtgewicht und das oftmals knapp bemessene Transportzeitfenster sind weitere Herausforderungen für die Mitarbeiter von RAILOG.

Dass der Eurostar nach dem Transport wieder schnell und technisch einwandfrei fahr-

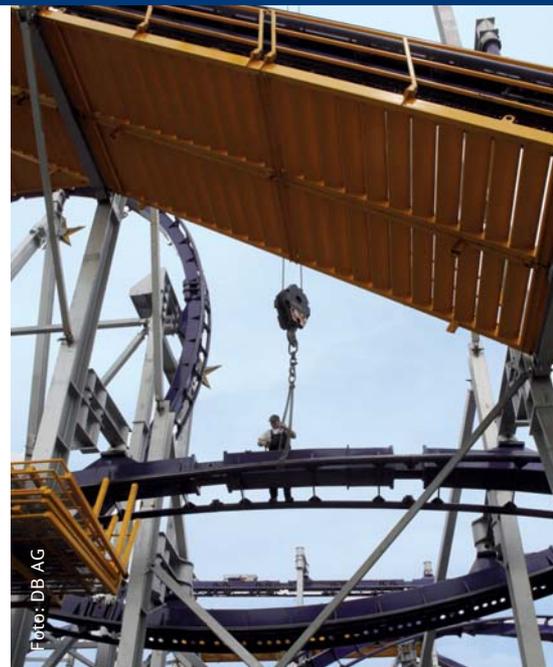


Foto: DB AG

bereit ist, verantwortet der technische Betriebsleiter Siegfried Scholten. Er führt vor allem die ausführliche Sicherheitsprüfung persönlich durch. Bereits im September steht die nächste Reise an. Diesmal ist die Fahrt kurz: vom derzeitigen Standort Straubing zum Oktoberfest in München. ■



Foto: DB AG/Klee

Der BioEnergiePark ist ein Investitionsprojekt des unabhängigen Vermögensverwalters Neue Vermögen AG und der BioMa Energie AG in Salzburg und soll 2008 eröffnet werden. Die Vereinbarung mit BTT sieht vor, dass jährlich rund 500.000 Tonnen pflanzlicher Rohstoffe wie Getreide und Ölsaaten sowie 180.000 Tonnen Biokraftstoffe in den BioEnergiePark transportiert werden. Die Anbindung der Anlage an das Schienennetz erfolgt über einen eigenen Gleisanschluss mit Be- und Entladestation.

BTT kooperiert mit Bioenergiehersteller

Die DB Logistics-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH übernimmt künftig die gesamte Logistik für den im südostbayerischen Chemie-Dreieck nahe Trostberg gelegenen BioEnergiePark an der Alz. Nach dessen Inbetriebnahme soll ein Großteil der Transporte durch Railion auf der Schiene gefahren werden.

„Gemeinsam mit BTT können wir das Konzept einer wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Produktion von 24-Stunden-Energie aus regenerativen Energiequellen sowie der Herstellung von Biokraftstoffen erfolgreich umsetzen“, betont Ferdinand Fiedler, Vorstandsvorsitzender der Neue Vermögen AG und Aufsichtsratsvorsitzender der BioMa Energie AG. Die saisonal schwankenden Weizentransporte ins Werk erfolgen in enger Absprache mit dem Kunden. Von dort gehen dann die produzierten Biokraftstoffe Bioethanol und Biodiesel mit der Bahn in die Werke der Mineralölindustrie.

„Wir planen, täglich zwei bis drei Ganzzüge zu fahren“, nennt BTT-Geschäftsführer Hans-Georg Werner die anvisierte Transportmenge. BTT sieht in den bioenergetischen Kraftstoffen einen deutlichen Wachstumsmarkt. Bei den im BioEnergiePark betreuten Kunden handelt es sich vor allem um mittelständische Unternehmen, die einen hohen Beratungsbedarf besitzen. Der Logistikspezialist will unterschiedliche Leistungspakete anbieten – vom reinen Transport bis hin zum logistischen Gesamtkonzept. ■

Railion und PKP erweitern Zusammenarbeit

Die polnische Güterbahn PKP CARGO S.A. und die Railion Deutschland AG haben am 4. Juli eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit beider Schienencarrier im europäischen Markt zu verbessern und neue grenzüberschreitende Verkehre zu generieren.

Zu den vereinbarten Schwerpunkten beider Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören die Verbesserung der Grenzabfertigung, die Vereinfachung und Beschleunigung der Angebotserstellung sowie der Aufbau von gemeinsam betriebenen Railports. Dabei handelt es sich um multifunktionale Logistikzentren, die den direkten Umschlag von der Schiene auf die Straße und umgekehrt ermöglichen sowie zahlreiche logistische Zusatzleistungen wie Lagerhaltung und Zollabfertigung bieten (siehe hierzu auch Artikel auf Seite 20).

Die PKP CARGO ist das größte Unternehmen für Transport, Logistik und speditionelle Tätigkeiten in Ost- und Mitteleuropa. Auf dem stark liberalisierten polnischen Markt mit über 30 konzessionierten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringt sie einen Anteil von mehr als 80 Prozent der Verkehrsleistung. Rund 40 Prozent des Güterverkehrs in Polen sind grenzüberschreitend. Derzeit bereitet sich die PKP darauf vor, den polnischen Güterverkehrs-

markt für Eisenbahnverkehrsunternehmen aus der Europäischen Union zu öffnen.

Railion ist der größte Schienengütertransporteur in Europa und erbringt nahezu 60 Prozent seiner Verkehrsleistung international. Rund 24.000 Mitarbeiter kümmern sich täglich um etwa 5.000 Güterzüge. Allein bei den dominierenden Montanverkehren haben Railion und die PKP 2005 gemeinsam mehr als sechs Millionen Tonnen gefahren. ■



Polnischer und deutscher Güterzug an der Oderbrücke in Frankfurt/Oder

Wenn Waggon auf der Straße rollen



Foto: RIED UNTERNEHMENSGRUPPE

Liebherr hatte in der Vergangenheit schlechte Erfahrung bei der Lkw-Verladung im Werk und dem anschließenden Umschlag auf die Schiene gemacht, da die Kühlgeräte dabei häufig beschädigt wurden. Deshalb entschied man sich, direkt auf den Waggon zu verladen. Möglich wurde dies durch den so genannten Straßenroller, einen speziellen Sattelaufleger, der die Waggon auf der Straße direkt ins Werk fährt. Die RIED UNTERNEHMENSGRUPPE hat das

Im Auftrag des spanischen Unternehmens Frigicoll SA hat die Stinnes-Tochter TRANSA Spedition GmbH den Versand von Kühlgeräten der Liebherr Hausgeräte GmbH zu Empfängern in Spanien übernommen. Ein besonderes Transportsystem sorgt dafür, dass die Geräte trotz fehlenden Gleisanschlusses im Liebherr-Werk in Ochsenhausen direkt in Spezialwaggon geladen werden können.

ungewöhnliche System erfunden und kümmert sich im Auftrag von TRANSA auch um die Abwicklung der Lkw-Transporte.

Die eingesetzten großräumigen Schiebewandwagen der Bauart Himms können fast die dreifache Menge eines durchschnittlichen Lkw laden und bieten Platz für 180 Geräte. Vom Liebherr-Werk werden die Waggon per Straßenroller zum nah gelegenen Bahnhof Ummendorf gebracht wo sie auf einem asphaltierten Gleisstück direkt vom Auflieger auf die Schiene gleiten. Rund

vier Tage dauert dann die Bahnfahrt bis zur französisch-spanischen Grenze in Le Boulou. Dort werden die Kühlgeräte sofort oder spätestens am nächsten Tag auf bereitstehende Lkws umgeschlagen.

Durch den erneuten Verkehrsträgerwechsel lässt sich der aufwändige und zeitraubende Umschlag auf die spanische Breitspur vermeiden. Ein weiterer Vorteil des Straßen-transport: Auch spanische Kunden ohne eigenen Gleisanschluss können beliefert werden. ■

„Wir wollen so viel wie möglich über die Schiene fahren“



Foto: Merkle

Herr Koch-Czech, weshalb haben Sie Ihren Gleisanschluss ausgebaut und welche Bedingungen mussten für eine Förderung durch den Bund erfüllt werden?

Unser Ziel ist es, so viel Verkehr wie möglich über die umweltfreundliche Schiene zu fahren. Zentrale Vorbedingung für die Unterstützung durch den Bund waren die Sicherung bestehender Schienentransporte

und der Ausbau von Neuverkehren. Wir erhalten jetzt über einen Zeitraum von fünf Jahren jährlich 32 Tausend Euro Fördermittel, um Verkehrsverlagerungen vom Lkw auf die Schiene vorzunehmen. Im Vorfeld mussten wir jedoch einen umfangreichen Antrag an das Eisenbahn-Bundesamt in Bonn stellen. Er beinhaltete Lagepläne, Erläuterungen zum Ist- und Sollzustand, eine Kostenaufstellung sowie eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsanalyse.

Wie sahen die Umbaumaßnahmen im Einzelnen aus?

Um den Versand per Schiene zu optimieren, wurde der Spurplan verbessert, das heißt, die Gleise verlängert und eine neue Weiche eingebaut. Jetzt können auch Ganzzüge in unser Werk fahren. Wir haben diese Maßnahmen vor allem im Hinblick auf die geplanten Mehrverkehre zum Kraftwerk eines Stromversorgers vorgenommen.

