

Railways

Nr. 4 | Dezember 2007

Informationen rund um die Schienenlogistik



Starker Partner für die Montanindustrie

Im Fokus

**Railion schafft Platz für das
Frankfurter Europaviertel**

Intermodal

**Hupac:
Auf Wachstum eingestellt**

International

**Vom Ton
zur Fliese**



Dr. Klaus Krempfer
Vorstandsvorsitzender von Railion Deutschland

Liebe Leserinnen und Leser,

es war ein turbulentes Jahr: Gleich im Januar traf der Sturm „Kyrill“ unseren Schienengüterverkehr sehr hart. Auch der Streik der Lokführergewerkschaft GDL hat Sie und uns in den vergangenen Wochen zum Teil rund um die Uhr in Atem gehalten. Leider können wir auch zum Zeitpunkt der Drucklegung der vorliegenden „Railways“ noch nichts über den Ausgang der Tarifverhandlungen sagen. Umso wichtiger ist es für mich zu betonen, dass Sie und Ihre Situation bei all unseren Bemühungen im Mittelpunkt stehen. Wir kennen die Auswirkungen des Arbeitskampfes auf Ihre Produktion. Deshalb haben wir gleich zu Anfang sämtliche Beamten und Mitarbeiter aus der Verwaltung reaktiviert, die einen Lokführerschein besitzen, damit die für Sie versorgungsrelevanten Züge fahren können.

Erfreulich war die Zusammenarbeit der Eisenbahnerfamilie beim Abtransport rückgestauter Züge. Die Railion-Mitarbeiter waren unermüdlich im Einsatz und die Zusammenarbeit mit der DB Netz AG funktionierte hervorragend: Erstmals seit 100 Jahren hatte der Schienengüterverkehr teilweise Vorfahrt gegenüber dem Personenverkehr.

Ein weiterer Punkt ist erwähnenswert: Wir haben zum ersten Mal auch konkurrierende EVU eingesetzt, um Ihnen eine den Umständen entsprechend gute Versorgung zu gewährleisten. Dass wir aber auch unter normalen Umständen hervorragend mit Privatbahnen zusammenarbeiten, zeigt das Beispiel auf Seite 23. Gemeinsam mit der Hörseltalbahn GmbH (HTB) sind wir an den europaweiten Fahrzeug- und Teiltransporten von Opel maßgeblich beteiligt.

Wir tun alles, um den wachsenden Anforderungen im Schienengüterverkehr gerecht zu werden und unsere Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen. So werden wir bis 2012 rund 2,5 Milliarden Euro in neue Lokomotiven, Güterwagen und anderes Equipment investieren. Eine der ersten Branchen, die davon profitiert, ist die Montanindustrie. Ihr ist ein thematischer Schwerpunkt dieses Hefts gewidmet. Dazu gehört die Titelgeschichte über die Donges Stahlbau GmbH: Um die Abwicklung der logistischen Leistungen für den Stahlbauer zu optimieren, haben wir die Lagerkapazitäten unseres **Railports** in Darmstadt erweitert und dort in nur einem Tag einen 42-Tonnen-Portalcran errichtet. Lesen Sie mehr zu diesem spannenden Thema auf Seite 6.

Doch auch im zukunftssträchtigen Entsorgungsmarkt ist Railion aktiv. So übernehmen wir derzeit nicht nur den Abtransport von rund 135.000 Tonnen Altschotter im künftigen Frankfurter Europaviertel, sondern auch die umweltgerechte Entsorgung kontaminierter Erde von einer Mülldeponie in Südtirol. Mehr dazu in diesem Heft auf den Seiten 12 und 13.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien – auch im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr.

Herzlichst Ihr

Dr. Klaus Krempfer

Impressum

Herausgegeben von: Railion Deutschland AG

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

Redaktion: Railion Deutschland AG, Marketing Rail, Martin Solbach
Rheinstraße 2, 55116 Mainz, Telefon: 06131 15-60137, Fax: 06131 15-60852
E-Mail: martin.solbach@railion.com, Internet: www.railion.com

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

Titelfoto: DB AG/Klee

Copyright: © by Railion Deutschland AG
Alle Rechte vorbehalten. Insbesondere das Recht auf Verbreitung, Nachdruck von Text und Bild, Übersetzung in Fremdsprachen sowie Vervielfältigung jeder Art durch Fotokopien, Mikrofilm, Funk- und Fernsehsendung für alle veröffentlichten Beiträge einschließlich aller Abbildungen.

02 **Editorial**
Impressum

03 **Inhalt**

Spektrum

04 Railion mit neuen Online-Services

Kuhn mit neuen Aufgaben

05 Neuer Leiter Netzwerk- und Achsenmanagement

Railion spendet für Kinderhospiz Bärenherz

Titel

06 Starker Partner für die Montanindustrie

08 Branchentag Montan: Informieren, austauschen, optimieren

09 Kohlelogistik aus anderer Sicht

10 Railion modernisiert ihre Stahlwagenflotte

Im Fokus

11 **HOMANIT fährt wieder Bahn**

06 Titel



▲ Um die Abwicklung der logistischen Leistungen für die Donges Stahlbau GmbH zu optimieren, hat Railion eigens die Lagerkapazitäten seines Railports in Darmstadt erweitert und dort einen 42-Tonnen-Portalkran errichtet. Dadurch ist jetzt auch die Just-in-time-Zustellung von Stahlblechen in die Produktion des Stahlbauers möglich.

12 Railion schafft Platz für das Frankfurter Europaviertel

13 Eine saubere Lösung

14 Deutscher Logistik-Kongress: Effizienz – Verantwortung – Erfolg

Intermodal

16 Kombiverkehr: Ostseehäfen im Fokus

17 Hupac: Auf Wachstum eingestellt

Porträt

18 „Das Potenzial der Schiene ist noch längst nicht ausgeschöpft“



Mit dem Niederländer Ummo Bruns (54) hat das Geschäftsfeld Intermodal in Rotterdam einen neuen Hafenauftrag.

Er ist Nachfolger von Leo Mulders und vertritt die Interessen von DB Logistics in den Westhäfen.

International

19 3.500 Kilometer durch die GUS

Erste Mehrsystemloks für die Betuwe-Route

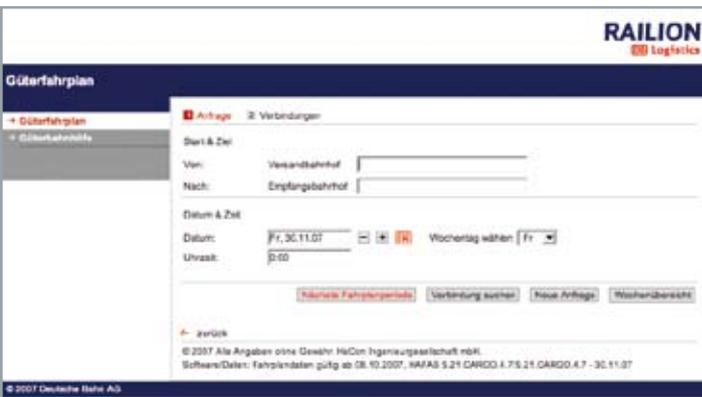
20 Railog: Vom Ton zur Fliese

Spezial

22 Hörseltalbahn GmbH: Zuverlässiger Logistikpartner für Opel



▲ Sechs Jahre lag der Gleisanschluss bei HOMANIT in Losheim am See im Dornröschenschlaf. Am 25. Oktober wurde im Beisein des saarländischen Ministerpräsidenten Joachim Rippel feierlich wiedereröffnet. Seitdem rollen Güterwagen zu den HOMANIT-Kunden in ganz Europa.



Railion mit neuen Online-Services

Unter www.railion.com sind seit Kurzem zwei neue Services zu finden: Zum einen können sich Kunden Dokumente und Informationen zum integralen Frachtbrief CIM/SMGS herunterladen. Des Weiteren gibt es jetzt eine Offlineversion des Güterwagenfahrplans.

Der integrale Frachtbrief steht im Bereich „Service – Internationales Frachtrecht“ zum Download bereit. Dabei handelt es sich um vereinfachte Beförderungunterlagen für Schienentransporte zwischen Europa (CIM-Rechtsraum) und den osteuropäischen und asiatischen Staaten (SMGS-Raum), die jetzt erstmals in einem einzigen Dokument zusammengefasst wurden. Die Anwendung des neuen Frachtbriefs ist zwar freiwillig. Er erleichtert jedoch die Zoll- und Grenzformalitäten wesentlich, da

kein Umschreiben der Dokumente mehr nötig ist. Die Bearbeitung entsprechender Aufträge übernimmt das KundenServiceZentrum in Duisburg. „Durch den neuen Frachtbrief werden kürzere Transporte sogar bis nach Asien sowie eine Steigerung der Attraktivität der Schiene auf den West-Ost-Relationen möglich“, bringt Railion-Chef Dr. Klaus Kremper die Vorteile auf den Punkt.

Ebenfalls im Servicebereich von www.railion.com in der Rubrik

E-Railion befindet sich eine Offlineversion des Güterfahrplans. Nach dessen Installation auf dem PC erhalten Transporteure auch unterwegs schnell und einfach Verbindungsauskünfte im Schienengüterverkehr. Neben aktuellen Abfahrts- und Ankunftszeiten bietet die Offlineversion weitere Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Auskünfte über Streckenklassen oder Verkehrstage. Künftig steht nach jedem Fahrplanwechsel eine aktualisierte Ausgabe des Güterfahrplans zur Verfügung. ■

Kuhn mit neuen Aufgaben

Seit 1. Oktober ist Dr. Christian Kuhn neues Vorstandsmitglied für den Bereich „Produktion Ganzzugverkehr“ bei der Railion Deutschland AG. Gleichzeitig leitet er in Personalunion das Ressort



Produktion im Geschäftsfeld Intermodal. Kuhn löst damit Lothar Beisler ab, der dort seit 1997 Bereichsleiter und ab 2003 Mitglied der Geschäftsleitung war. Beisler wird im Januar kommenden Jahres nach 37 erfolgreichen Jahren bei der Bahn in den Ruhestand gehen. Die neuen Herausforderungen im Kombinierten Verkehr nimmt Kuhn neben seiner Funktion als Leiter von Railion Montan wahr. Seit zwei Jahren führt er den Bereich, der mit dem Transport von Stahl, Kohle, Erzen, Schrott und Ne-Metallen beauftragt ist und europaweit rund 125 Millionen Tonnen Güter jährlich transportiert.

Kuhn kann auf langjährige Erfahrung zurückblicken. So baute er ab 2000 als Geschäftsführer der Connex-Gruppe die heutige Veolia Cargo Deutschland auf. Im Herbst 2005 wechselte er zur DB AG. ■



Seit mehr als fünf Jahren betreut das Kinderhospiz Bärenherz in Wiesbaden schwerkranke Kinder. Anfang Dezember überreichte Dieter Wachsmuth, Betriebsleiter der Mainzer Railion-Zentrale, im Namen der Railion Deutschland AG der Stiftung eine Spende über 10.000 Euro als Weihnachtsgeschenk.

Neuer Leiter Netzwerk- und Achsenmanagement

Uwe Bakosch (49) ist neuer Leiter des Bereichs Netzwerk- und Achsenmanagement sowie Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung von Intermodal. Die vorrangige Aufgabe des neu geschaffenen Bereichs besteht in der individuellen Betreuung der Intermodal-Kunden aus einer Hand.