Wurden Sie hinsichtlich der Gleisanschlussförderung von Stinnes beraten?

Ja, das regionale Verkaufsbüro von Stinnes in Ulm hat uns bei allen Fragen rund um die Antragstellung und Erweiterung des Gleisanschlusses unterstützt. So beriet man uns unter anderem hinsichtlich einer optimalen Abwicklung des Rangierbetriebs bei den Überführungsfahrten vom Bahnhof Blaubeuren in unseren Gleisanschluss. Dabei konnten die Bedienzeiten so gelegt werden, dass

Vielseitiges Naturprodukt



Zu den Produkten, die aus Kalk hergestellt werden, gehört auch Schulkreide

Ob in Farben, Düngemitteln, als Bestandteil von Papier, Reinigungsmitteln, Kosmetika oder einfach in Form von Schulkreide: Die Einsatzmöglichkeiten von Kalziumkarbonat – schlicht Kalk – scheinen nahezu grenzenlos. Dabei wurden viele der Verwendungszwecke des Naturprodukts erst vor wenigen Jahrzehnten entdeckt. Hier eine kleine Übersicht der Produkte, in denen Kalziumkarbonat vorkommt:

Papier: als Füllstoff und Streichpigment für hochwertige und glänzende Papiere

Farben und Lacke: Hier sorgt Kalziumkarbonat je nach Verarbeitung für Glanz, Wetterbeständigkeit oder einen höheren Weißgrad

Kunststoffe: in Fensterprofilen, Kabeln, Rohren, atmungsaktiven Folien, Schläuchen, Schuhsohlen und Fußbodenbelägen

Klebstoffe und Bauchemie: in Parketts, Fliesen, Wänden, Fassaden, Spachtelmasse, Kleb- und Dichtstoffen

Agrar- und Umweltprodukte: z. B. als Düngekalk oder Trinkwasserzusatz

Industrieprodukte: in Glas- und Keramikprodukten, Reinigungsmitteln, Zahnpasta, Kosmetika und Schulkreide

Abgasreinigung: zur Rauchgasentschwefelung in Kohle- und Ölkraftwerken, wobei als Nebenprodukt Gips entsteht ■



Foto: Merkle

der Personenverkehr auf der Strecke nicht behindert wird.

Noch vor ein paar Jahren waren die Schienenverkehre gefährdet, weshalb?

Unser Gleisanschluss befindet sich direkt an der Güterverkehrsstelle Blaubeuren. Diese sollte zum Ende 2002 aus Gründen fehlender Wirtschaftlichkeit geschlossen werden. Da wir aber bereits einen Vertrag über den Einsatz von Bedienungsressourcen mit der damaligen DB Cargo-Niederlassung Mannheim abgeschlossen hatten, konnte die Schließung noch einmal abgewendet werden.

Welche Schienenleistungen übernimmt Railion derzeit für Merkle?

Im November und Dezember 2005 startete Stinnes erfolgreich zwei Probezüge von unserem Werk zu dem bereits erwähnten Stromversorger. Ab September werden wir wöchentlich zwei Plantrains beladen mit Kalksteinen dorthin beauftragen. Wir rechnen mit einem Jahresaufkommen von rund 120.000 Tonnen.

Ist für die Zukunft ein Ausbau der Schienenverkehre geplant?

Wir wollen künftig Transporte, die zurzeit noch per Silo-Lkw nach München zu den dortigen Stadtwerken gehen, auf die Bahn umstellen. Des Weiteren ist im Gespräch, auch die Transporte zu einem großen Fliesen-Hersteller in Mühlacker wieder per Schiene laufen zu lassen.

Sauberer Umschlag: Per Druckluft wird Kalksteinmehl, das unter anderem in der Papierherstellung Verwendung findet, in die bereitstehenden Ucs-Wagen geblasen



Durchdachtes Logistikkonzept

Foto: Inmet



Das Inmet-Werk in Bochum

Die Inmet Stahl GmbH & Co. KG in Bochum gehört zu den führenden Herstellern von Stahlrohren, kalt gewalzten Profilen und Spaltband. Den für die Produktion benötigten Flachstahl bezieht das Unternehmen vorwiegend aus Übersee. Mit einem gut durchdachten Logistikkonzept konnte Stinnes mehr als 50.000 Tonnen Stahl von der Straße auf die Schiene verlagern.

Seit März dieses Jahres fahren mit Stahlcoils beladene Drehgestell-Flachwagen der Bauart Shimms vom Hafen Antwerpen zum Gleisanschluss von Inmet in Bochum-Langendreer. Die Bahntransporte waren möglich geworden, nachdem das Unternehmen seine Materialströme über den Nordseehafen gebündelt hatte. „Zuvor mussten allerdings die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden“, sagt Sven Ries, der im zuständigen Team Verkaufsservice im KundenServiceZentrum in Duisburg ausschließlich für den Markt-bereich Montan zuständig ist. So konnte in einem ersten Schritt innerhalb kürzester Zeit der Gleisanschluss bei Inmet reaktiviert werden.

Doch dann kam der schwierigste Teil: Ein Wechsel auf den Verkehrsträger Schiene war für Inmet nur sinnvoll, wenn die Anlieferung der Coils in einem bestimmten Zeitfenster außerhalb der Lkw-Abfertigung sichergestellt werden konnte. Gemeinsam erarbeiteten der Verkaufsservice des KundenServiceZentrums, das Cargo Zentrum Duisburg und der dortige Regionale Vertriebskoordinator ein Konzept, das die Anforderungen des Kunden und die Ressourcenauslastung von Railion in Einklang brachte. Zusätzlich übernahm Railion den Werksrangierdienst für Inmet, wodurch eine



Foto: Inmet

Die Produkte von Inmet werden aus tonnen-schweren Stahlcoils hergestellt

sofortige Entladung der Waggons gewährleistet werden konnte.

„Wenn jetzt gegen 22 Uhr eine Railion-Lok die mit Coils beladenen Wagen in den Gleisanschluss fährt, beginnen die Inmet-Mitarbeiter sofort mit der Entladung“, beschreibt Ries die Abläufe. „Bereits nach etwa 40 Minuten verlässt die Lok mit den leeren Wagen wieder das Werk.“ Dadurch sind die Waggons schon eine Stunde nach Bereitstellung erneut im Umlauf. Die erfolgreiche Zusammenarbeit hat das Unternehmen bewogen, auch bei weiteren Verkehren eine Umstellung auf die Schiene vorzunehmen. So gingen im Versandbereich bereits die ersten Wagen mit fertigen Rohren zu verschiedenen Stahlhändlern in Deutschland. ■

Ausgeklügeltes Transportsystem für den neuen Audi Q7

Das VW-Werk Slovakia
in Bratislava

Foto: VW AG



Foto: VW AG

Seit Beginn der Serienproduktion des neuen SUV Audi Q7 Ende letzten Jahres bei VW Slovakia in Bratislava sind Railion, Rail Cargo Austria sowie die Eisenbahnen der Slowakischen Republik ZSSK Cargo für die dortige Materialversorgung verantwortlich. Den Schienentransport der Neufahrzeuge nach ganz Europa übernimmt die Schenker Tochter ATG Autotransportlogistic GmbH. Die logistische Koordination beider Transportketten steuert die Schenker Automotive RailNet GmbH.

Für die Verkehre, die im Auftrag von VW Logistics durchgeführt werden, haben die logistischen Partner ein integriertes Transportsystem entwickelt, das eine hohe Abfahrtsfrequenz, kurze Transportzeiten, Flexibilität und Stabilität sowie eine kostengünstige Beförderung bietet. Um die regelmäßige Abfahrt von Ganzzügen zu ermöglichen, wurde die Produktionsversorgung des Audi Q7 mit bereits bestehenden Werksverkehren via Ingolstadt in die slowakische Hauptstadt Bratislava verbunden. Zurzeit rollt täglich ein Ganzzug von Ingolstadt über Passau, Linz und Wien nach Devínska Nová Ves in den Nordwesten von Bratislava. Dabei benötigt er für die rund 600 Kilometer lange Strecke von der Verladestelle in Ingolstadt bis zum slowakischen VW-Werk nur zirka 18 Stunden.

Pro Zug kommen für den Materialtransport des Audi Q7, der überwiegend aus Karosserieteilen aus Ingolstadt wie beispielsweise Autodächer, Kotflügel und Türen sowie Heckklappen aus Neckarsulm besteht, 17

vierachsige Großraumwagen der Baureihe Hiirrs-tt 324 zum Einsatz. Sie wurden den Spezial-Ladegestellen von Audi entsprechend ausgewählt und ermöglichen eine optimale Laderaumausnutzung und Ladungssicherung sowie eine Erleichterung des Verladeprozesses.

Effiziente Materialversorgung

Damit das Volumen der Transporte die tägliche Abfuhr eines Ganzzuges ermöglicht, werden die Materialmengen für den Audi Q7 mit Produktionsteilen für den ebenfalls in Bratislava produzierten VW Polo gemeinsam befördert. Hierzu gehören beispielsweise Motoren aus Salzgitter, Achsen aus Braunschweig sowie Motorhauben, Türen und Heckklappen aus dem spanischen Pamplona. In der Gegenrichtung verkehren pro Woche sechs Züge mit Ladegestellen im Rücklauf von Bratislava nach Ingolstadt, wo die Waggons am Bahnhof wiederbeladen werden. Insgesamt entspricht das Transportaufkommen knapp 8.000 Lkw-Ladungen pro Jahr in beiden Richtungen.