Bakosch, gelernter Seerechtler und Schifffahrtskaufmann, ist ein international erfahrener Logistikmanager. So steuerte er in leitenden Funktionen verkehrsträgerübergreifende Logistikprozesse bei mehreren internationalen Konzernen, darunter bei den südafrikanischen Unternehmen Oceanic Shipping Ltd. in Kapstadt und Island View Shipping in Durban, bei VW in Wolfsburg sowie United European Car Carriers (UECC) in Belgien, Deutschland und Norwegen. 2004 wurde Bakosch in den Vorstand der Scandlines AG berufen und Geschäftsführer der Scandlines Danmark A/S sowie der Scandlines Deutschland GmbH. In diesen Funktionen war er unter anderem zuständig für den Frachtbereich,

Trimodale Verkehre sowie Finanzen, Controlling und Recht. Seit Anfang August leitet er das neu geschaffene Netzwerk- und Achsenmanagement bei Intermodal.

Seit diesem Jahr ist das Geschäft von Intermodal in drei europäische Verkehrsachsen aufgeteilt: Zentral, Ost-West und Nord-Süd. Damit orientiert sich der Spezialist für den Kombinierten Verkehr (KV) an den transnationalen Warenströmen. Für jede Achse wurde ein eigenes Netzwerk- und Achsenmanagement geschaffen, das den Kunden individuell und fachgerecht betreut. Es besteht aus Vertriebsfachleuten sowie Spezialisten aus der Produktion, die eng zusammenarbeiten. Für Bakosch ist diese optimierte Zu-

sammenarbeit der richtige Ansatz: „Denn Wissen ist eines der wenigen Güter, welches durch Teilung mehr wird.“ Die Kunden profitieren von der integrierten Planung und erhalten maßgeschneiderte Angebote aus einer Hand.

Bakosch hat für sein neues Tätigkeitsfeld ein Ziel vor Augen: „Ich will den Blick für cross-funktionale – das heißt, Verkehrsträger übergreifende – Logistiklösungen schärfen und unser Know-how über die Supply Chain unserer Kunden weiter vertiefen.“ ■

Intermodal DB Logistics

Uwe Bakosch

Tel.: +49 (0)30 297-54330

uwe.bakosch@db-intermodal.com

spendet für Kinderhospiz Bärenherz

Verz
krankte Kinder



Die Initiative Bärenherz war 1999 von der „Interessengemeinschaft für Behinderte e. V.“ ins Leben gerufen worden, um in Wiesbaden ein Hospiz für schwerstkranken Kinder zu bauen, das ausschließlich durch Spenden finanziert wurde. Inzwischen ist die Initiative in die Trägerschaft der freigemeinnützigen Bärenherz-Stiftung übergegangen, die nun den Unterhalt des bislang ohne

öffentliche Zuschüsse betriebenen Kinderhospizes finanziert.

Seit Bestehen des Hospizes hat Railion bereits an die 30.000 Euro gespendet. Mit Hilfe dieser und anderer Spenden konnte Bärenherz sein Angebot erheblich erweitern. So wurden aus anfänglich sechs inzwischen zwölf Plätze für Kinder und Jugendliche, die unheilbar erkrankt sind. Darüber hinaus konnten auch

Betreuungsangebote für die betroffenen Familien geschaffen werden, um sie bei der Pflege und Betreuung zu unterstützen. Dazu gehören zum Beispiel ein regelmäßiger Familientreff unter therapeutischer Begleitung, eine Trauergruppe für Eltern bereits verstorbener Kinder sowie Ausflüge für die Geschwister.

Ziel der Bärenherz-Stiftung ist es, die Finanzierung des Kinderhospizes nachhaltig zu sichern. Denn nur ein kleiner Teil der laufenden Kosten wird durch die Pflegeversicherung beziehungsweise Krankenkasse getragen. In Leipzig soll jetzt ein weiteres Kinderhospiz entstehen, für dessen Anschubfinanzierung 1,3 Millionen Euro notwendig sind. Weitere Informationen und die Möglichkeit zum Spenden gibt es unter www.baerenherz.de. ■



Starker Partner für die Montanindustrie

Um die Abwicklung der logistischen Leistungen für die Donges Stahlbau GmbH zu optimieren, hat Railion eigens die Lagerkapazitäten seines *Railports* in Darmstadt erweitert und dort einen 42-Tonnen-Portalkran errichtet. Dadurch ist jetzt auch die Just-in-time-Zustellung von Stahlblechen in die Produktion des Stahlbauers möglich.

Samstag, früh am Morgen: Für das Team vom Railion-Bereich Logistik Service und dem beteiligten Kranbauer beginnt der Tag X. Wenige Meter vom Darmstädter Hauptbahnhof entfernt, haben sie nur einen Tag Zeit, um den 70 Meter breiten, 20 Meter hohen und mehr als 200 Tonnen schweren Portalkran aufzustellen. Zunächst werden die beiden jeweils rund 20 Tonnen schweren, stählernen Stützen aufgestellt, die später die Brücke des Portalkrans tragen sollen. Kurze Zeit später wird die Brücke ausnivelliert, das heißt in eine waagerechte Lage gebracht. Dazu sind vier Autokräne nötig und eine zentimetergenaue Maßarbeit. Schließlich setzen die Kranspezialisten die blaue Stütze auf die Fahrwerke, mit denen sich der Portalkran später über die Gleise bewegen wird. Am Nachmittag wird die Brücke dann auf ihre endgültige Höhe in rund 16 Meter Höhe gehoben und an der Stütze befestigt. Gegen Abend und damit genau im Zeitplan ist die schweißstreibende Arbeit schließlich erfolgreich abgeschlossen.

Der neue Portalkran bildet einen wichtigen Bestandteil der umfangreichen Investitionen, die Railion für Donges getätigt hat. Der Stahlbauer gehört zu den deutschlandweit führenden Unternehmen in seiner Branche und ist spezialisiert auf Brücken, Stadien, Sporthallen, Hangars und Kraftwerke. Zu den Großprojekten, an denen Donges bereits beteiligt war, zählen unter anderem die Arena AufSchalke, der Berliner Hauptbahnhof und die neue Halle für den Airbus 380 in Hamburg. Bereits seit Jahren wickelt das Unternehmen einen Teil seiner Zulieferverkehre über die Schiene ab. Dafür steht am Produktionsstandort in Darmstadt ein eigener Gleisanschluss zur Verfügung. Doch dieser besitzt nur eine Aufnahmekapazität von zwei Waggons – zu wenig, um die wachsenden Transportmengen auf der Schiene bewältigen zu können.

Erweiterung der Kapazitäten

Aus diesem Grund entschloss sich Railion, den Freilagerplatz sei-

nes nahe gelegenen *Railports* in Darmstadt – ein multifunktionales Logistikzentrum – um eine Fläche von zirka 4.000 Quadratmeter zu vergrößern und die vorhandenen Gleisanlagen für den Umschlag der Stahlprodukte zu nutzen. Bis zu zehn Waggons lassen sich jetzt dort gleichzeitig entladen. Für den raschen Umschlag sorgt der neue Portalkran, denn er ist perfekt für den Umschlag von Stahlprodukten geeignet. Er kann bis zu 42 Tonnen heben und damit die zum Teil riesigen Bleche, die bis zu 24 Meter lang und 4,50 Meter breit sind, mühelos je nach Priorität für die Weiterverarbeitung bei Donges auf dem Lagerplatz verteilen. Möglich wird dies durch die fahrbare Magnettraverse.

„Oftmals stauten sich in der Vergangenheit die für Donges bestimmten Stahlwagen am Darmstädter Hauptbahnhof“, beschreibt Frank Schuhholz, Leiter des Bereichs Logistik Service, die Problematik. „Wir haben deshalb ein anspruchsvolles Logistikkonzept ent-



◀ Ein starkes Team (v. l.): Uwe Höppner (Railion), Gerhard Hürche (Kranservice Rheinberg), Katharina Blaumann (ZEUHAG), Eckart Fricke und Frank Schuhholz (Railion)

▲ Der **Railport** Darmstadt ist eines von insgesamt 21 multifunktionalen Logistikzentren, die Railion seinen Kunden in ganz Europa anbietet

wickelt, um diese unerwünschten Wartezeiten zu vermeiden und es Donges zu ermöglichen, weiter auf die Schiene zu setzen.“ Bereits vor einem Jahr schlossen beide Partner einen Zehnjahresvertrag, der die komplette Umschlag-, Lager- und Nachlauflogistik für den Stahlbauer an dessen Stammsitz in Darmstadt neu regelt. Zu den vertraglichen Vereinbarungen gehören neben der Entladung der Stahlbleche und -profile die Lagerung im dortigen **Railport**, die Qualitätsprüfung vor Ort und die Endzustellung per Lkw in die nur 500 Meter entfernte Produktionsstätte von Donges.

„Durch die schnellere Entladung lassen sich die Waggons jetzt auch rascher wieder für andere Kunden einsetzen“, nennt Frank Wolter, der für Donges zuständige Projektleiter im Bereich Logistik Service, einen weiteren Vorteil des neuen Konzepts. „Dies ist umso wichtiger, da gerade in der Stahlbranche nach wie vor ein Mangel an verfügbaren Spezialwagen herrscht.“ Die Kosten für die Erweiterung des Lager- und Umschlagplatzes beziffert Railion auf mehrere Millionen Euro. Im Gegenzug verpflichtete sich der Stahlbauer in einem Mehrjahresvertrag, festgeschriebene Mindestmengen über den **Railport** zu beziehen.

Das **Railport**-System, mit dem Railion auch Verladern und Empfängern ohne eigenen Gleisanschluss einen leistungsfähigen Zugang zur Schiene bietet, löst gleich mehrere Probleme von Donges. Denn bislang musste der Stahlbauer viel Geld für Lagerflächen und beladene Güterwagen ausgeben, die auf den Gleisen von Railion parkten. „Häufig wurden Stahlbleche geliefert, obwohl wir sie für unsere Produktion gerade gar nicht benötigten“, verdeutlicht Volker Adam, Vorsitzender der Donges-Geschäftsführung. „Die Walzwerke besitzen keine Lager. Sie schicken ihre Produkte einfach raus, wenn diese fertig sind.“

Diese Probleme sind jetzt Vergangenheit, denn die Produkte des Stahlbauers können bis auf Abruf auf dem neuen Lagerplatz im **Railport** Darmstadt zwischengelagert werden. Auch Dr. Peter Schäfer, zuständiger Produktionsleiter bei Donges, ist von dem flexiblen Logistikkonzept von Railion überzeugt: „Wir können jetzt unsere Kapazitäten durch Auslagerung optimieren und bekommen unsere Bleche und Profile nur dann in die Produktionsstätte geliefert, wenn wir sie für die Weiterverarbeitung auch benötigen.“

Neben der Zwischenlagerung und dem unkomplizierten Umschlag von der Schiene auf die Straße und umgekehrt bieten die **Railports** noch weitere Zusatzleistungen: Dazu gehört zum Beispiel die Kommissionierung und Zollabwicklung – und das für nahezu sämtliche Gutarten. Insgesamt 21 der multifunktionalen Logistikzentren bietet Railion den Kunden in ganz Europa an, 12 davon allein in Deutschland, drei in Norditalien. Vor allem dort werden die **Railports** in immer stärkerem Maße von der europäischen Stahlindustrie genutzt (siehe hierzu Railways 3/2007, Seite 14).

Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender von Railion Deutschland, ist zufrieden mit der Produktivitätssteigerung am Standort Darmstadt: „Durch den Vertrag mit Donges geben unsere beiden Unternehmen ein langfristiges Bekenntnis für den Standort Darmstadt ab. Zudem wird einmal mehr deutlich, dass sich unser europäisches **Railport**-Konzept zunehmend bewährt.“ ■

Railion Deutschland AG
Bereich Logistik Service
Frank Wolter
Tel.: +49 (0)6131 15-67806
frank.wolter@railion.com



Informieren, austauschen, optimieren

So lassen sich die drei wichtigsten Ziele des diesjährigen Branchentags Montan im Kunden-ServiceZentrum zusammenfassen. Am 7. September waren rund 60 Kunden nach Duisburg gereist, um vor allem den persönlichen Austausch zu intensivieren.

„Die Branchentage dienen natürlich auch als Sprachrohr für unsere Kunden. Nur wenn sie uns ihre Wünsche mitteilen, können wir unsere Leistungen sinnvoll optimieren“, erklärt Jens Küter, Leiter des KundenServiceZentrums. Der auf der Veranstaltung gehaltene Gastvortrag eines Kunden unterstrich zusätzlich die Bedeutung eines regelmäßigen Austauschs mit dem Logistikpartner. „Nur wenn wir Hand in Hand arbeiten, können wir den derzeitigen Aufschwung der Branche, nicht zuletzt angesichts der wachsenden Märkte in Osteuropa, auffangen“, ist Bernd Toepfer, Vertriebsleiter West bei Railion Montan, überzeugt.

Beim Besuch der für sie zuständigen Serviceteams konnten die Kunden die täglichen Arbeitsabläufe im Kunden-ServiceZentrum einmal live mitverfolgen

Gastgeber Railion informierte bei den Veranstaltungen ausführlich über die Koordination und Steuerung seiner internationalen Verkehre. Mit zahlreichen Aktivitäten bereitet sich Europas größter Schienenlogistiker bereits heute auf kommende Veränderungen in den Lieferstrukturen der Montanindustrie vor. Im Fokus steht derzeit die enge Zusammenarbeit mit den Partnerbahnen in den osteuropäischen Nachbarländern. Dabei setzt Railion auf ausgewählten Relationen zunehmend auch Wagen von Fremdbahnen ein. So lassen sich Leerfahrten vermeiden und die Kunden profitieren vom zusätzlichen Laderaum. Weiteres Ziel im grenzüberschreitenden Güterverkehr ist eine durchgängige Transportverfolgung. Dabei vertraut Railion ganz auf sein modernes Satellitennavigationssystem.

Innovative Technik für mehr Informationsfluss

Moderne Kommunikationssysteme sind im internationalen Verkehr von großer Bedeutung. Der Branchentag thematisierte neben der elektronischen Datenübertragung via EDI auch RailService Online (RSO) – das neue Internetportal

von Railion (siehe Railways 1/2007, Seite 33). Dieses wird derzeit mit einem großen Stahlhersteller getestet und soll künftig sämtliche Online-Services von Railion unter einem Dach vereinen. Dazu gehören unter anderem die Bereiche Transportanfrage, Leerwagenbestellung, Auftragserteilung und Abrechnung. Kunden profitieren von einer höheren Transparenz, mehr Übersichtlichkeit und einer einfacheren Nutzung der einzelnen Anwendungen. RSO war auch Thema beim anschließenden Besuch der Gäste in den für sie zuständigen Serviceteams. Hier konnten sie den Mitarbeitern über die Schulter blicken und so die täglichen Arbeitsabläufe im KundenServiceZentrum live mitverfolgen.

Der Branchentag Montan, der mittlerweile zum fünften Mal im Duisburger KundenServiceZentrum stattfand, verlief wieder zur großen Zufriedenheit aller Beteiligten. „Wir gehen davon aus, dass wir die Veranstaltungsreihe auch in den kommenden Jahren erfolgreich fortführen werden“, zeigt sich Küter zuversichtlich. ■



Im Anschluss an die Veranstaltung sprach Railways mit Ellen Finke, Leiterin Transport/Logistik bei der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH, über ihre Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Railion und dem KundenServiceZentrum.

Frau Finke, Sie verantworten bei ArcelorMittal die externe Logistik. Welche Verkehre stehen bei Ihnen im Vordergrund?

Eisenhüttenstadt ist einer von über 60 ArcelorMittal-Standorten weltweit und aufgrund seiner geografisch günstigen Lage besonders wichtig für die Bedienung der ost-europäischen Märkte. Hauptgut ist oberflächenveredelter Flachstahl für die Automobilindustrie.

Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit dem KundenService-Team?

Hier finden wir qualifizierte und kompetente Unterstützung von A bis Z, und das rund um die Uhr. Ohne die Koordination aller am Transport beteiligten Partner und Services unter dem Dach des KundenServiceZentrums wäre die Schienenlogistik für uns nicht wirtschaftlich. Es ermöglicht uns ein hohes Maß an Transparenz und Flexibilität. Gerade in den letzten Jahren wurden die Services in vielen Bereichen optimiert. Dazu ge-

hört die Qualität der Abrechnung, wo kaum noch Reklamationsfälle auftreten. Zusätzlich hat sich die Versorgung mit Güterwagen wesentlich verbessert.

Für Sie stehen grenzüberschreitende Verkehre täglich auf dem Programm. Wie werden Sie durch das KundenServiceTeam unterstützt?

Vor allem die enge Zusammenarbeit von Railion mit den benachbarten Bahnen kommt uns zugute. Zum Beispiel beladen wir in Eisenhüttenstadt vorrangig ost-europäische Wagen, die wir früher als Leerfahrten zurückschicken mussten. Wir profitieren von einer hohen Wagenverfügbarkeit und gewinnen wertvolle Zeit.

Gab es in der Vergangenheit auch Bewährungsproben für das KundenServiceZentrum?

Eine besondere Herausforderung sind stets die Transporte mit hohen Tonnagen in kurzen Zeitfenstern. Ende letzten Jahres mussten wir



zum Beispiel wegen Engpässen ein Schwesterwerk in Belgien rasch beliefern. Dank des flexiblen Flottenmanagements im KundenServiceZentrum haben wir diese Herausforderung beinahe ohne Produktions- und Transportverzögerungen meistern können.

Was erhoffen Sie sich für Ihre Verkehre in der Zukunft?

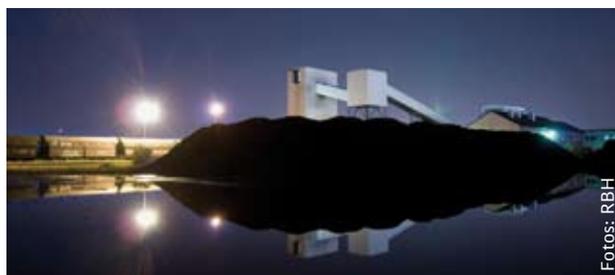
Unser Ziel ist es, den wachsenden Anforderungen unserer Kunden bezüglich Liefertermintreue und Transportqualität weiterhin gerecht zu werden. Den Stellenwert der Schiene wollen wir weiter erhöhen. Dabei setzen wir auch in Zukunft auf Railion. ■

Kohlelogistik aus anderer Sicht

Unter dem Titel „Die Logistikkette der RBH Logistics GmbH – Montanlogistik aus einer Hand“ startete die Railion-Tochter RBH gemeinsam mit der Fachhochschule (FH) Dortmund im Sommersemester 2007 einen Wettbewerb der besonderen Art. Dabei sollten angehende Fotodesigner die Welt der Logistik aus ihrer Sicht künstlerisch umsetzen.

Die RBH, deren Kernkompetenz im Bereich Eisenbahn- und Binnenschiffahrtslogistik liegt, gehört seit 2005 zur Railion-Gruppe und ist vorrangig im Bereich der Kohlelogistik aktiv. An dem Fotoprojekt beteiligten sich insgesamt 30 Studierende. Die eingereichten Bilder zeigen alltägliche Transport- und Umschlagsituationen aus dem Tätigkeitsumfeld der RBH und ihre jeweilige Einbindung in logistische Ketten.

Die Preise im Gesamtwert von 4.300 Euro wurden von einer Jury aus Vertretern der RBH und der FH sowie externen Partnern vergeben. Dazu gehörten Prof. Jörg Winde von der FH Dortmund, die RBH-Geschäftsführer Dr. Gerhard Hartfeld und Christian Rösler sowie Martin Solbach vom Bereich Marketing bei Railion. Einige Fotos des Wettbewerbs werden jetzt in Form eines Jahreskalenders veröffentlicht. ■



Fotos: RBH

Railion modernisiert ihre Stahlwagenflotte

Kunden aus der Stahlindustrie können sich in diesem Jahr über neues Transportequipment freuen: 200 moderne Flachwagen der Bauart Samms bekommt Railion bis März 2008 ausgeliefert. Das weiterentwickelte Modell überzeugt durch neue Features.

Im Großen und Ganzen entspricht der Wagen zwar dem altbewährten Flachwagenkonzept“, verrät Jana Birkenfeld, die für Railion Montan an der Entwicklung beteiligt war. „Wichtige technische Details konnten aber optimiert werden.“ Bei der Konfiguration des Neuwagens sollten vor allem die Wünsche der Verlager im Stahlsektor Berücksichtigung finden. So lud Railion Montan im Vorfeld Kunden zu einem Workshop nach Mainz ein, um über die spezifischen Wageneigenschaften wie Abmessungen, Rungenhöhe und -position sowie Ladungssicherungsvorrichtungen zu beraten. Weitere Optimierungsvorschläge brachten Verlagerberater von Railion ein. „Unser primäres Ziel war es, die Vielseitigkeit der Wagen zu erhöhen,

um sie flexibel für unterschiedliche Ladegutabmessungen einsetzen zu können“, blickt Birkenfeld zurück. Deshalb wurden dem Wagen weitere Rungenschächte hinzugefügt, die eine variable Positionierung der seitlichen Rungen ermöglichen.

Auch hinsichtlich der Auslastbarkeit wird der neue Stahlwaggon den Kundenanforderungen besser gerecht. Zudem fährt der Samms jetzt auf leisen Sohlen und damit lärmreduziert. Möglich wird dies durch den Einsatz der „K-Sohle“, einer modernen Bremsvorrichtung mit Bremsklötzen aus einem speziellen Verbundstoff, der eine glatte Lauffläche auf den Rädern erzeugt (siehe Railways 2/2007, Seite 16). Dadurch wird der Lärm gegenüber

den traditionellen Graugussbremsen um die Hälfte reduziert.

Erste Wagen bereits ausgeliefert

Bei der Benteler Stahl/Rohr GmbH in Lingen sind bereits 73 neue Samms-Wagen im Einsatz. Dort betreibt das Unternehmen ein Elektrostahlwerk, wo jährlich über 500.000 Tonnen Knüppel als Vormaterial für die eigenen Rohrwerke in Dinslaken und Schloss Neuhaus bei Paderborn hergestellt werden. Die Ganzzug-Transporte zu den Werken verantwortet Railion. „Da Benteler sich zu einer langfristigen Zusammenarbeit verpflichtet hat und die Abwicklung seiner Verkehre in einem festen Wagenumlauf möglich ist, haben wir das Unternehmen bereits in der Konzeptionsphase des neuen Wagens eingebunden“, verdeutlicht Klaus Schütte, verantwortlicher Kundenberater bei Railion Montan. So wurden die Wagen vor ihrer Auslieferung hinsichtlich Fußbodenbeschaffenheit und Tragfähigkeit sowie der Abstände von Rungen und Zurrösen an die speziellen Bedürfnisse der Knüppeltransporte von Benteler angepasst.