„Um den reibungslosen Ablauf der Produktionsversorgung kümmert sich das Team „Logistische Dienste Automotive“ im KundenserviceZentrum Duisburg, das die gesamte

Transportkette rund um die Uhr zentral überwacht und steuert“, erläutert Kai Birnstein, Key Account Manager bei Schenker Automotive RailNet, diese Maßnahme zur Optimierung des Materialtransports. „Ein zusätzliches Störfallsystem mit Ausweichtrassen auf Schiene und Straße hilft zudem bei möglichen Abweichungen vom Terminplan durch beispielsweise Unfälle“, so Birnstein weiter.

Zuverlässiger Transportdienstleister

Als ein führender Anbieter von Fahrzeuglogistikdienstleistungen mit Schwerpunkt Schiene ist die ATG Autotransportlogistic GmbH bereits seit vielen Jahren am Standort Bratislava ein zuverlässiger Transportdienstleister. Auch die rund 300 täglich produzierten Audi Q7 werden gemeinsam mit anderen Modellen der Bratislava-Produktion – wie dem VW Polo oder dem VW Touareg – von den Eschborner Logistikspezialisten in die europäischen Absatzmärkte und Exporthäfen befördert. Den Schwerpunkt bildet vor allem die Relation zum Seehafen Emden, von wo aus der Audi Q7 in die USA gelangt. Jede Woche verkehren bis zu zwölf Ganzzüge von Bratislava über Dresden und Hannover nach Emden und legen dabei in gut 25 Stunden eine Entfernung von insgesamt 1.134 Kilometern zurück.

Rund 65 Prozent der Audi Q7-Jahresproduktion fährt die ATG auf der Schiene. Möglich macht dies die Nutzung von geschlossenen Wagen der Baureihe Hccrss, die als Ganzzug zum Einsatz kommen. Diese Wagen können jeweils bis zu neun Audi Q7 laden. „Der gute Ladefaktor beim Transport dieser großen und schweren Neufahrzeuge stellt neben attraktiven Laufzeiten einen weiteren Vorteil des Fahrzeugtransports auf der Schiene dar“, so Klaus Schink, Verkaufsleiter bei ATG. ■

Schenker Automotive RailNet GmbH
Kai Birnstein
Tel.: +49 (0)89 1308-6724
Fax: +49 (0)89 167457
E-Mail: kai.birnstein@sttinn.es.de

ATG Autotransportlogistic GmbH
Klaus Schink
Tel.: +49 (0)6196 925-26
Fax: +49 (0)6196 41260
E-Mail: schink@atglogistic.com

Erztransporte auf Hochtouren

DB Logistics stockt seine Erzwagenflotte mit 60 weiteren Güterwagen der Bauart Falrrs 152 auf. Erster Nutzer der Spezialwagen für Schwertransporte auf der Schiene ist die Rogesa Roheisengesellschaft Saar mbH in Dillingen.

Vor drei Jahren waren die neu entwickelten Güterwagen Falrrs 152 von DB Logistics erstmals beschafft worden. Der Einsatz hat sich inzwischen bewährt, denn das europaweit größte schienengebundene Transportmittel für Eisenerz wird nicht nur den Anforderungen des Erztransports gerecht, sondern zeichnet sich auch durch seine außergewöhnliche Wirtschaftlichkeit aus. Nach der erfolgreich bestandenen Bewährungsprobe sollen nun weitere 60 Wageneinheiten den aus Altersgründen ausgemusterten Drehgestell-Schüttgutwagen der Bauart Faal 150 ersetzen.

Der Vorteil der erfolgreichen Falrrs-Baureihe liegt vor allem in der hohen Ladekapazität: Diese beträgt zweimal 115 Tonnen pro Wageneinheit, denn der Güterwagen besteht aus zwei mit einer Kuppelstange verbundenen sechsachsigen Einzelwagen der Bauart Faals 151. Er ermöglicht damit im Ganzzugverkehr Zuggewichte von bis zu 6.000 Bruttotonnen, wobei jeder der sechs Radsätze pro Wageneinheit eine Radsatzlast von 25 Tonnen aufweist.

Gegenüber seinem Vorgänger besitzt der Falrrs 152 eine kürzere Entladezeit. Möglich macht dies der hydraulische Verschluss



Foto: DB AG

seiner Ladeklappen, für dessen Bedienung beim Entladen nur noch ein Mitarbeiter benötigt wird und somit die per Schwerkraft durchgeführte Entladung 30 Sekunden statt bisher zwei Minuten beträgt. Auch die automatischen Mittelpufferkupplungen, die sich jeweils an den Enden der Spezialwagen befinden, sparen Zeit und den Einsatz von Mitarbeitern. Durch diese lassen sich die Wageneinheiten untereinander oder mit anderen im Erzwagenverkehr eingesetzten sechsachsigen Wagen ohne Zeitaufwand verbinden.

Grenzüberschreitender Einsatz

Die in Ungarn gefertigten Spezialwagen kommen nicht mehr nur wie bisher in Deutschland zum Einsatz. Für die Rogesa Roheisengesellschaft Saar mbH setzt Stinnes die Wagen auch auf der Verbindung Rotterdam-Dillingen ein. Neben den Niederlanden ist Österreich ein weiteres

potenzielles Einsatzland des Falrrs 152. Die notwendigen Vereinbarungen hierzu wurden bereits getroffen.

Auf Basis eines langfristigen Transportrahmenvertrags befördert Stinnes für Rogesa, eine Tochtergesellschaft der Dillinger Hütte GTS und der Saarstahl AG, täglich bis zu sechs Erzzüge mit je 3.800 Nettotonnen von Rotterdam ins saarländische Dillingen und vice versa. Dabei verkehrt jeder Wagen allein vier Mal pro Woche auf dieser Strecke. So beläuft sich die transportierte Jahresmenge der eingesetzten Erzwagen bei einer Jahreslaufleistung von über 200.000 Kilometern auf insgesamt 6,3 Millionen Tonnen. Das Werk Dillingen ist der einzige Standort im Saarland, an dem Roheisen hergestellt wird, aber auch Stahl und veredeltes Grobblech gehören zur Produktpalette.

Verwendung findet der Dillinger Stahl in vielen namhaften Großbauten, so unter anderem im Olympiastadion Athen, in der Münchener Allianz Arena sowie der Frankfurter Commerzbank Arena. Das Projekt Neue Messe/Parkhaus Stuttgart ist derzeit die größte Baustelle in Deutschland. Die Dillinger Hütte liefert für die Stahlkonstruktion rund 4.400 Tonnen Bleche von bis zu 120 Millimeter Dicke. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Montan
Hubert Kus
Tel.: +49 (0)681 308-4118
Fax: +49 (0)681 308-2221
E-Mail: hubert.kus@stinnes.de



Foto: DB AG

Technische Daten Falrrs 152

Länge über Puffer (LüP):	2 x 15.050 mm
Wagenhöhe:	4.007 mm
Wagenbreite:	3.068 mm
Anzahl der Radsätze:	2 x 6
Max. Radsatzlast:	25 t
Max. Tragfähigkeit:	2 x 115 t
Höchstgeschwindigkeit leer:	120 km/h



Automotive Fahrzeugschau:

Spezialequipment im Rampenlicht

Für Logistiker, Transportplaner und -entscheider von Kunden der Automobilindustrie fand Anfang Juni in Wolfsburg eine zweitägige Fahrzeugschau statt. Auf der von der Schenker Automotive RailNet GmbH organisierten Veranstaltung wurden neben Ladeeinheiten und der Umschlagtechnik von neuem Spezialequipment für den Kombinierten Verkehr auch neue Güterwagen für den Autoteiletransport vorgestellt.

Insgesamt 50 Gäste konnten sich während der Automotive Fahrzeugschau live über das neue Transportequipment von Railion und die technischen Innovationen informieren sowie Zeuge verschiedener Verladungsdemonstrationen sein. Dabei wurden auch Erkenntnisse über künftige Transportanforderungen unter den anwesenden Fachleuten ausgetauscht. Das vorgestellte Spezialequipment, eine gemeinsame Entwicklung vom Team Equipmentsteuerung der Schenker Automotive RailNet GmbH und Railion, ist optimal an die besonderen Anforderungen der Automobilkunden angepasst: von der Reifenbeförderung bis hin zum sicheren Transport von Motoren, Autoteilen und der Karosserie.

Großräumige Schiebewandwagen

Zu den Neuheiten zählen unter anderem zwei großräumige Schiebewandwagen, die

das Angebot der Fahrzeugflotte für den Transport von Autoteilen erweitern. Die Bauart **Himrrs-tt 326** ist mit Planschiebewänden ausgestattet und verfügt über ein Ladevolumen von 226 Kubikmetern sowie eine Zuladung von 57 Tonnen. Der **Himrrs-tt 324** mit einem Ladevolumen von rund 200 Kubikmetern sowie einer Zuladung von 58 Tonnen besitzt stabile Aluschiebetüren, die einen optimalen Schutz gegen Diebstahl bieten.