Im Anschluss an die Auslieferung der ersten 200 Wagen sollen jährlich weitere folgen. Eine zusätzliche Charge von 200 Wagen ist bereits bestellt und wird im direkten Anschluss ausgeliefert. Sie soll die Samms-Flotte ergänzen und altersbedingt ausscheidende Wagen ersetzen. Die Zukäufe im Montansektor sind Bestandteil umfangreicher strategischer Investitionen von bis zu 2,5 Milliarden Euro, die Railion bis 2012 in neues Equipment wie Loks und Güterwagen (siehe Railways 3/2007, Seite 17) investieren will. Ziel ist es, den wachsenden Anforderungen im Schienengüterverkehr zu begegnen und die eigene Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen. ■



Zu den Eigenschaften des neuen Flachwagens gehören zusätzliche Rungenschächte, die eine variable Positionierung der Rungen erlauben



HOMANIT fährt wieder Bahn

Sechs Jahre lag der Gleisanschluss bei HOMANIT in Losheim am See im Dornröschenschlaf. Am 25. Oktober wurde er gemeinsam mit Logistikpartner Nieten Fracht Logistik GmbH im Beisein des saarländischen Wirtschaftsministers Joachim Rippel feierlich wiedereröffnet. Seitdem rollen Güterwagen zu den HOMANIT-Kunden in ganz Europa.

Das Losheimer HOMANIT-Werk stellt MDF- und HDF-Platten für den europäischen Möbelmarkt her. Die eingehenden Rohholztransporte und die Ausgangstransporte der jährlich rund 170.000 Kubikmeter Platten wurden bis vor einem Jahr noch ausschließlich auf der Straße abgewickelt. „Grund für die Wiederaufnahme unserer Gespräche mit der Bahn waren kurzfristige Probleme bei der Rohholzversorgung im Sommer 2006“, blickt Dirk Eicke, Leiter Einkauf bei HOMANIT, zurück. „Zusammen mit Nieten haben wir damals kurzfristig einen Teil der Verkehre erfolgreich über die Schiene abgewickelt.“ Aufgrund der inaktiven Bahnstrecke konnten die Wagen mit Rohholz jedoch zunächst nur bis zur Güterverkehrsstelle Dillingen (Saar) fahren. Der Nachlauf nach Losheim wurde weiterhin per Lkw organisiert.

„Mit der Zunahme unserer Verkehre merkten wir rasch, dass die Transporte in dieser Form für uns nicht mehr wirtschaftlich sind“, erläutert Eicke. „Deshalb suchten wir nach Lösungen für einen durchgängigen Schienenverkehr.“ Aus diesem Grund brachte HOMANIT Vertreter der Stadt Losheim, der DB Netz AG und der Railion CargoZentren Mannheim und Saarbrücken sowie von Nieten an einen Tisch, um ein entsprechendes Konzept zu erarbeiten. „Dabei ging es zunächst nur um Ausgangsverkehre, das heißt, den Transport der Faserplatten zu verschiedenen Empfängern in Osteuropa“, konkretisiert Friedbert Mock, zuständiger Kundenberater bei Nieten.

Für die Umsetzung der Schienenverkehre waren umfangreiche bauliche Maßnahmen notwendig: Neben dem hauseigenen Gleisanschluss musste auch die insgesamt 25 Kilometer lange Bahnstrecke von Dillingen über Merzig bis nach Losheim reaktiviert werden. An den notwendigen Investitionen haben sich die Gemeinde Losheim und das Saarland maßgeblich beteiligt.

Erste Verkehre erfolgreich gestartet

Bereits seit September starten bei HOMANIT wöchentlich sechs Wagen in Richtung Osteuropa. Die Wagengestellung von Railion wird dabei über die Güterverkehrsstelle Dillingen koordiniert. Zum Einsatz kommen zweiachsige gedeckte Spezialwagen der Bauart Hb, die dank verschiebbarer Trennwände ideal für die Faserplattentransporte geeignet sind. Bei der Verladung der Platten steht Verladeberater Rolf Pfahl vom CargoZentrum Mannheim dem Werkspersonal von HOMANIT mit Rat und Tat beiseite. Sämtliche Schienenverkehre auf der ersten Teilstrecke zwischen Losheim und Dillingen werden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen HWB Hochwaldbahn Servicegesellschaft mbH betreut. Ab Dillingen werden die Wagen durch Railion bis zum jeweiligen Grenzübergang gebracht und an die zuständige Landesbahn übergeben. Die Koordination der Transporte – von der Wagenbestellung bis hin zur grenzüberschreitenden Laufüberwachung – liegt dabei in den Händen der DB Logistics-Tochter Nieten.

HOMANIT betrachtet den Neustart der Bahnverkehre als vollen Erfolg. „Durch die enge Kooperation der Beteiligten verliefen sowohl die Vorbereitung als auch die Organisation der Transporte bislang reibungslos“, hebt Eicke hervor. Nicht zuletzt aus diesem Grund plant HOMANIT, künftig das Versandvolumen auf 30 Wagen pro Woche zu erhöhen. „Um dauerhaft Synergieeffekte zu erzielen, ist es nun wichtig, neben dem Ausbau der Versandmengen auch die Rohholzverkehre im Eingang schrittweise auf die Schiene zu verlagern“, umschreibt Mock die Ziele für die nahe Zukunft. ■

Nieten Fracht Logistik GmbH
Friedbert Mock
Tel.: +49 (0)3601 4031-23
f.mock@nieten-fracht.de

Öffneten symbolisch die Waggontür für neue Bahnverkehre (v.l.): der Losheimer Bürgermeister Lothar Christ, Fritz Homann, Geschäftsführender Gesellschafter von HOMANIT, Landrätin Daniela Schlegel-Friedrich und Joachim Rippel, Wirtschaftsminister des Saarlandes





Railion schafft Platz für das Frankfurter Europaviertel

Im Westen Frankfurts am Main entsteht bis 2019 ein neues Stadtviertel mit Büros, Wohnungen sowie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Auf dem 90 Hektar großen Gelände war früher der Hauptgüterbahnhof angesiedelt. Für dessen Rückbau transportiert und entsorgt der Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter zwischen Oktober 2007 und März 2008 rund 135.000 Tonnen Altschotter.

Die ersten Altschottertransporte von rund 60.000 Tonnen hat Railion bereits 2005 im Auftrag von DB Netz erfolgreich durchgeführt. Den Verkehren liegt ein ausgeklügeltes Logistikkonzept zugrunde. Zu dessen Leistungsumfang gehört neben den Transporten auch die Entsorgung des Altschotter. Hierfür hat sich Railion die Vereinigten Schotterwerke (VWS) als Partner mit ins Boot geholt. Das Unternehmen betreibt am Standort Stolberg mehrere Wiederaufbereitungsanlagen für verschiedene Baustoffe. Dort wird der Altschotter vom ehemaligen Frankfurter Güterbahnhof gereinigt und als Recyclingschotter für neue Gleisbaustellen zur Verfügung gestellt.

Projektstart war am 4. Oktober. Insgesamt fallen an der Baustelle 270.000 Tonnen Altschotter an. Aufgrund des hohen Mengenvolumens und der sehr kurzen Zeitspanne von nur knapp sechs

Monaten für dessen Abtransport werden die Verkehre zu gleichen Teilen auf Bahn und Lkw verteilt. „Ein weiterer Grund für die Wahl zweier Verkehrsträger sind die schwierigen Verhältnisse für Schienenverkehre an dem mittlerweile komplett stillgelegten Güterbahnhof“, erläutert Maren Schemmann, zuständige Produktmanagerin im Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. Hinderlich ist

vor allem die fehlende Elektrizität: Denn die Weichen müssen per Hand gestellt und der Schotter zunächst per Diesellok abgefahren werden, bevor später auf E-Lok umgespannt wird. „Ein weiteres Problem für den Schienenverkehr stellt der Vandalismus dar, durch den ein Teil der Stellwerke beschädigt worden ist“, ergänzt Burkhard Neynes, Projektleiter im Marktbereich.



Die Schüttgutkippwagen der Bauart Fals sind ideal für den Transport des feuchtigkeitsunempfindlichen Altschotters geeignet

150 Güterwagen pro Woche

Für den Umschlag wurde der Altschotter zu so genannten frostsicheren Mieten aufgehäuft. Bei den Bahntransporten kommen Schüttgutkippwagen der Bauart Fas 126 zum Einsatz. Sie sind speziell für den Transport von feuchtigkeitsunempfindlichen Schüttgütern geeignet. Beladen wird per Bagger. „Wir haben konstant 60 Wagen im Einsatz“, verdeutlicht Schemmann die Leistungen. „Während 30 Wagen im Ganzzug in Richtung Stolberg rollen, stehen auf der Baustelle in

Frankfurt die restlichen 30 Leerwagen zur weiteren Beladung bereit.“

An fünf Tagen pro Woche verlässt ein mit Altschotter beladener Zug in den Nachtstunden den ehemaligen Frankfurter Hauptgüterbahnhof. Nach dem Umspinnen auf E-Lok in Frankfurt-Höchst geht es weiter ins 266 Schienenkilometer entfernte VWS-Werk in Stolberg, wo die Wagen entladen werden. Bereits am selben Abend stehen sie dann wieder auf dem Gelände des ehemaligen Hauptgüterbahnhofs zur Beladung bereit. „Trotz der starken Trassenbe-

legung in den befahrenen Relationen laufen die Verkehre bislang ganz nach Plan“, resümiert Neynes. „Den Erfolg verdanken wir in erster Linie allen am Transport beteiligten Mitarbeitern und dem Entsorger VWS: Sie sind bereit, flexibel auf kurzfristige Schwankungen im Transportablauf zu reagieren.“ ■

Railion Deutschland AG

Marktbereich Baustoffe,
Industrie- und Konsumgüter
Maren Schemmann
Tel.: +49 (0)6131 15-61241
maren.schemmann@railion.com

Eine saubere Lösung

Für die Beseitigung des „Pasquali-Hügels“, einer Mülldeponie nahe der Stadt Bozen, setzt das Land Südtirol verstärkt auf die Bahn. Gemeinsam mit Lokomotion und der Rail Traction Company (RTC) hat Railion innerhalb eines Jahres insgesamt rund 50.000 Tonnen kontaminierter Erde zur fach- und umweltgerechten Entsorgung nach Deutschland gefahren. Ende September fand der letzte Transport statt.

Die zwischen 1950 und 1990 entstandene Deponie hatte sich auf einer Fläche von 2,3 Hektar ausgebreitet und besaß zuletzt ein Volumen von über 300.000 Kubikmetern. Bauschutt und Aushubmaterialien, aber auch Schlacken aus dem Bozener Industriegebiet sowie andere Sonderabfälle waren dort gelagert worden. Im September vergangenen Jahres begann unter der Regie des Landes Südtirol die Beseitigung des Müllhügels.