Beide Güterwagen bestehen aus zwei Wagenelementen, die jeweils eine verriegel- und verschiebbare Trennwand an der Stirnseite besitzen. Diese ermöglicht gemeinsam mit seitlichen Anschlagleisten eine effektive Ladungssicherung in Wagenlängs- und -quer- richtung und trägt so zur Vermeidung von Ladelücken bei – eine häufige Ursache für Schäden während des Transports. Für Kunden mit besonders hohen Qualitätsanforde-

rungen können die Wageneinheiten an den Stirnseiten mit so genannten „L-Puffern“ ausgerüstet werden. Dadurch lassen sich auf das Ladegut einwirkende Kräfte, die gelegentlich bei Rangierstößen in Wagenlängsrichtung auftreten, deutlich reduzieren.

Spezialwagen für den Kombinierten Verkehr

Auch für den Kombinierten Verkehr gibt es zwei Wagenneuheiten: Der Tragwagen der Bauart **Sgkms 698** ermöglicht die Beförderung von jeweils zwei 7,82 Meter langen Jumbo-Wechselbehältern. Bei einer maximalen Zuladung von 26,2 Tonnen beträgt das Ladevolumen beider Wechselbehälter 114 Kubikmeter. Ein wesentliches Merkmal dieses Tragwagens ist die abgesenkte Ladeflächenhöhe mit einem Abstand von 845 Millimetern über der Schienenoberkantenfläche. Sie liegt damit 33 Zentimeter unter der Ladeflächenhöhe beim Standardwagen, sodass die Transporte auch bei niedrigeren Streckenprofilen im Transit durch Frankreich und nach Umsetzen der Wechselbehälter auf Breitspurtragwagen an der französisch-spanischen Grenze in Spanien weitergefahren werden können.



Zwischen den Kunden und Vertretern der Schenker Automotive RailNet GmbH fand ein reger Austausch statt

Der neue Tragwagen besitzt spezielle Aufsetzrahmen, auf denen die Jumbo-Wechselbehälter positioniert werden. So können sie durch den Einsatz eines so genannten MOBILER horizontal und ohne Kran umgeschlagen werden. Dabei handelt es sich um ein auf einem Lkw montiertes hydraulisches System, das sich mit zwei waagrecht ausfahrbaren Armen unter die Behälter schiebt und sie per Hydraulik vom Tragwagen zieht. Besonderer Vorteil an dieser Technik: Der Umschlag ist unabhängig von einer besonderen Infrastruktur und direkt am Gleis möglich.

Eine völlig neue Transportvariante für den Kombinierten Verkehr stellt der innovative

Doppeltaschenwagen **Sdggmrss** in Gelenkbauart dar. Mit ihm lassen sich erstmals kranbare Megatrailer – Sattelaufleger mit einer Ladehöhe von drei Metern – auf der Schiene befördern. Für den Transport wird das großvolumige Equipment mit seinen Achsen auf den Wagen gehoben und in die dafür vorgesehenen Taschen gestellt. Die Megatrailer können jedoch nicht mit diesem Spezialwagen nach Frankreich, Spanien und Italien gefahren werden, da dies durch das dort vorherrschende niedrigere Streckenprofil nicht möglich ist.

Abhilfe schafft hier der so genannte Megafret Doppeltragwagen: Er besitzt im Gegensatz zum Standardtragwagen eine

35 Zentimeter tiefere Ladeflächenhöhe und kann so problemlos im französischen Streckenprofil fahren. Geladen werden 13,6 Meter und 45 Fuß lange Jumbo-Wechselbehälter in so genannter Fischbauchtechnik. Diese benötigen zwar jeweils ein Spezialchassis für den Straßentransport, können jedoch von Seriensattelzugmaschinen in Lowliner-Ausführung gefahren werden. ■

Schenker Automotive RailNet GmbH
Helmut Kumm
Tel.: +49 (0)511 286-2521
Fax: +49 (0)511 286-3276
E-Mail: helmut.kumm@stinnest.de

Technische Daten Hiirrs-tt 324

Länge über Puffer (LüP):	28.440 mm
Nutzbare Ladelänge:	2 x 12.630 mm
Nutzbare Ladebreite:	2.600 mm
Ladefläche:	2 x 34,1 m ²
Laderaum:	2 x 100 m ³
Ladehöhe:	3.050 mm
Fußbodenhöhe über SO:	1.200 mm
Max. Zuladung:	2 x 29 t
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h





Foto: Porsche

Porsche fährt mehr auf der Schiene

Der Stuttgarter Sportwagenhersteller Dr. Ing. hcf Porsche und die Deutsche Bahn AG vertiefen künftig ihre Zusammenarbeit auf der Schiene. Seit Ende Juni werden neben den bereits bestehenden Neufahrzeug-Transporten der Baureihen 911, Boxster/Cayman und Cayenne auch die Komponentenlieferungen zum finnischen Produktionspartner Valmet Automotive von der Straße auf die Schiene verlagert.

Transportiert werden überwiegend Motoren für die in Finnland produzierten Modelle Boxster und Cayman. Der Weg führt zunächst vom Werk Stuttgart-Zuffenhausen und anderen Zulieferern aus Süddeutschland per Lkw in das Containerterminal in Kornwestheim. Von dort gelangen die Komponenten per Bahn in den Ostseehafen Rostock, werden dann in die finnische Hafenstadt Uusikaupunki verschifft und anschließend über die Straße zu Valmet gebracht. Partner für den Gesamtprozess ist der finnische Spediteur Nybrok Oy.

Um den Anforderungen des kombinierten Verkehrskonzepts gerecht zu werden, beschaffte die Schenker Automotive RailNet GmbH in einer Kooperation mit der Kombiverkehr GmbH & Co KG eigens 30 spezielle Gelenktaschenwagen. Diese wurden in enger Abstimmung mit Porsche, Valmet Automotive sowie Nybrok Oy entwickelt. Die Wagen können aufgrund besonders tief liegender Aufnahmepunkte mit Sattelauflegern vom Typ Megatrailer beladen werden. Letztere bieten eine Nutzlast von 25 Tonnen sowie eine Innenraumladehöhe von drei Metern. Fünf Mal pro Woche wird

der finnische Produktionspartner Valmet mit insgesamt 750 Motoren und Getrieben versorgt, wobei pro Zug fünf der Spezialwagen zum Einsatz kommen. Damit kann der hohen Nachfrage an Boxster- und Cayman-Modellen Rechnung getragen werden.

Umweltfreundliches Verkehrskonzept

„Durch die enge Zusammenarbeit mit der Bahn vermeiden wir bereits heute rund 15.000 Lkw-Transporte pro Jahr, was einer Fahrstrecke von fast 20 Millionen Kilometern entspricht. Mit dem Komponententransport zu Valmet können wir noch einmal knapp 7.000 Lkw-Transporte oder fünf Millionen Straßenkilometer jährlich einsparen“, erläutert Michael Macht, Vorstand Produktion und Logistik der Porsche AG, das Engagement des Sportwagenherstellers für umweltfreundliche Transporte. Gleichzeitig sei sein Unternehmen davon überzeugt, dass auch andere Hersteller ihre Güter künftig mit der Bahn transportieren sollten, da das deutsche Straßennetz den prognostizierten Verkehrszuwachs allein nicht mehr aufnehmen könne. Zudem hät-

ten die Schienenverkehre auch einen hohen wirtschaftlichen Nutzen für Porsche.

DB Logistics-Vorstand Dr. Norbert Bensele sieht in der Zusammenarbeit mit dem Autohersteller ein gutes Beispiel für die erfolgreiche Entwicklung der Bahn von einem Massenguttransporteur hin zu einem integrierten Logistikkonzern: „Mit Porsche ist es uns gelungen, hohe logistische Anforderungen für ein mittelgroßes Unternehmen auf der Schiene zu realisieren, die sich zugleich auch für die Bahn wirtschaftlich darstellen lassen.“ Der Bahntransport zwischen Kornwestheim und Rostock erfolgt durch Railion, die Lkw-Vorläufe im Raum Stuttgart werden von Schenker durchgeführt.

Erfolgreiche Zusammenarbeit seit fünf Jahren

Bereits im Februar dieses Jahres hatten die Deutsche Bahn und Porsche ihre fünfjährige Zusammenarbeit im Neufahrzeug-Transport weiter ausgebaut. Nachdem Porsche 2001 ein Transport- und Logistikkonzept eingeführt hatte, das sich stark auf die Bahn stützt, rollen seither sämtliche für den Übersee-Export bestimmten Fahrzeuge in geschlossenen Autotransportwagen vom werkseigenen Verladebahnhof in Kornwestheim zum Nordseehafen Emden. Dort wiederum treten die Waggons ihre Rückfahrt mit den für den Absatzmarkt in Südeuropa vorgesehenen Boxster- und Cayman-Modellen aus Finnland an. Die vorproduzierten Rohkarossen für den Porsche Cayenne gelangen ebenfalls per Schiene ins Porsche-Montagewerk Leipzig und anschließend als Neufahrzeuge zur Verschiffung in die Nordseehäfen.