„Wir waren für die Abwicklung der Transporte ab München zu den deutschen Entsorgungsanlagen verantwortlich. Rund zehn Prozent der gesamten Abfallmenge wurden aus Südtirol exportiert, die übrigen Mengen vor Ort behandelt“, erläutert Angela Westfahl, zuständige Key Account Managerin im Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. „Der Auftraggeber entschied sich für den Abtransport per Bahn, da er einen umweltfreundlichen und zugleich wirtschaftlichen Verkehrsträger wollte.“

Professionelle Abfalltransporte

Zu den Besonderheiten des Abfalltransports gehörte unter anderem der Einsatz von Spezialwaggons. Dabei handelte es sich um offene

Muldenkippwagen der Bauart Fans, die mit Spezialplanen abgedeckt worden waren. Letztere bestehen aus einem schwer entflammbar und wasserdichten Polyestergewebe. Die Planen wurden zudem mit besonderen Klemmschlössern an den Außenwänden befestigt. Einen weiteren Aspekt zugunsten des Transports per Bahn stellte die erfolgreiche Zusammenarbeit mit den Partnern Lokomotion und RTC dar.

Wichtige Voraussetzung für die Bahnverkehre war indes, dass alle beteiligten Partner über die dafür notwendigen Abfallgenehmigungen verfügten. Ein bis zwei Züge verließen durchschnittlich pro Woche den Bahnhof Bozen-Süd in Richtung Deutschland. Die Rangierarbeiten vor Ort führte RTC durch. Dazu gehörten die Bereitstellung der Leerwagen, Wagentausch und Zugbildung. Lokomotion fuhr die Züge von Bozen nach München-Ost. Dort übernahm Railion in Zusammenarbeit mit der Hohenzollerischen Landeseisenbahn (HZL) den Weitertransport bis zu den beiden Entsorgungsanlagen.

Sichere Lagerung

Rund 40.000 Tonnen des Bodenaushubs wurden nach Coswig in

Sachsen-Anhalt in die Bodenreinigungsanlage der Umweltschutz Ost GmbH gefahren. Weitere 10.000 Tonnen Abfall transportierte Railion nach Ulm. Dort kümmerte sich die HZL um das letzte Teilstück der Strecke bis zum Salzbergwerk der Wacker Chemie in Stetten, wo der kontaminierte Boden unter Tage verbracht wurde, um als Bergversatz eingesetzt zu werden.

„Dies war das erste Projekt im Entsorgungsbereich, das wir gemeinsam mit unseren Partnerbahnen durchgeführt haben. Alles hat reibungslos funktioniert“, zieht Karsten Sachsenröder, Leiter des Railion-Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, eine positive Bilanz. Er sieht im Abtransport von kontaminiertem Material – insbesondere auch international – einen zukunftssträchtigen Markt. „Wir gehen davon aus, dass wir in naher Zukunft weitere Projekte ähnlicher Art durchführen können“, zeigt sich Sachsenröder zuversichtlich. ■

Railion Deutschland AG

Marktbereich Baustoffe,
Industrie- und Konsumgüter
Angela Westfahl
Tel.: +49 (0)5371 940367
angela.westfahl@railion.com

Effizienz – Verantwortung – Erfolg

Foto: DB AG



Diskutierten über Schienentransportkonzepte ohne Grenzen (v. l.): die Bahn-Chefs Mauro Moretti (Ferrovie), Hartmut Mehndorn (DB), Andreas Meyer (SBB) sowie Moderator Björn Helmke (DVZ)

So lautete das Motto des diesjährigen Deutschen Logistik-Kongresses in Berlin. Rund 3.500 Teilnehmer aus 49 Ländern und 250 Aussteller tauschten sich vom 17. bis 19. Oktober erneut über wichtige Themen der Logistik aus. Auch DB Logistics war mit seinen Geschäftsfeldern an einem eigenen Stand vertreten. Zu den Gastrednern zählte Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel.

Gemäß des Kongressmottos wurden während der drei Tage konkrete Logistikkösungen aufgezeigt, die durch Effizienz im Einklang mit einem nachhaltigen Umgang mit Ressourcen und dadurch langfristig den Unternehmenserfolg sichern sollen. Eine zentrale Rolle spielte hierbei der Wirtschaftsraum Europa als „Gastland“ der Veranstaltung. Die internationale Ausrichtung des 24. Deutschen Logistik-Kongresses, der von der BVL veranstaltet wird, wurde von der Eurolog-Konferenz der European Logistics Association (ELA) unterstrichen. Sie fand erstmals parallel zum Kongress statt und förderte den europäischen Austausch. So zogen sich Themen mit Schwerpunkten wie „Wertschöpfung in Europa“ und „Herausforderungen in neuen europäischen Märkten“ wie ein roter Faden durch die zahlreichen Plenumsveranstaltungen, Diskussionen und über 100 Fachvorträgen der 20 parallel stattfindenden Fachsequenzen.

Die Eröffnungsrede hielt der neue Vorstandsvorsitzende der BVL, Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner, der in diesem Jahr zum ersten Mal Gastgeber des Kongresses war. „Logistik ist wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren des Wirtschaftslebens. Sie verbindet Partner in Wertschöpfungsketten und stellt die Produktions- und Märkteversorgung sicher“, betonte er. Klinkner kündigte eine Reihe von Maßnahmen an, mit denen die BVL künftig weiterentwickelt werde. So solle eine Initiative der BVL für verstärkte Aus- und Weiterbildung sorgen und eine Erhöhung der Kapazitäten an den Bildungseinrichtungen den Engpässen am Arbeitsmarkt entgegenwirke. Dadurch würde die Lücke von jährlich 5.000 fehlenden, akademisch ausgebildeten Fachkräften geschlossen werden. Des Weiteren werde es mit dem so genannten „Tag der Logistik“ jedes Jahr im April – erstmals am 17. April 2008 – einen bundesweiten Aktionstag geben, an

dem alle Regionalgruppen der BVL Veranstaltungen anbieten und neben Logistikdienstleistern auch Unternehmen aus Industrie und Handel Einblicke in ihre Logistikprozesse gewähren. So könne das Interesse an den verschiedensten Facetten logistischer Aufgabenstellungen und Tätigkeiten ausgebaut und die Bedeutung der Branche in der öffentlichen Wahrnehmung verankert werden, unterstrich der BVL-Vorsitzende.

Klinkner machte deutlich, dass die BVL auch in Zukunft eine unabhängige Stimme für die Logistik sein und sich vermehrt in den Diskussionsprozess einbringen werde. Eine wesentliche Innovation stellt der Logistik-Indikator dar. Gemeinsam von der BVL und dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) entwickelt, soll die Branchenumfrage aktuelle und spezifische Fragen aufgreifen und repräsentativ die Meinung der befragten Unternehmen wiedergeben.

Hoher Besuch

Ein Highlight konnte der Logistik-Kongress bereits am ersten Tag mit dem Besuch von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel verzeichnen. Sie hob in ihrem Vortrag die Bedeutung der Logistik für den Wirtschaftsstandort Deutschland hervor. „Die Verknüpfung von industrieller Produktion mit logistischer Fertigkeit und Fähigkeit dürfte in Zukunft in wesentlichem Umfang über den Erfolg des Standortes Deutschland entscheiden“, so Merkel. Noch sei das Land Exportnation Nummer eins und dies zeige, dass Deutschland von der Logistik mehr abhängen als andere Länder. Die Kanzlerin betonte außerdem die wichtige Rolle der Logistik als branchenübergreifende Querschnittsfunktion und würdigte den Wirtschaftszweig, der unterschiedliche Bereiche zusammenführe und letztlich darüber mitentscheide, wie sich Deutschland in der Welt darstelle. Obwohl Deutschland als Haupttransitland für internationale Transporte gelte und seine Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich gut ausgestattet sei, müsse bei der Verknüpfung einzelner Transportwege noch erhebliche Überzeugungsarbeit geleistet werden. In diesem Zusammenhang verwies Merkel darauf, dass die Bundesregierung in den kommenden Jahren über 11 Milliarden Euro jährlich in das Verkehrssystem fließen lassen wolle.

Einen weiteren Höhepunkt auf dem Logistik-Kongress bildete die Podiumsdiskussion mit den Vorstandschefs der deutschen, schweizerischen und italienischen Staatsbahnen Hartmut Mehdorn, Andreas Meyer und Mauro Moretti. Dabei vertrat Mehdorn den Standpunkt: „Die Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs ist eine große Chance. Sie kommt aber viel zu spät.“ Mit dieser Kritik verdeutlichte er die verpasste Möglichkeit der Eisenbahn, sich schon viel früher gegen den Lkw durchzusetzen. Die Kernaussage der Diskussionsrunde war das Bekenntnis der europäischen Eisenbahnen zum Einzelwagenverkehr. Bei der Bahn mache der Einzelwagenverkehr laut Mehdorn rund 50 Prozent des Gesamtaufkommens aus. Er sei die

Basis für die Verkehre auf langen und damit in Europa fast immer grenzüberschreitenden Strecken sowie die Grundlage für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene.

Verdiente Auszeichnungen

Auch die Preisverleihungen am Gala-Abend in der Arena Treptow zählten dieses Jahr wieder zu den Höhepunkten des BVL-Kongresses. Den Deutschen Logistik-Preis 2007 erhielt der Landmaschinenhersteller CLAAS aus dem ostwestfälischen Harsewinkel. Ausgezeichnet wurde das Unternehmen für das Konzept einer internationalen Supply-Chain-Initiative. Mit ihr hatte CLAAS sein Liefernetz fit für die Globalisierung gemacht. Um die reibungslose Steuerung der komplexen Logistikkette zwischen dem deutschen Stammwerk und den europäischen Märkten zu sichern, verlässt sich das mittelständische Familienunternehmen auch auf die Verbundleistungen von DB Logistics. Beide Unternehmen verbindet eine enge Partnerschaft, die vor 40 Jahren mit dem Bau des ersten Gleisanschlusses in Harsewinkel begann. Seit 2005 werden die Verkehre in enger Zusammenarbeit von Railion, Raillog und Schenker in Moskau über Brest ins russische Werk nach Krasnodar gefahren (siehe hierzu Railways 3/2007, Seite 5).



Foto: DVZ

Der Internationale Deutsche Wissenschaftspreis Logistik 2007 ging an Dr.-Ing. Marc Schleyer vom Institut für Fördertechnik und Logistiksysteme (IFL) an der Universität Karlsruhe. Seine Arbeit mit dem Titel „Discrete Time Analysis of Batch Processes in Material Flow Systems“ liefert für die Praxis all-gemeingültige Erkenntnisse zu den Auswirkungen der so genannten Batchbildung auf Warte- und Durchlaufzeiten in Logistiksystemen.

Auch dieses Jahr waren sich die Teilnehmer des Deutschen Logistik-Kongresses wieder einig: Die Veranstaltungen sorgten für einen intensiven Austausch zwischen Unternehmen und Entscheidern der Branche und waren gerade durch die Eurolog internationaler geprägt denn je. Der BVL-Kongress tagt wieder vom 22. bis 24. Oktober 2008 in Berlin. ■

Ein Highlight des Logistik-Kongresses: die Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel

Strahlende Gewinner: Der Landmaschinenhersteller CLAAS erhielt den Deutschen Logistik-Preis 2007 für sein Konzept einer internationalen Supply-Chain-Initiative



Foto: DVZ



Foto: LHG

Ostseehäfen im Fokus

Gemeinsam mit der Kombiverkehr GmbH & Co KG bündelt Intermodal den kontinentalen Kombinierten Verkehr auf nationalen und internationalen Relationen im Shuttlesystem. Vor allem das intermodale Angebot von und nach den stark frequentierten Ostseehäfen soll weiter ausgebaut werden.

Mit über 850 Zügen pro Woche auf zirka 1.300 Verbindungen ist Kombiverkehr, an der Intermodal zu 50 Prozent beteiligt ist, größter europäischer Operateur. Mit mehr als 170 Direkt- und Shuttlezügen verbindet Kombiverkehr über Nacht die bedeutendsten Wirtschaftsstandorte Europas. Allein im vergangenen Jahr transportierte das Unternehmen europaweit über 930.000 Lkw-Sendungen. Kernstück des innerdeutschen Netzes von Kombiverkehr bildet das Kombi-Netz 2000+. Es ist über so genannte Gatewayterminals optimal mit dem europäischen Ganzzugnetz verbunden. Wichtiger Bestandteil sind die Verbindungen über die deutschen Ostseehäfen Lübeck, Rostock und Kiel. Seit den 1990er Jahren baut Kombiverkehr dort systematisch seine intermodalen Verkehre aus.

Die größte Dynamik entfaltet derzeit Lübeck: „Wir rechnen damit, noch bis Jahresende fast 100.000 Ladeeinheiten über unser dortiges Terminal ‚Baltic Rail Gate‘ umzuschlagen“, sagt Kombiverkehr-Geschäftsführer Robert Breuhahn. „Das wären fast 20 Prozent mehr als 2006.“ Auch die

Wachstumsraten auf der wichtigen Relation Lübeck–Duisburg seien viel versprechend. „Hier konnten wir die Zahl der Züge im Oktober von sechs auf zehn Rundläufe pro Woche steigern.“ Erstmals wurden dabei die Verkehre teilweise in einer Tagestrasse gefahren – eine nützliche Ergänzung. Denn wenn ein Kunde einen Zug verpasst, muss er jetzt nicht mehr einen ganzen Tag bis zur nächsten Abfahrt warten. Im nächsten Jahr soll das neue Konzept auch auf der Relation Ludwigshafen–Lübeck umgesetzt werden. „Wir wollen die Sendungsmengen dort mit zusätzlichen vier tagsüber verkehrenden Zügen pro Woche erhöhen“, nennt Breuhahn das anvisierte Ziel.

Steigerung der Umschlagmengen

In Rostock ist Kombiverkehr erst seit 2000 aktiv. Das Sendungsaufkommen ist dort zwar bisher halb so hoch wie in Lübeck, doch haben sich die Umschlagmengen bis heute nahezu verdoppelt. Kiel ist von den drei Ostseehäfen in Bezug auf die Umschlagmengen derzeit der Juniorpartner. „Bis Ende des Jahres werden wir dort bei gut 15.000 Ladeeinheiten landen, was einem

Plus von zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht“, informiert Breuhahn. „Gerade in Kiel, wo wir erst seit relativ kurzer Zeit aktiv sind, übertrifft die Entwicklung unsere Erwartungen – eine angenehme Überraschung.“

Der Erfolg des Kombinierten Verkehrs über die Ostseehäfen ist das Ergebnis gezielter Zusammenarbeit. Ganz gleich, ob Ladeeinheiten von Nordeuropa kommen oder nach Nordeuropa gehen: In jedem Fall sorgen genau abgestimmte Fahrpläne zwischen Kombiverkehr und den Fährgesellschaften für günstige Anschlüsse und damit für kurze Laufzeiten. Zudem konnten die Häfen mit einer Reihe neuer Fährverbindungen ihr Angebot vergrößern. Und schließlich leistete der Operateur selbst einen wichtigen Beitrag: „Statt mit teuren Einzelwagenverkehren fahren wir heute tägliche Shuttlezüge“, erläutert Breuhahn. „Damit ist das Angebot für unsere Kunden absolut planbar.“ Nächstes Ziel beim Ausbau der Verkehre ist die Stärkung der europäischen Nord-Süd-Achse. Breuhahn: „Ab 2008 wollen wir auf der Strecke Rostock–Verona 24 Abfahrten pro Woche anbieten.“ ■

Auf Wachstum eingestellt

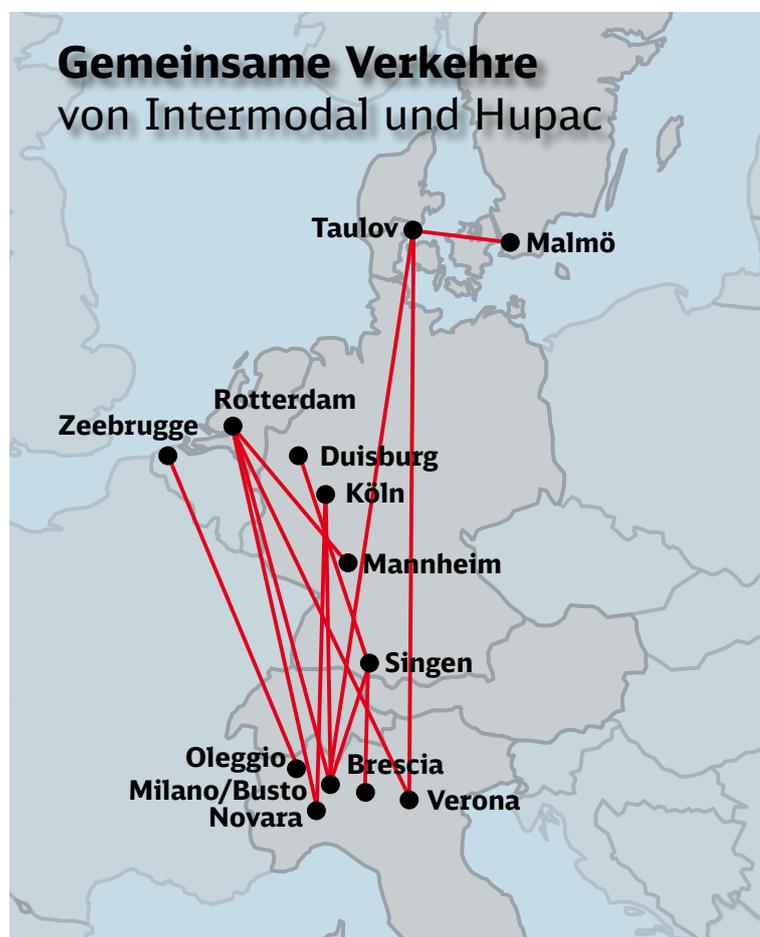
Gemeinsam mit dem Schweizer Operateur Hupac, Spezialist im alpenquerenden Kombinierten Verkehr (KV), hat Intermodal ein umfassendes Konzept für die Restrukturierung der Ganzzugverkehre auf der Nord-Süd-Achse entwickelt. Ziel ist eine deutliche Kapazitätssteigerung.

Seit Jahren ist der KV von starkem Wachstum geprägt. Dem gegenüber stehen knappe Ressourcen an Terminals, Loks und Wagons. „Bereits Ende 2005 hatten wir uns mit Vertretern von Hupac zu einem Strategie-Workshop zusammengesetzt und verschiedene Module entwickelt“, erläutert Ulrich Sontheim, zuständiger Projektleiter bei Intermodal. „Dabei haben wir die Verbindungen der Hupac analysiert und definiert, wie wir durch optimalen Ressourceneinsatz weiter wachsen können.“ Dabei ging es unter anderem um die Verbesserung des Wagenumlaufs und Lokeinsatzes. Des Weiteren standen die Neugestaltung der Terminalslots sowie der Fahrlagen im Rahmen eines Gesamtkonzepts auf der Agenda.

Erste Maßnahmen wurden bereits auf der Strecke zwischen Rotterdam und dem norditalienischen Terminal Novara erfolgreich umgesetzt, wie Piero Solca, Produktionschef bei Hupac, mit Zahlen belegt: „Wir können jetzt auf dieser Relation das Leistungsvolumen von 44 auf 64 Züge pro Woche erhöhen. Das entspricht einer Steigerung von 46 Prozent.“ Die erhöhte Abfahrtsfrequenz wurde durch die Einführung eines Taktsystems möglich. Alle vier Stunden startet ein Ganzzug in beide Richtungen. Positiver Effekt: Durch die Vermeidung hoher Stillstandszeiten werden die Wagen- und Lokumläufe optimiert. Auch die knappen Terminalkapazitäten lassen sich durch die Neuordnung der Zeitfenster effektiver als zuvor nutzen. Dazu gehört der Einsatz kombinierter Be- und Entladestops, durch die Rangieraufwand und Wagenstillstandszeiten entscheidend reduziert werden.

Auch auf der Nord-Süd-Verbindung zwischen dem dänischen Taulov und Busto nördlich von Mailand, einem der wichtigsten Umschlagterminals südlich der Alpen, sehen Intermodal und Hupac Wachstumschancen. „Nach unseren Berechnungen können wir das Volumen ab 2008 von 24 auf 34 Züge pro Woche steigern, das heißt, um 42 Prozent“, informiert Salco weiter. Die erhöhte Verkehrsleistung wollen Hupac und Intermodal auch hier über ein Taktsystem erreichen. Doch damit nicht genug: Schon bald sollen weitere Verbindungen die Nord-Süd-Achse stärken. Dazu gehören Taulov-Verona, Rotterdam-Verona und Köln-Novara (siehe Grafik).

Verantwortlich für den schnellen Erfolg der Ganzzugverkehre von Hupac ist das neue Achsenmanagement von Intermodal, mit dem Kunden jetzt noch individueller als bislang betreut werden können (siehe hierzu auch Artikel auf Seite 5). Für die einzelnen Achsen wurden Projektmanager etabliert, die sich um die Organisation regelmäßiger Kunden-Workshops kümmern. „Auf diese Weise verschaffen wir unseren Kunden Gehör und können so die branchenspezifischen Anforderungen noch besser umsetzen und gemeinsame Ziele für die Zukunft definieren“, erläutert Sontheim. ■





„Das Potenzial der Schiene ist noch längst nicht ausgeschöpft“

Mit dem Niederländer Ummo Bruns (54) hat das Geschäftsfeld Intermodal seit dem 1. Juli in Rotterdam einen neuen Hafenbeauftragten. In dieser Funktion vertritt er die Interessen von DB Logistics in den Westhäfen. Der gelernte Schifffahrtskaufmann tritt die Nachfolge von Leo Mulders an, der in den Ruhestand gegangen ist. Railways sprach mit Bruns über seine Erwartungen und Prognosen.

Herr Bruns, Sie sind seit über 30 Jahren in der maritimen Logistik tätig. Welche Rolle wird sie in der Zukunft im internationalen Güterverkehr spielen?

Das ungebrochene Wachstum in nahezu allen Häfen der Welt unterstreicht die Bedeutung einer optimal funktionierenden maritimen Logistik. Letzteres gewährleisten die Westhäfen durch umfangreiche Investitionen in die Hafeninfrastrukturen. Beispiele sind unter anderem der Bau der neuen Terminals Maasvlakte 2 und Euromax in Rotterdam sowie Deurganck Dok in Antwerpen.

Sie waren bislang unter anderem als European Representative bei der Port Authority of New York und New Jersey tätig und hatten Managementpositionen bei Reedereien und Terminalbetreibern. Welche Erfahrungen kommen Ihnen jetzt zugute?