„Auch künftig soll der Transport der sportlichen Flitzer verstärkt über die Schiene abgewickelt werden, wie beispielsweise für das neue viertürige Sport-Coupé Panamera, das 2009 in Serie geht“, sagt Christian Süß, Key Account Manager bei der Schenker Automotive RailNet GmbH. Die Rohkarossen dieser Baureihe kommen dann aus dem Volkswagenwerk in Hannover per Bahn nach Leipzig und werden nach Fertigstellung wiederum auf Zügen nach Emden transportiert. ■

Schenker Automotive RailNet GmbH
Christian Süß
Tel.: +49 (0)711 35880-292
Fax: +49 (0)711 35880-257
E-Mail: christian.suess@stinnos.de



Branchentag Baustoffe und Entsorgung:

Blick hinter die Kulissen

Anfang Juni fand der erste Branchentag des Freight Logistics Marktbereichs Baustoffe und Entsorgung im KundenServiceZentrum in Duisburg statt. Bei der Veranstaltung konnten die Stinnes-Kunden vor Ort einen Blick in die Arbeitsprozesse und neuesten Entwicklungen im Schienengüterverkehr werfen und im direkten Gespräch Möglichkeiten einer vertieften Zusammenarbeit erörtern.

Die Veranstaltung fand reges Interesse. So waren mehr als 50 Kunden der Einladung nach Duisburg gefolgt. Viele zeigten sich von den Leistungen der zentralen Schaltstelle der Railion Deutschland AG beeindruckt. Gut 1.200 Mitarbeiter haben dort rund um die Uhr sieben Tage pro Woche Kontakt mit den insgesamt 5.500 Bahnkunden. Das KundenServiceZentrum ist unter anderem für die nationale und internationale Auftragsabwicklung zuständig, die von der Auftragsannahme und -steuerung über Sendungsverfolgung und transportbegleitende Informationen bis hin zur Abrechnung reicht. Dabei stehen den Mitarbeitern modernste IT- und Telekommunikationssysteme zur Verfügung, um die rund 200.000 Transportaufträge pro Monat zu bearbeiten.

Bunte Themenvielfalt

Im Mittelpunkt des Branchentages standen unterschiedliche Vorträge, die sich unter anderem mit der Darstellung der Prozess- und Produktwelt von Stinnes und der nationalen und internationalen systemgestützten Transportsteuerung befassten. Die Kunden konnten gezielt Fragen stellen und sich über die für sie wichtigen Prozesse detailliert

informieren. Die Begrüßungsrede hielten Jens Küter, Leiter des KundenServiceZentrum und Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe und Entsorgung. Sachsenröder betonte bei seiner Ansprache das wesentliche Ziel der Veranstaltung: den direkten und intensiven Dialog mit den Kunden.

Zu den weiteren in den Vorträgen behandelten Themen gehörten unter anderem die Änderungen, die durch das neue internationale Frachtrecht COTIF 1999 entstehen, das seit dem 1. Juli gültig ist (siehe hierzu FreightNews 3/2006, Seite 1). Die Referenten behandelten ausführlich die sich dadurch ergebenden Veränderungen im Schienentransport sowie den neuen internationalen Frachtbrief und die damit verbundenen Auswirkungen.

Ebenfalls zentraler Punkt war das neue „Produktionssystem 200X“, mit dem Railion die Produktion seines Einzelwagenverkehrs noch zuverlässiger, leistungsfähiger und wirtschaftlicher gestalten will (siehe hierzu FreightNews 1/2006, Seite 11). Künftig wird durch die verstärkte Bündelung von Transporten auf zentrale Korridore und in große Zugbildungsanlagen die Anzahl der

erforderlichen Güterzugverbindungen im System abnehmen und die operative Leistungsfähigkeit steigen. Den Kundenanforderungen wird jedoch nach wie vor umfassende Rechnung getragen. Die Umsetzung des neuen Systems erfolgt größtenteils zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006.

Im Anschluss an die informativen Vorträge besuchten die Kundenvertreter am Nachmittag ihre jeweils zuständigen Betreuungsteams. Dort wurde den Gästen anhand individueller Fälle das operative Tagesgeschäft im KundenServiceZentrum live vor Augen geführt. Am Ende des Tages erhielten die Kunden so genannte Feedbackbögen, mit denen sie die Veranstaltung und das Leistungsspektrum des KundenServiceZentrum benoten konnten. Die Resonanz fiel durchweg positiv aus – ein weiterer Grund für alle Beteiligten, den Branchentag auch im kommenden Jahr zu wiederholen. ■



Die Kundenvertreter besuchten auf der Veranstaltung auch ihre jeweiligen Betreuungsteams, um sich über das operative Tagesgeschäft im KundenServiceZentrum zu informieren



Foto: EMO



Foto: RBH

Im niederländischen Hafen Ijmuiden wird die Kohle direkt vom Seeschiff aufs Binnenschiff umgeschlagen (l.) und über den Rhein zur Kohleinsel (r.) im Duisburger Hafen transportiert

Komplettlösung per Bahn und Schiff

Seit Mai 2006 organisiert Stinnes im Auftrag der RAG Verkauf GmbH den Transport von rund 640.000 Tonnen Steinkohle von den ARA-Häfen zum STEAG-Kraftwerk Voerde am Niederrhein. Dabei handelt es sich um eine logistische Gesamtlösung für die gesamte Transportkette. Sie beinhaltet wahlweise den direkten Schienentransport oder den intermodalen Transport per Binnenschiff, Umschlag, eventueller Zwischenlagerung und Nachlauf auf der Schiene.

Die RAG Verkauf GmbH hat sich gemeinsam mit Stinnes für Transporte per Bahn und Schiff entschieden, um jederzeit die Versorgung des Kraftwerks mit Steinkohle gewährleisten zu können. Diese trifft aus Übersee mit dem Schiff in den niederländischen Häfen Rotterdam, Amsterdam oder Ijmuiden ein. Der Hauptanteil von 540.000 Tonnen wird im intermodalen Verkehr über das Binnenschiff zunächst in den Duisburger Raum gefahren, dort zwischengelagert und im Nachlauf je nach Bedarf per Bahn zum Kraftwerk weitertransportiert. Benötigt die RAG Verkauf GmbH kurzfristige Mehrmengen, kommen Güterzüge ab den Häfen Rotterdam zum Einsatz. Sie bringen die Kohle schnell und flexibel direkt ins Kraftwerk – rund 100.000 Tonnen sollen es bis Dezember 2006 sein.

Den Bahnverkehr führen Railion Deutschland und Railion Nederland in enger Kooperation mit der DB-Tochter RBH durch. Die Kohle wird dabei im Pendelverkehr über die Grenze bis Gelsenkirchen-Bismarck gefahren. Den restlichen Weg bis zum Empfangsbahnhof Möllen nahe dem Kraftwerk Voerde übernimmt dann die RBH. Sie kümmert sich auch um den Umschlag und die Zwischenlagerung der Kohle. „Zwischen 2.600 und 2.700 Netto-Tonnen fahren wir pro Zug“, nennt Thorsten Noll, Projektmanager bei Freight Logistics, Marktbereich Montan, die eindrucksvolle Transportmenge. „Das sind jeweils 44 Wagen mit einem Fassungsvermögen von über 60 Tonnen.“

Bei den Verkehren werden spezielle Schüttgutwagen der Bauart Fal eingesetzt. Sie

wurden eigens mit verstärkten Zughaken ausgestattet, damit diese bei der Fahrt nicht reißen. Denn die Kraft von drei Dieselloks wirkt auf die Wagen, wenn der tonnenschwere Zug in Bewegung gesetzt wird. Der Vorteil der Dieselloks liegt darin, dass diese an der deutsch-niederländischen Grenze durchfahren können und ihr dortiger Einsatz nicht von den unterschiedlichen Stromsystemen beider Länder abhängt.

Von Bord zu Bord

Beim Transport per Binnenschiff arbeitet Stinnes eng mit der niederländischen Konzerntochter DAP Barging B.V. zusammen, an der Railion Deutschland AG zu mehr als 50 Prozent beteiligt ist. Ein Teil der auf dem Wasserweg transportierten Kohle landet mit dem Seeschiff im niederländischen Hafen Ijmuiden an. Da dort keine Umschlaganlagen zur Verfügung stehen, sorgen Schwimmkräne für den direkten Umschlag auf das Binnenschiff. Dieses bringt die Kohle dann über den Rhein direkt in den Duisburger Raum. Auf der so genannten Kohleinsel, die von der RBH betrieben wird, erfolgt die Zwischenlagerung. Die RBH sorgt dann für den Schienennachlauf nach Voerde.



Foto: STEAG

Kraftpaket am Niederrhein

Das Kraftwerk Voerde im Kreis Wesel liegt unmittelbar am Rhein und ist ein reines Steinkohlekraftwerk. Jährlich produziert es aus zirka 3,7 Millionen Tonnen Kohle rund 11,5 Milliarden Kilowatt Strom. Die vier Kraftwerksblöcke besitzen zusammen eine Leistung von über 2.200 Megawatt und decken damit den Strombedarf von etwa 3 Millionen Haushalten – was dem Bedarf von Hamburg und München entspricht. Das Voerder Kraftwerk ist damit das größte des zur RAG Aktiengesellschaft gehörigen Betreibers STEAG. Ein Kohlelager mit einem Fassungsvermögen von 350.000 Tonnen sorgt außerdem dafür, dass Verbrauchsschwankungen problemlos aufgefangen werden können. ■

„Durch unser neues Komplettangebot benötigt die RAG Verkauf GmbH nur noch einen Ansprechpartner für die gesamte Logistikkette“, nennt Thomas Reiser, zuständiger Key Account Manager im Marktbereich Montan, die Vorteile der gebündelten Logistikleistungen aus einer Hand. „Dabei gibt es natürlich eine enge Terminabsprache mit dem Kunden bezüglich der Kohlelieferungen.“ Ein weiteres Plus: Der Kunde erhält eine nach seinen Wünschen und Bedürfnissen erstellte Rechnung. „Dadurch besitzt

er eine transparente und nachvollziehbare Abrechnungsgrundlage und weiß immer genau, welche Kosten auf ihn zukommen“, ergänzt Noll.