Durch die vielfältigen Aufgabengebiete und internationalen Positionen bekam ich im Laufe der Jahre einen guten Überblick über alle Beteiligten der maritimen Logistik. Gerade die staatliche, aber unternehmerisch geführte Port Authority, die in ihrer Struktur und Führung der DB nicht unähnlich ist, hat mich geprägt und vor allem Diplomatie gelehrt. Zudem habe ich mir dort ein großes internationales

Netzwerk an Kontakten in der Logistikbranche aufgebaut. Die Zeit bei den Terminalbetreibern hat mir wiederum die Bedeutung der schnellen Anbindung von Containerverkehren ans Hafenhinterland deutlich gemacht. Denn: Bleibt die Fracht im Hafen, steigen die Kosten.

Welche Rolle spielt die Schiene im Modal Split der Hafenhinterlandverkehre?

Das Potenzial der Schiene ist noch längst nicht ausgeschöpft. Es gilt jetzt zu handeln und ihre Vorteile zu nutzen, wenn wir im Zuge des Umschlagzuwachses in den Häfen kilometerlange Lkw-Staus auf den Zufahrtswegen verhindern wollen.

Wie möchten Sie die Schiene fördern?

Ich möchte die Kommunikation entlang der Supply Chain intensivieren. Mit der erreichten Transparenz erhoffe ich mir, das Bewusstsein für die Schiene und ihre Vorteile zu stärken. Wir dürfen aber natürlich auch nicht untätig bleiben: Sowohl die Bahnoperatoren als auch die Anbieter von bahnaffinen Leistungen an den Häfen müssen angemessen und rapide auf die Fragen des Marktes reagieren. Als DB treiben wir dabei den Dialog mit allen Spielern in den Häfen voran und versuchen auf die Vorteile der Schiene hinzuweisen sowie Vertrauen aufzubauen. Positiv haben sich bereits diverse Kooperationen

mit den jeweiligen Hafenbehörden, Betreibern, Reedereien und Bahnoperatoren erwiesen.

Welche Verkehre stehen im Fokus Ihrer Aktivitäten?

Wie bereits erwähnt sind vor allem die Hafenhinterlandverkehre wichtig. Hier werden wir uns weiterhin um eine schnelle und zuverlässige Verteilung der Ladungen kümmern. Außerdem wollen wir in wichtige Drehscheiben investieren. Mit Duisburg haben wir bereits den Anfang gemacht. Dort profitieren wir heute von der guten Zusammenarbeit mit Duisport.

Um dem enormen Wachstum der deutschen Seehäfen zu begegnen, hat die DB einen Masterplan für den Seehafenhinterlandverkehr entwickelt. Gibt es ähnliche Pläne für die Westhäfen?

Ja. Die Niederlande und Belgien bereiten sich mit entsprechenden Maßnahmen auf die Zukunft vor, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Häfen Rotterdam und Antwerpen zu erhalten. Die Schiene spielt dabei eine wichtige Rolle, wie die neue Güterzugstrecke Betuwelinie zeigt. Seit diesem Sommer verbindet sie Rotterdam mit dem europäischen Hinterland. Weitere Relationen und Hafenmodalitäten sollen in Zukunft ausgebaut und besser organisiert werden, um das steigende Mengenvolumen in den Häfen unter Kontrolle zu halten. ■

3.500 Kilometer durch die GUS

Auch in diesem Sommer stellte die Bahn-Tochter TRANSA Spedition GmbH ihr umfangreiches Know-how bei Sondersendungen in Richtung Osteuropa und Asien unter Beweis: Elf Fahrzeuge aus dem Bereich Flughafentechnik wurden in ihre neuen Heimatflughäfen in Russland und anderen Ländern der GUS gebracht.

Eine besondere Fracht waren zwei Servicefahrzeuge für die Klimatisierung von Flugzeugen, die im September nach Baku in Aserbaidschan transportiert wurden. Die Reise ging zunächst per Lkw über die TRANSA-Außenstelle in Mukran zum Umschlagterminal der DB in Sassnitz-Mukran, wo die Verladung der Fahrzeuge auf vierachsige Breitspur-Flachwagen stattfand. Der Hafen Sassnitz-Mukran auf Rügen ist der einzige in Westeuropa, der für russische Breitspur ausgelegt ist und sich daher ideal für die Transporte von TRANSA in Richtung Osteuropa eignet. Bevor die Servicefahrzeuge mit der Fähre nach Klaipeda in See stachen, gab es eine umfangreiche Transportsicherung. Dabei wurden unter anderem die Fensterscheiben verkleidet und die Ladung gemäß den Forderungen des SMGS-Frachtrechts verplombt. Die Abfertigung der Wagenladung führte Railion durch.

In Klaipeda übernahm die litauische Bahn die Breitspurwagen. Weiter ging es über Weißrussland und Russland sowie schließlich mit der aserbaidjanischen Bahn Azerbadjanskaia zum Flughafen von Baku. Insgesamt über 3.500 Kilometer rollten die Servicefahrzeuge auf der Schiene. „Wir waren während des gesamten Transports für die Planung, Organisation und Überwachung verantwortlich“, macht Peter Beythien, Leiter der TRANSA-Außenstelle Mukran, deutlich. Neben der engen Zusammenarbeit mit Railion und den Nachbarbahnen in Litauen und der GUS stand die Spezialspedition auch in ständigem Austausch mit den jeweiligen Zollstellen. Die Zollabwicklung wurde durch spezialisierte Unternehmen unterstützt, womit weiteren Verzögerungen an den Grenzen vorgebeugt werden konnte.

Für die TRANSA-Niederlassung in Berlin gehört der Umschlag von großen industriellen Maschinen indes zur Routine: Neben Baufahrzeugen, Landmaschinen und kompletten Maschinenparks werden in Mukran täglich auch gebrauchte Pkw verladen und in Richtung Osten verschickt. Destinationen sind nicht nur die GUS- und baltischen Staaten, sondern auch der Irak, China und die Mongolei. Häufig überschreiten die Frachten die üblichen Lademaße oder Gewichtsgrenzen. „Gerade die Planung und Abwicklung außergewöhnlicher Sendungen bedeutet für uns und unsere Partner stets eine neue Herausforderung“, ergänzt Beythien. „Denn wir müssen uns bereits im Vorfeld auf die zum Teil unterschiedlichen länderspezifischen Verladebestimmungen einstellen und entsprechend vorbereiten.“ ■



Erste Mehrsystemloks für die Betouwe-Route

Anfang September stellte Railion Nederland die erste grenzüberschreitende Mehrsystemlok der Baureihe 189 auf der Ausstellung „VRACHT84NL“ in Utrecht vor. Seit Anfang November ist sie für Schulungsfahrten auf der Betouwe-Route im Einsatz.

Die Baureihe 189 ist die erste E-Lok, die zwischen Deutschland und den Niederlanden verkehren kann und über die Betouwe-Route

auch internationale Ziele anfährt. 26 Loks sollen bis Ende des Jahres an den Start gehen. Aufgrund ihrer technischen Voraussetzungen, kann

Die Baureihe 189 ist die erste E-Lok, die zwischen Deutschland und den Niederlanden verkehren kann

die so genannte „Europa-Lok“ auf nahezu allen europäischen Bahnstromnetzen eingesetzt werden. Mit integriert ist das European Train Control System (ETCS), das bei entsprechend ausgerüsteten Netzen eine schnelle und grenzüberschreitende Zugführung in ganz Europa ermöglicht.

Die 87 Tonnen schwere Lok kann 50 Güterwagen mit einem Gesamtgewicht von über 2.500 Tonnen ziehen und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Kilometern pro Stunde. Insgesamt verfügt Railion über 90 Lokomotiven der Baureihe 189, die bislang in Deutschland und Tschechien eingesetzt werden. Weitere Länder sind in Planung. ■

Vom Ton zur Fliese

Foto: DB AG/Beleschinski



Ton-Ganzzug auf dem Kandertalviadukt bei Frutigen

Mit einem maßgeschneiderten Rundlaufkonzept für die europäische Ton- und Fliesenproduktion setzt die Schenker-Tochter Railog GmbH auf sichere und umweltfreundliche Transporte aus einer Hand. So rollen mit Ton beladene Ganzzüge von Deutschland nach Italien und kehren mit fertigen Fliesen zurück. Das Transportequipment stellt Railion.

Wichtigster Rohstoff für die Herstellung von Fliesen ist der Ton. Der Westerwald besitzt eines der bedeutendsten Tonvorkommen in Europa und ist Deutschlands ältestes und größtes Abbaugelände. Rund 40 Prozent der Westerwälder Tone werden exportiert. Hauptabnehmerland ist Italien, wo im Jahr rund 600 Millionen Quadratmeter Fliesen hergestellt werden. Bei der Fliese handelt es sich um ein sensibles Produkt, das sehr beschädigungs- und bruchanfällig ist. Daher ist sowohl bei der Beladung als auch bei der Transportsicherung und während der Fahrt höchste Sorgfalt geboten. Der Vorteil des von Railog angebotenen Ganzzugsystems besteht darin, dass keine Rangiertätigkeiten anfallen und es dadurch auch nicht zu Rangierstößen kommt, die eine Gefahr für das Transportgut darstellen.

Bereits seit vielen Jahren lässt Railog Ganzzüge von und nach Italien rollen. Dabei organisiert das Unternehmen die gesamte Logistikkette und sichert die Anbindung von Schiene und Produktion per Lkw. Das Ergebnis: eine eng verzahnte Transportkette, verbunden mit einer hohen Zuverlässigkeit und Planbarkeit. Sowohl die Kunden als auch die Umwelt profitieren dabei insbesondere vom niedrigen Energieverbrauch des Verkehrsträgers Bahn. Durch den Rundlauf erreicht Railog zudem eine höhere Auslastung und damit auch verbesserte Wirtschaftlichkeit der Ton- und Fliesentransporte.

Angelpunkt der Verkehre ist der Bahnhof Siershahn im Westerwald. Dort starten die Tonverkehre nach Italien und dort kommen auch die Fliesen aus Dinazzano an. „Siershahn ist ein wichtiger Standort für

uns“, so Gert Schäfer, Key Account Manager bei Railog. „Denn im Raum Westerwald generieren wir das größte Mengenaufkommen an Tontransporten Richtung Italien.“ Im Hauptbahnhof von Limburg – rund 30 Kilometer von Siershahn entfernt – werden die Ganzzüge für die Transporte nach Italien zusammengestellt. Jeder Zug besteht aus 34 Wagen mit einer Bruttolast von mehr als 3.000 Tonnen und wird von je zwei Loks gezogen. Denn: Bei dem hohen Transportgewicht ist es nicht leicht, über die Berge zu kommen. Aus diesem Grund wird der Zug vor dem Alpenanstieg in zwei Teile mit je einer Lok geteilt. Kurz vor der italienischen Grenze werden die beiden Züge dann wieder vereint.

Pro Woche starten von Limburg aus zehn Tonzüge Richtung Süden – die meisten von ihnen mit dem Ziel Di-

Ziel Dinazzano, einem kleinen Ort in der Region Emilia-Romagna nahe Bologna – das italienische Zentrum der Fliesenproduktion. Die Fahrt geht über die Rheinschiene nach Basel, wo die Züge an die schweizer BLS Cargo übergeben werden. Am italienischen Grenz- und Güterbahnhof Domodossola II übernimmt die italienische Partnerbahn Trenitalia den Zug bis nach Reggio Emilia. Von dort zeichnet die Regionalbahn ACT für die Weiterfahrt nach Dinazzano verantwortlich.