Mit den Kohletransporten für die RAG Verkauf GmbH kann Stinnes seine Kompetenz als Dienstleister für umfassende Logistiklösungen unter Einbeziehung verschiedener Verkehrsträger voll und ganz unter Beweis stellen. „Wir gehen davon aus, dass nicht nur die RAG Verkauf GmbH im nächsten

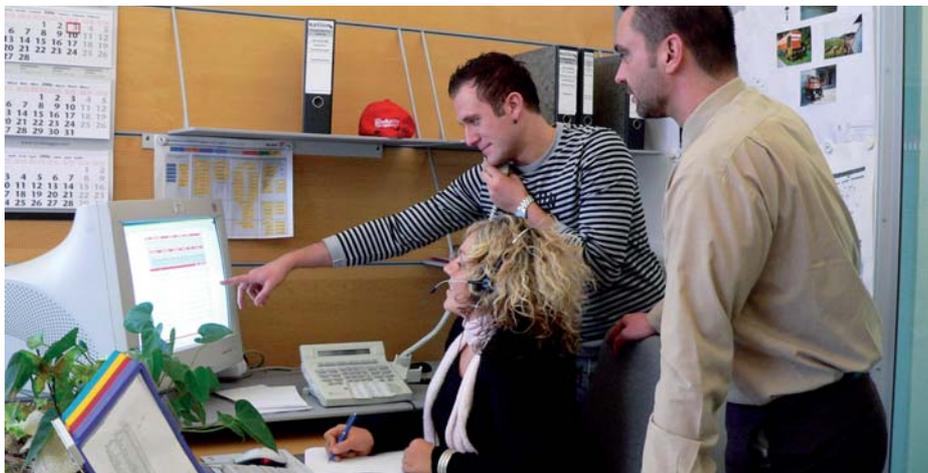
Jahr weiter mit uns fährt, sondern wir auch andere Kunden aus dem Montanbereich von unseren Komplettleistungen überzeugen können“, ist sich Reiser sicher. ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Marktbereich Montan
Thomas Reiser
Tel.: +49 (0)6131 15-61139
Fax: +49 (0)6131 15-60917
E-Mail: thomas.reiser@stinnes.de

Logistikeitstand für UPM:

Testphase erfolgreich abgeschlossen

Für zwei süddeutsche Werke des internationalen Papierherstellers UPM wurde im Rahmen eines Pilotprojekts im vergangenen Jahr ein webbasierter Logistikeitstand zur Optimierung seiner Transportabwicklung implementiert. Eine eigens durchgeführte Befragung zeigte, dass die Nutzer mit der neuen Kommunikationsplattform sehr zufrieden sind.



Die neue Internetplattform wird von den Mitarbeitern im KundenServiceZentrum in Duisburg zentral betreut

Die Idee zu einem webbasierten Leitstand war während einer Untersuchung der europaweiten Logistik von UPM entstanden. Das in Finnland ansässige Unternehmen ist einer der weltweit führenden Papierproduzenten. Im Auftrag des Marktbereichs Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter war der Leitstand vom Bereich Logistik Service gemeinsam mit dem Institut für Informationswirtschaft (IIW) in Langenfeld in die Tat umgesetzt worden (siehe FreightNews 2/2005, Seite 9). Das Ziel: alle am Transport beteiligten Bereiche effizienter mit Informationen zu versorgen, Ressourcen besser einzusetzen und die ge-

samte Kommunikation zu optimieren. Nach Abschluss der halbjährigen Testphase erfolgte im November 2005 die Endabnahme des Logistikeitstandes durch das KundenServiceZentrum, wo der Leitstand operativ betreut wird.

Die neue Kommunikationsplattform ermöglicht UPM eine zentrale Abwicklung zahlreicher Prozesse, die zuvor konventionell per Fax, E-Mail oder Telefon durchgeführt wurden. Dazu gehören zum Beispiel die Waggonbestellung, sowie die Abwicklung eines Transportauftrags. Weiterhin verfügt UPM mit dem Leitstand über einen virtu-

ellen Waggonpool und eine Übersicht über alle zulaufenden Wagen. „Das bedeutet eine vereinfachte Dateneingabe, automatisch erzeugte Formulare und einen zeitnahen Zugriff auf alle transportrelevanten Informationen“, beschreibt Marktbereichsleiter Karsten Sachsenröder die zentralen Vorteile des Leitstandes.

Bei der Befragung gaben sowohl die Nutzer der Firma UPM als auch die des KundenServiceZentrums an, dass vor allem die Administration effizienter geworden sei. Das heißt: schnellere, einfachere und zuverlässigere Waggonbestellung und -gestellung, ein effektiverer Einsatz von Wagenmaterial und transparente Auftragsstati. Nachdem sich der Leitstand im täglichen Geschäft bewährt hat, sollen nun weitere administrative UPM-Abteilungen, beteiligte EVU und Privatwageneinsteller ebenfalls Zugriff darauf erhalten. Die hierzu erforderlichen Anpassungen werden zurzeit realisiert.

„Einen solchen Logistikeitstand können wir natürlich auch für andere Kunden einsetzen“, unterstreicht Lothar Welker vom Bereich Logistik Service. „Entsprechendes Interesse wurde bereits signalisiert.“ ■

Stinnes AG
Freight Logistics
Logistik Service
Lothar Welker
Tel.: +49 (0)6131 15-67802
Fax: +49 (0)6131 15-61062
E-Mail: lothar.welker@stinnes.de



Universalhafen im Doppelpack

Die Bremischen Häfen bestehen aus den Hafengruppen Bremerhaven und Bremen-Stadt und bilden zusammen nach Hamburg den zweitgrößten deutschen Universalhafen. Gleichzeitig zählen sie mit mehr als 3,7 Millionen umgeschlagenen Standardcontainern im vergangenen Jahr zu den 20 wichtigsten Containerhäfen der Welt.

Als Bremerhaven 1827 gegründet wurde, konnten auch die kühnsten Optimisten nicht ahnen, dass sich der Hafen an der Wesermündung zu einem wichtigen maritimen Umschlagzentrum entwickeln würde. Heute ist die Seestadt mit ihren modernen Auto- und Containerterminals eine bedeutende Drehscheibe im internationalen Seegüterverkehr. Das zeigen die Zahlen: Allein im vergangenen Jahr konnten die Zwillingshäfen an der Weser einen Seegüterumschlag von 54 Millionen Tonnen und damit einen Zuwachs von 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr vorweisen.

Während das nur etwa 32 Seemeilen von der offenen See entfernte Bremerhaven problemlos für große Containerschiffe erreichbar ist, handelt es sich bei dem 60 Kilometer weiter stromaufwärts an der Weser liegenden Bremen um den am weitesten im Binnenland gelegenen deutschen Seehafen. In den vergangenen Jahren gab es deshalb

zwischen beiden Hafengruppen eine Aufgabenteilung: In Bremerhaven liegt der Schwerpunkt des Umschlaggeschehens für Container und Pkw-Transporte, in Bremen konzentrieren sich dagegen die wertschöpfungsintensiven vor- und nachgelagerten Tätigkeiten. Neben konventionellem Stückgut spielt dort auch der Umschlag von Massen- und Schüttgütern eine wichtige Rolle.

Die beiden Universalhäfen haben sich optimal auf die Anforderungen der unterschiedlichsten Warenarten eingestellt. So gibt es spezielle Umschlagterminals für Getreide und Futtermittel, Erze, Kohle, Schrott sowie Papier und Zellulose mit den entsprechenden Möglichkeiten für die Zwischenlagerung. Sämtliche Terminals verfügen über spezifische Hebe- und Flurförderzeuge, die den direkten Umschlag auf die verschiedenen Verkehrsträger schnell und sicher erledigen. Schwergut bis zu 1.000 Tonnen kann mit den zahlreichen Schwimm-

Mobil- und Landekränen bewegt und umgeschlagen werden. Auch die Straßen, Schienen und Brücken in den Häfen sind entsprechend ausgelegt. Eine Vielzahl von Unternehmen bieten sich für vor- und nachgelagerte Dienstleistungen der Ladungsbehandlung sowie Kontrollfunktionen an.

Optimale Hinterlandanbindung

Für die Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens ist neben der Leistungsfähigkeit und der seewärtigen Zufahrt auch die Hinterlandanbindung von entscheidender Bedeutung. Bremen und Bremerhaven verfügen nicht nur über ausgezeichnete Schienenverbindungen zu den großen Wirtschaftsräumen in Deutschland und Europa, sondern auch über eine leistungsfähige Hafenbahn mit einem Gleisnetz von über 200 Kilometer Länge. Nahezu 50 Prozent des bremischen Hinterlandverkehrs werden auf der Schiene transportiert, im Containerfernverkehr beträgt der Schienenanteil sogar zwei Drittel. Zweite große Säule des Hinterlandverkehrs sind die Straßentransporte mit einer guten Anbindung an das nationale und internationale Straßennetz. Über Mittelweser und den Küstenkanal ist zudem ein optimaler Anschluss an die Binnenwasserstraßen gegeben.

Die Bremischen Häfen waren schon oft Vorreiter, wenn es um innovative logistische Lösungen ging: So wurde vor etwa 30 Jahren mit WADIS das erste Hafeninformativ- und Kommunikationssystem der Welt entwickelt, das den Kurs in eine elektronische Hafenzukunft wies. Das vor 15 Jahren entstandene Güterverkehrszentrum war das erste in Deutschland und besitzt nach wie vor europaweit Modellcharakter. Zu den Innovationen der Vergangenheit zählt auch der überseeische Containerverkehr, der seine europäische Premiere vor fast 40 Jahren in Bremerhaven hatte.

Stromkaje: Anlegestelle für riesige Containerschiffe

Heute ist die 3.300 Meter lange Stromkaje an der Weser in Bremerhaven mit einem Umschlag von rund 37 Millionen Tonnen pro Jahr der wichtigste Hafenteil. Hier können die größten Containerschiffe der Welt anlegen. Allein in den vergangenen sieben Jahren verdoppelte sich der Containerumschlag mit einer durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate von knapp 11 Prozent. Deshalb wurde im November 2003 das Containerterminal IIIa fertiggestellt. Der 340 Meter lange Liegeplatz ist bereits der zehnte für Großcontainerschiffe. Mit dem im Sommer 2004 begonnenen Bau des fast 1.700 Meter langen Containerterminals IV, der längsten Kaianlage Europas, sollen bis spätestens 2008 noch vier weitere Liegeplätze hinzukommen. Damit wollen die Bremischen Häfen vom prognostizierten Zuwachs im weltweiten Containergeschäft profitieren.

Neben dem Containerumschlag gehört die Automobillogistik zu den wichtigsten Standbeinen. Allein in diesem Jahr wird es einen Anstieg auf etwa zwei Millionen Fahrzeuge geben. Rund 1.000 Schiffe jährlich müssen durch das Nadelöhr der Nordsee fahren, um die Bremerhavener Umschlaganlagen für Automobile zu erreichen. Deshalb wird der Ausbau der 1897 erbauten Kaiser-schleuse vorangetrieben. Sie soll auf 300 Meter Länge und 55 Meter Durchfahrbreite erweitert werden, um auch modernen Auto-Carriern von über 200 Meter Länge Durch-fahrt gewähren zu können. Das derzeit größte europäische Schleusenbauprojekt soll 2010 fertig sein. Dann verfügt Bremerhaven gleich über zwei große Schleusen.

Im Jahr 2002 wurde das Management der Bremischen Häfen der Hafengesellschaft bremenports GmbH & Co. KG übertragen.

bremenports kümmert sich vor allem um Hafeninfrastruktur, so zum Beispiel um die Planung, den Bau und die Unterhaltung der Schleusen, Kaianlagen und Terminals. Die Gründung von bremenports ist ein Meilenstein in der bremischen Hafenpolitik, denn die privatwirtschaftliche Konzeption ist eine Anpassung an die Struktur der dort

tätigen Unternehmen, was eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und Flexibilität der beiden Häfen bedeutet. Zudem wird erstmals ein deutscher Universalhafen privatwirtschaftlich gemanagt. Nicht zuletzt deshalb besitzen die Bremischen Häfen eine Vorreiterstellung unter den norddeutschen Seehäfen. ■

Die Hafenaktivitäten von Stinnes

Auch Stinnes Freight Logistics nutzt im Auftrag seiner Kunden die umfangreichen Umschlag- und Lagermöglichkeiten der Bremischen Häfen und transportiert die unterschiedlichsten Güter auf der Schiene dorthin. Allein von und nach Bremerhaven fährt Railion wöchentlich bis zu 100 Eingangs- und 140 Ausgangszüge. Einige Beispiele aus den einzelnen Marktbereichen zeigen exemplarisch das breite Portfolio:

Bereits im ersten Halbjahr 2006 gingen 180.000 Tonnen Bleche und Stahlträger sowie 350.000 Tonnen Rohre für deutsche Stahlproduzenten über den **Marktbereich Montan** auf der Schiene nach Bremen. Ab September sollen in einem neuen Projekt 200.000 Tonnen Stahlrohre zusätzlich für den Export in die USA nach Bremen-Großland transportiert werden.

Für den **Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter** besitzen die Bremischen Häfen eine herausragende Bedeutung, denn dort lässt sich neben Kaffee, Früchten, Papier und Zellulose vor allem Schnittholz für den Export nach Übersee optimal umschlagen. Allein im vergangenen Jahr wurden nach Bremen-Großland und Bremen Inlandshafen rund 400.000 Tonnen gefahren.

Der **Marktbereich Chemie/Mineralöl/Düngemittel** konnte einen Neuverkehr mit rund 30.000 Tonnen Mineralöl für einen Mineralölkonzern von dessen Werk nach Bremen Inlandshafen gewinnen. Im Kombinierten Verkehr transportiert die Stinnes-Tochter **BTT BahnTank Transport GmbH** über 400 Container im Jahr für ein großes Chemieunternehmen nach Bremerhaven, die dann wieder leer ins Werk gebracht werden.

Auch der **Marktbereich Baustoffe und Entsorgung** fährt zahlreiche Verkehre nach Bremen auf der Schiene. Für einen großen Baustoffproduzenten wurden im vergangenen Jahr knapp 90.000 Tonnen Zement dorthin befördert. Pro Auftrag gehen bis zu 7.000 Tonnen des Baustoffs per Flextrain mit direktem Anschluss an das Seeschiff nach Bremen Hafen.

Im Auftrag der **Schenker Automotive RailNet GmbH** treffen allein aus dem Raum Stuttgart täglich bis zu sechs Großraumgüterwagen mit Autoteilen in Bremen-Großland ein. Auch Fahrzeuge verschiedener Automobilhersteller werden im Einzelwagen- und Ganzzugverkehr nach Bremerhaven zur Verschiffung versandt. ■



Foto: bremenports GmbH & Co. KG

Drehkreuz für die Automobillogistik:
Rund 2 Millionen Fahrzeuge werden 2006 in Bremerhaven umgeschlagen

Neuer Frachtbrief für den Schienenverkehr zwischen Ost und West

Durch die Einführung eines einheitlichen Frachtbriefs ab dem 1. September 2006 können erstmals Transporte mit einem einzigen Beförderungsdokument zwischen Europa und den GUS-Staaten verkehren. Grundlage ist eine Vereinheitlichung der bisher getrennten CIM- und SMGS-Frachtbriefe.

Für die Entwicklung der internationalen Bahntransporte auf den Korridoren zwischen Europa und Asien stellt das Nebeneinander der beiden Rechtssysteme bis heute ein Hindernis dar. Mit dem neuen einheitlichen Frachtbrief kann jetzt eine wichtige administrative Hürde an den jeweiligen Grenzen der betroffenen Länder (siehe Grafik) überwunden werden, nämlich das Umschreiben der Dokumente der „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ (CIM) und der „SMGS“, dem Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr osteuropäischer Länder.

Für die Kunden und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ergaben sich aus der bisherigen Situation zahlreiche Nachteile, wie zusätzliche Kosten, Fehlerquellen beim Umschreiben der Frachtbriefe und vor allem zeitliche Verzögerungen sowie Rechtsunsicherheiten. Auf der „International Rail Transport Law Conference“ im Oktober 2003 in Kiew verpflichtete sich deshalb das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), einen einheitlichen Frachtbrief aus-

zuarbeiten, der sowohl die Angaben von CIM als auch von SMGS enthält. Das neue Dokument beruht auf dem Rahmenmuster der Vereinten Nationen für Handelsdokumente. Auf der Vorderseite des Dokuments stehen alle maßgeblichen Angaben für den CIM-Bereich und Teilangaben für den SMGS-Bereich, auf der Rückseite des Dokuments ausschließlich SMGS-Daten.

Freiwillige Verwendung

Die neuen Bestimmungen wurden vom CIT und dem östlichen Pendant, der „Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen“ (OSShD), jeweils in einem Handbuch zusammengefasst. Daraus geht hervor, dass der neue Frachtbrief nur von Kunden und Beförderern verwendet wird, die dies wünschen. Weiterhin gibt es die Möglichkeit, wie bisher einen neuen Frachtbrief an der Grenze zwischen beiden Rechtsregimen auszustellen, beispielsweise, um Geschäftsgeheimnisse zu wahren. Die Rubriken der Felder des neuen Frachtbriefes werden teilweise in zwei Sprachen gedruckt: in Russisch sowie zusätzlich in Deutsch, Englisch oder Französisch.

Die einzelnen EVU der Länder sind dafür zuständig, die nötigen Vorkehrungen für die Einführung des neuen Frachtbriefs zu treffen. So kümmert sich DB Logistics um die Anpassung der Beförderungsorganisation, der Informationssysteme und der Verträge. Voraussichtlich ab dem 27. November ist Railion in der Lage, den neuen Frachtbrief auch elektronisch zu erfassen und zu drucken. In Zukunft soll es möglich sein, die Frachtbriefinhalte auf elektronischem Weg an die jeweiligen Beförderer zu versenden. Zusätzlich wird im KundenServiceZentrum in Duisburg ein spezielles Kompetenzteam aufgebaut, das die Einführung und spätere Verwendung des neuen Frachtbriefs begleitet. Eingesetzt werden soll das neue Dokument zunächst auf ausgewählten Relationen, um noch vorhandene Schwachstellen kontrolliert beheben zu können.