Mit 95 Prozent rollt der Löwenanteil des wertvollen Rohstoffs für die Fliesen aus dem Westerwald auf der Schiene nach Dinazzano, der Rest wird per Lkw angeliefert. Für die Transporte aus dem Westerwald nach Italien hat Railion derzeit 800 Waggons im Einsatz. Rund 1 Million Tonnen Ton werden damit jährlich über die 930 Kilometer lange Strecke transportiert.

Fliesentransporte Richtung Norden

Im italienischen Umschlagterminal von Railog, dem 90.000 Quadratmeter großen Areal Scalo Dinazzano, wird der Ton entladen und per Lkw zur Weiterverarbeitung an Produzenten im Großraum Sassuolo verteilt. Mehr als 200 Firmen stellen in der norditalienischen Region Fliesen und andere Feinsteinzeugprodukte her. Die fertigen Fliesen wiederum gelangen über

ationale Unternehmen und Partner von Railog in deren Sammelstelle in Dinazzano. Dort werden die leeren Waggons mit Fliesen beladen, um wieder zurück in den Westerwald zu fahren. Auch auf dem Rückweg sorgen Trenitalia und die BLS Cargo im Auftrag der Railion Deutschland für den sicheren und fachgerechten Transport über die Alpen. Innerhalb Deutschlands übernimmt Railion dann den Bahntransport des empfindlichen Stückguts bis nach Siershahn und Limburg. Hier schlägt Railog die Ware um und kommissioniert sie für die Feinverteilung per Lkw an den Fachhandel in ganz Deutschland. Nur rund vier Tage dauert die Abwicklung des Fliesentransports vom Auftragsingang bis zur Ankunft im Westerwald.

Heute werden bereits mehr als zehn Prozent aller deutschen Fliesenimporte aus Italien über Railog abgewickelt. So transportierte der Spezialist für bahnaffine Logistik im vergangenen Jahr über 140.000 Tonnen Fliesen nach Deutschland. Doch zu den Abnehmern zählen nicht nur Groß- und Baumärkte in Deutschland. Auch in Belgien, Holland, Schweden, Dänemark und den osteuropäischen Ländern wie Russland, Rumänien und Bulgarien sind die Fliesen begehrt.



Tendenz steigend

Dass auch in Zukunft der Bedarf an Fliesen und damit am Westerwälder Ton steigt, zeigen die jüngsten Entwicklungen: „Im vergangenen Jahr hat der Tonverkehr am Bahnhof von Dinazzano mit insgesamt 42.000 Waggons im Vergleich zum Vorjahr um 5 Prozent zugenommen. In den ersten fünf Monaten dieses Jahres war ein Anstieg der Importe aus dem Westerwald um 16 Prozent zu verzeichnen“, informiert Sandro Marmioli, Geschäftsführer Railog S.p.A. „Auch bei den Fliesen zeigt sich ein positiver Trend: Mit einem jährlichen Anstieg der Exporte nach Deutschland um 30 Prozent gehen wir davon aus, dass sich dies in den nächsten Jahren fortsetzen wird“, ergänzt Marmioli.

Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter bei Railion, zeigt sich ebenso zuversichtlich: „Für die nächsten Jahre rechnen wir mit großen Mengenzuwächsen, auch in den internationalen Märkten. Daher müssen wir unseren Partnern im Westerwald verlässliche Bedienkonzepte zur Verfügung stellen. Dabei fördern wir insbesondere die Rücktransporte, also die Wiederbeladung der Waggons mit Fliesen.“ Dieser Meinung ist auch Günther J. Ferk, Geschäftsführer der Railog-Gruppe: „In Zukunft wollen wir freie Laderaumkapazitäten unserer Süd-Nord gehenden Verkehre noch intensiver vermarkten, um unsere Kapazitäten besser nutzen zu können.“ ■

Im italienischen Umschlagterminal Scalo Dinazzano wird der Ton aus Deutschland entladen und per Lkw an Produzenten im Großraum Sassuolo verteilt



In der Gegenrichtung werden die fertigen Fliesen in Scalo Dinazzano auf Ganzzüge Richtung Westerwald umgeschlagen

Railog GmbH

Gert Schäfer
Tel.: +49 (0) 6107 509-251
gert.schaefer@railog.net



Foto: HTB

Zuverlässiger Logistikpartner für Opel

Die Hörseltalbahn GmbH (HTB) – Spezialist für die Automobilbranche – betreut das Werk der Adam Opel GmbH in Eisenach bei sämtlichen Logistikleistungen rund um die Schiene. An den europaweiten Fahrzeug- und Teiletransporten des Automobilherstellers ist auch Railion maßgeblich beteiligt.

Die Hörseltalbahn, heute ein Unternehmen der Veolia Cargo Deutschland GmbH, wurde 1992 als erste nichtbundeseigene Eisenbahn in den neuen Bundesländern gegründet. Zeitgleich errichtete Opel ein neues Automobilwerk an der Stelle der ehemaligen Produktionsstätte von Wartburg in Eisenach. Anfangs noch eine reine Werksbahn für Opel, hat sich die HTB mittlerweile auch als Partner für den Güternahverkehr etabliert. Dabei übernimmt sie für ihre Kunden unter anderem die schienenseitige Versorgung der Produktion mit Teilen und Rohstoffen sowie den Versand der ausgehenden Fahrzeuge.

„Allein in den letzten 12 Monaten haben wir mit fast 40.000 Güter-

wagen im Ein- beziehungsweise Ausgang über 420.000 Tonnen Güter befördert“, belegt HTB-Geschäftsführer Hans-Dieter Stützer die umfangreichen Logistikleistungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) mit Zahlen. Zum Portfolio des Schienenlogistikers gehören unter anderem die Bahnbedienung im Nahbereich in Kooperation mit Railion, der Rangierdienst in den Gleisanschlüssen und die Betriebsüberwachung rund um die Uhr. Weitere Angebote werden in Zusammenarbeit mit ausgewählten Logistikpartnern erbracht. „Wir stellen durchweg hohe Qualitätsanforderungen an unsere Leistungen“, unterstreicht Stützer. „Das gilt sowohl für den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter als auch für unsere technische Ausstattung.“

So ist seit 1998 das gesamte Qualitätsmanagement nach DIN EN ISO zertifiziert.

Der Gleisinfrastrukturbereich der HTB besteht aus den Gleisanlagen an der Peripherie des Opel-Werks und umfasst rund zehn Kilometer öffentliche Eisenbahninfrastruktur. Daneben übernimmt das EVU am Standort die komplette Betriebsführung auf den Werkbahnanlagen von Opel und des Automobilzulieferers Benteler (siehe hierzu auch Artikel auf Seite 10), der direkt neben dem Werksgelände von Opel angesiedelt ist. Durch den Einsatz der Schiene spart Opel rund 180 Lkw-Transporte täglich ein. Bei der Verkehrsabfertigung und -steuerung kommt modernste Informationstechnik zum Einsatz. Denn ge-

rade für die Automobilbranche mit ihren komplexen und zeitkritischen Produktionsprozessen ist eine hohe Planungs- und Versorgungssicherheit notwendig. Über ihre Online-Systeme steht die HTB dabei immer im Datenaustausch mit Railion, Opel, aber auch anderen Kunden.

Eigenes Umschlagterminal

Neben dem klassischen Wagenladungsverkehr organisiert die HTB auch Kombinierte Verkehre (KV). Dafür betreibt sie bereits seit 1993 ein eigenes Umschlagterminal in Eisenach, das in das Produktionsversorgungsnetzwerk von Opel integriert ist. Mit mobilen Umschlaggeräten werden dort gegenwärtig täglich rund 50 Container und Wechselbehälter (LE) mit bis zu 40 Tonnen Gewicht vom Lkw auf den Zug und umgekehrt umgeschlagen. Dadurch können beispielsweise Ganzzüge aus den spanischen Werken von Opel im Eisenacher Terminal rasch entladen und die Ladeeinheiten mit Material zeitgenau der Automobilproduktion zugeführt werden. Ein weiterer Vorteil des KV-Terminals: Auch Kunden ohne Gleisanschluss haben die Möglichkeit, die Leistungen auf der Schiene zu nutzen.

„Unsere Leistungen gehen über die reine Traktion und den Umschlag hinaus“, macht Stützer deutlich. „So halten wir auch die notwendigen Lokomotiven vor, können bei Bedarf Wagen bereitstellen und disponieren den Vor- und Nachlauf. Außerdem übernehmen wir – wo gewünscht – die individuelle logis-



Foto: HTB

Rund um die Uhr für Opel unterwegs: die Hörseltalbahn

tische Beratung sowie das gesamte Projektmanagement.“

Umfangreiche Schienenleistungen

Bereits seit ihrem Bestehen arbeitet die HTB bei den Schienenleistungen eng mit Railion zusammen. Dabei teilen sich die Logistikpartner einen Großteil des Transportgeschäfts für Opel in Eisenach: HTB stellt die Bedienung der einzelnen Ladestellen im Bereich des Opel-Werks sicher. Das gilt sowohl für die eingehenden Materialverkehre als auch die ausgehenden Neufahrzeug- und Schrotttransporte ab und zum Güterbahnhof Eisenach-Stedtfeld. „Von dort übernehmen wir dann die Ganzzug- und Einzelwagenverkehre zu den europaweiten Standorten von Opel sowie im Rücklauf den Transport von Autoteilen“, bringt Jürgen Wernstedt die Leistungen der Deutschen Bahn auf

den Punkt. Er ist der für Opel zuständige Key Account Manager bei der Schenker Automotive RailNet GmbH, die gemeinsam mit Railion die Automobilkunden der Deutschen Bahn betreut.

Bei den internationalen Schienenverkehren werden die Neufahrzeuge auf Doppelstockwagen unterschiedlicher Fahrzeugspezifikationen verladen. „Drei bis vier Ganzzüge verlassen allein pro Woche das Opel-Werk in Richtung Zeebrugge“, informiert Wernstedt weiter. „Auch nach Norditalien verkehren wöchentlich Ganzzüge, beladen mit neuen Pkws.“ Die Transporte zu den deutschen Seehäfen, nach Frankreich, Spanien, Ungarn und in weitere Länder werden dagegen als Einzelwagenverkehre sowie in Wagengruppen durchgeführt.

„Im Bereich Materialverkehre über die Schiene steht die Belieferung des Opel-Werks in Eisenach mit Blechteilen aus dem spanischen Opel-Werk Zaragoza im Mittelpunkt unserer Leistungen sowie umgekehrt die Lieferantenverkehre über das Terminal Zaragoza für die Corsa-Produktion“, nennt Wernstedt ein weiteres Beispiel für die gemeinsamen Schienenverkehre mit der HTB. Gerade der Transport von Neufahrzeugen ab Eisenach sei rasant angestiegen. „In diesem Jahr werden wir gemeinsam voraussichtlich 100.000 Neufahrzeuge transportieren“, prognostiziert Wernstedt. ■

Die Hörseltalbahn in Zahlen

Gründungsjahr	1992
Mitarbeiter	19
Lokomotiven	3
davon Diesellokomotiven	3
Länge eigenes Schienennetz (ohne Anschlussgleise)	9,3 Kilometer
Umsatz 2006	2,27 Mio. Euro

Railion Deutschland AG
Marketing Rail
Rheinstraße 2
55116 Mainz
Internet: www.railion.com
E-Mail: neukundenservice@railion.com
Service-Nummer Neukundeninfo:
Tel. 0180 5 331050*

*0,14 € je angefangene Minute