Der neue Frachtbrief stellt einen wichtigen Schritt in Richtung einer vereinfachten Interoperabilität zwischen Ost und West dar. Die nächste Phase wird sich mit einer Vereinheitlichung der Haftungsbestimmungen befassen, sowohl zwischen Kunde und Beförderer als auch zwischen den jeweiligen Behörden. Langfristig ist die Einführung eines einheitlichen Eisenbahnrechts geplant, das sowohl in Europa als auch Asien Gültigkeit besitzt. ■



Spezielle Tankcontainer von BTT sorgen für einen sicheren Transport des Gefahrguts



Gut kombiniert

Seit mehreren Jahren beliefert die Solvay Chemicals GmbH in Rheinberg das Chemieunternehmen Huntsman Advanced Materials SL im spanischen Pamplona mit Epichlorhydrin. Aufgrund einer Umstellung bei der spanischen Bahn RENFE waren die Verkehre jedoch gefährdet. Mit einem neuen Transportkonzept konnte die Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH Solvay überzeugen, weiter auf die Schiene zu setzen.

Der Transport von Rheinberg nach Pamplona war bislang gemeinsam von Railion, der französischen SNCF und RENFE durchgeführt worden. Anfang des Jahres hatte die spanische Bahn jedoch ihre Gefahrguttransporte neu organisiert und wollte in diesem Zusammenhang die Verkehre über den Grenzübergang Hendaye-Irun nicht mehr im Einzelwagensystem, sondern nur noch in Wagengruppen mit mindestens drei Wagen abwickeln. „Dadurch hätte Solvay doppelt so viele Kesselwagen einsetzen müssen, da die Wagen wesentlich länger als zuvor in Pamplona stehen“, erläutert Hans Tappert, zuständiger Kundenberater bei BTT die Problematik. „Dies hätte zu einer nicht vertretbaren Steigerung der Kosten geführt.“

In gemeinsamen Gesprächen mit dem Kunden fand man schließlich die Lösung: Solvay wurde ein Angebot für Transporte im kombinierten Verkehr unterbreitet. BTT verfügt hier über jahrelange Erfahrung und organisiert allein für das Chemieunternehmen in mehreren Geschäftsbereichen multimodale Verkehre, davon zirka 10.000 Tonnen pro Jahr mit Epichlorhydrin. Die Chemikalie – ein bedeutendes Zwischenprodukt für viele organische und chemische Reaktionen – wird unter anderem zur Herstellung von Epoxidharzen verwendet und ist ein Gefahrgut, das besonders vorsichtig behandelt und befördert werden muss.

Das neue Konzept überzeugte sowohl Solvay als auch Huntsman, wie sich bei den weiterführenden Gesprächen in Pamplona

Ende Dezember 2005 zeigte. „Dabei ging es in erster Linie um Sicherheitsbestimmungen und die Lieferqualität des Produkts“, beschreibt Tappert die behandelten Themen. „Auch der Fahrweg für den Lkw wurde genau festgelegt und die Überwachung des gesamten Transportweges sowie die dafür notwendigen Statusmeldungen.“

Nahtlose Transportkette

Die Transportkette per Schiene und Straße ist genau durchdacht: Die Tankcontainer werden im Werk von Solvay in Rheinberg zunächst per Lkw zum Terminal in Köln-Eifeltor transportiert, wo der Umschlag auf die Schiene erfolgt. Von dort geht es einmal täglich mit dem Zug nach Bayonne in Südfrankreich, rund zweieinhalb Tage dauert die Fahrt. In Bayonne übernimmt ein Partnerunternehmen von BTT die Container und befördert diese mit dem Lkw die letzten 150 Kilometer auf der Straße nach Pamplona. Durch die tägliche Containerverladung kann das Geschäft immer termingerecht abgewickelt werden. Aber BTT hat noch ein weiteres Ass im Ärmel, wie Tappert verrät: „Als Sicherheitspuffer deponieren wir immer einen Tankcontainer im Terminal in Bayonne, um den Empfänger jederzeit zuverlässig versorgen zu können.“

Darüber hinaus hat BTT eigens für den Transport des Produkts in die Modifizierung von Tankcontainern mit einer speziellen Ausrüstung für die Beförderung von Epichlorhydrin investiert. So sind unter anderem spezielle Anschlusskupplungen für

die Entladung notwendig. Auch Huntsman modifizierte die eigene Entladestelle in seinem Werk in Pamplona, damit diese für die Tankcontainer von BTT geeignet und die notwendige Sicherheit gewährleistet ist. Inzwischen sind die Umbauten abgeschlossen und die ersten Probetransporte zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelaufen.

„Wir haben für die Containertransporte mit Solvay einen mehrjährigen Vertrag abgeschlossen und gehen davon aus, die Zusammenarbeit im kommenden Jahr sukzessive ausbauen zu können, wenn die Verkehre weiter so erfolgreich laufen“, ist BTT-Geschäftsführer Hans-Georg Werner überzeugt. „Dies gilt auch für die zahlreichen anderen Produkte, die wir für den Kunden transportieren.“ ■

BTT BahnTank Transport GmbH
Hans Tappert
Tel.: +49 (0)211 86048-56
Fax: +49 (0)211 86048-58
E-Mail: hans.tappert@btt-gmbh.de

Abkürzung „EG“ in Ursprungsnachweisen nicht mehr zulässig

Bei Beförderungen von Ursprungswaren der Europäischen Gemeinschaft nach Drittländern darf im Rahmen des Präferenzverkehrs auf den Ursprungsnachweisen – zum Beispiel Warenverkehrsbescheinigung EUR.1, Lieferantenerklärung, Erklärung auf der Rechnung – die Abkürzung „EG“ für Europäische Gemeinschaft nicht mehr verwendet werden. Grund dafür ist, dass der so genannte Iso-Alpha-Code „EG“ für Ägypten steht. Der Begriff „Europäische Gemeinschaft“ sollte in Deutsch oder einer anderen Sprache ausgeschrieben oder die Abkürzung „CE“ für „Communauté Européenne“, „EEC“ oder „CEE“ benutzt werden. Der Begriff „Europäische Union“ und seine Abkürzung sind generell zu vermeiden, da die hier betroffenen Freihandelsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft beziehungsweise der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft abgeschlossen wurden. ■



STINNESrailport Oosterhout:

Breites Logistikspektrum

Für Verlager und Empfänger, die keinen eigenen Gleisanschluss besitzen, hat Stinnes vor zweieinhalb Jahren das Logistiksystem STINNESrailport ins Leben gerufen. Der im südniederländischen Oosterhout gelegene Railport ist unter anderem auf das Handling von Papierrollen, Paletten und Gefahrgut spezialisiert.

Beim Railportsystem handelt es sich um bimodale und universell nutzbare Logistikzentren, die den direkten Umschlag der Güter von der Schiene auf die Straße und umgekehrt ermöglichen. Das Angebot wird durch umfangreiche logistische Zusatzleistungen ergänzt, wie zum Beispiel Palettieren, Kommissionieren, Zwischenlagerung und Zollabwicklung. Zusammen ergeben sie intelligente und kundenspezifische Gesamtlösungen (siehe dazu FreightNews 2/2005, Seite 10). Derzeit gibt es insgesamt 14 Railports in Deutschland, Italien, Dänemark sowie in den Niederlanden.

Der im Auftrag von Stinnes von der niederländischen Spedition De Graaf Logistics betriebene STINNESrailport Oosterhout

besteht seit Anfang 2005 und bietet Logistikleistungen für nahezu jede Branche. Er verfügt über eine eigene Umschlaghalle sowie weitere Hallen mit einer Hallenlagerfläche von nahezu 14.000 Quadratmetern, in denen Güter unterschiedlichster Art sicher gelagert werden können. Darüber hinaus gibt es eine Umschlaghalle mit 135 Meter Ladegleis sowie über 30 Lkw-Beladetore. Eine erhöhte Entladeplattform erleichtert zusätzlich den Umschlag von auf der Schiene transportierter Ware.

Spezifisches Transport- und Umschlagequipment

Zu den Besonderheiten des Railports zählt eine eigens für Gefahrgut ausgelegte Halle,

die mit einem speziellen Feuerschutzsystem ausgestattet ist und allen Anforderungen für die Lagerung chemischer Produkte entspricht. Daneben gehören auch der Vor- und Nachlauf per Lkw sowie Kommissionierungsleistungen zum breiten Logistikangebot des Railports. Mit etwa 60 Lkws, einem Klammerstapler für Rollenpapier, einem Gabelstapler und Flurförderfahrzeugen verfügt der Railport sowohl über umfangreiches als auch spezifisches Transport- und Umschlagequipment.

Bislang nutzen vor allem Kunden aus der Hygienepapier-, Konsumgüter- und Chemiebranche den STINNESrailport Oosterhout. Doch auch für andere Branchen gibt es gute Voraussetzungen: So können über einen im Freien gelegenen Umschlagplatz großvolumige Güter wie zum Beispiel Stahlträger und Betonplatten oder auch kranbare Ware umgeschlagen und gelagert werden. „Aufgrund der guten Auftragslage ist schon bald eine Erweiterung des Railports geplant, dabei soll auch ein neues Gleis gebaut werden“, wirft Kees Hoving, zuständiger Key Account Manager bei Stinnes Nederland, einen Blick in die nahe Zukunft. ■

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

Stinnes Nederland
Kees Hoving
Tel.: +31 (0)30 2357023
Fax: +31 (0)30 2313126
E-Mail: kees.hoving@stinnes.nl