

## Editorial

### Sehr geehrte Kunden,

vielleicht haben Sie es schon bemerkt: Stinnes hat ein neues Logo. Grund dafür ist der neue Markenauftritt, mit dem sich der gesamte DB-Konzern seit 1. Oktober präsentiert. Für den Transport- und Logistikbereich bedeutet dies, dass die Marken Stinnes, Railion und Schenker ab sofort durch „DB Logistics“ in der Unterzeile ergänzt und im Erscheinungsbild vereinheitlicht werden. Damit wird die Zugehörigkeit zum DB-Konzern auch am Logo erkennbar. Bei der FreightNews ändert sich sonst nichts. Auch in dieser Ausgabe bieten wir Ihnen wieder wie gewohnt nützliche Informationen rund um das Thema Schiene.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen  
Ihre Redaktion

## Inhalt

### Titelthema

- 01 **BTT BahnTank Transport GmbH: Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Innovene**

### Kurzmeldungen

- 03 **Gemeinsame Baustellenlogistik für DB Netz**

- 05 **Kohletransporte der Superlative**

### Aus dem Unternehmen

- 06 **VW und Stinnes: Ran an die Kohlen!**
- 11 **Autoteiletransport für Opel: Erfolgsfaktor Standardisierung**

### Internationale Verkehre

- 12 **Gute Verbindung in den hohen Norden**

BTT BahnTank Transport GmbH:

## Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Innovene

Die BP Group gehört zu den größten Öl- und Petrochemiekonzernen der Welt. Um seine Olefin- und Derivateaktivitäten zu bündeln, gründete das Unternehmen zum 1. April 2005 die neue Tochtergesellschaft Innovene. Die Stinnes-Tochter BTT BahnTank Transport GmbH schloss mit der deutschen Innovene Ende August einen Kooperationsvertrag, der die bislang gute Zusammenarbeit mit deren Vorgänger Deutsche BP AG weiter festigt. Geplant ist eine Transportmenge von rund 150.000 Tonnen pro Jahr.



Das Petrochemiewerk von Innovene in Köln-Worringen

Genau wie BP sind wir ein global agierender Konzern mit bedeutenden Aktivitäten in Asien, Nordamerika und Europa“, verdeutlicht Ralph Alexander, Vorstandsvorsitzender von Innovene. Das Unternehmen gehört mit einem weltweiten Produktionsvolumen von rund 15 Millionen Tonnen petrochemischer Grundstoffe bereits heute zu den fünf größten Petrochemiekonzernen der Welt. Innovene stellt im Wesentlichen petrochemische Grundstoffe sowie Benzin, Diesel und andere veredelte Substanzen her. Diese werden für die Fertigung einer breiten Palette an Kunststoffprodukten verwendet,

beispielsweise Lebensmittelbehälter, Fahrzeugteile und Gussformen. In Deutschland besitzt Innovene zwei Produktionsstandorte in Köln und Marl mit etwa 2.000 Mitarbeitern und einem Produktionsvolumen von knapp fünf Millionen Tonnen chemischer Rohstoffe.

„Aufgrund der Neufirmierung mussten sämtliche Prozesse zwischen Innovene und dem KundenServiceZentrum von Railion erneut analysiert und teilweise modifiziert werden“, erläutert Jan Elfenhorst, zuständiger Key Account Manager bei BTT. Um den Ablauf zu

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

... weiter von Seite 1:

**Partnerschaftliche Zusammenarbeit**

beschleunigen, wurden mehrere Workshops mit Vertretern von Innovene, dem Vertrieb von BTT und dem Servicebereich des KundenServiceZentrums organisiert. Zu den behandelten Themen gehörten unter anderem die Auftragsübermittlung, Abrechnung und eine verstärkte Zusammenarbeit im Bereich Gefahrguttransporte.

**Optimierte Auftragsbearbeitung**

Bei den Workshops stand vor allem die Optimierung der Auftrags- und Abrechnungsqualität im Fokus. „Die Umfirmierung eines

„Damit die Qualität der Prozesse während der Umstellung gewährleistet bleibt und Fehlbuchungen vermieden werden, muss alles detailliert geplant und umgesetzt werden. Das fängt bei der Einführung neuer Firmierungen an und geht über die Einrichtung neuer Konten bis hin zur Neuprogrammierung der Kundenstamm- und Auftragsdaten.“ Wichtig in diesem Zusammenhang sei auch, dass sämtliche Neuerungen beim Auftragsmanagement an die an der Auftragskette beteiligten Dienstleister zeitnah kommuniziert werden.



Um mögliche Fehlerquellen bei der Auftragsabrechnung für Innovene zu minimieren, führte das KundenServiceZentrum bereits im Vorfeld in enger Abstimmung mit dem Vertrieb und Innovene eine aktive Auftragskorrektur ein. Durch sie wird sichergestellt, dass eingehende Aufträge auf Basis vorhandener Kontraktendatenbanken abgeglichen und vor der Abrechnung im Auftrag des Kunden korrigiert werden. Über den notwendigen Nachsteuerungsbedarf von Kundenstamm-, Auftrags- und Vereinbarungsdaten erhält Innovene täglich aktuelle Informationen. Auf diese Weise lassen sich Fehlbuchungen sowie Frachtreklamationen vermeiden. Die Quote fehlerhafter Aufträge konnte so bereits in den ersten drei Monaten der Zusammenarbeit halbiert werden.

Regelmäßige Workshops sollen künftig dazu beitragen, die Zusammenarbeit zwischen BTT

und Innovene weiter zu vertiefen. Zu den weiteren geplanten Maßnahmen gehören auch der Einsatz von Servicebausteinen und die Nutzung des Einzelwagen-Produkts „Quality“.

Der Quality bietet eine hohe Zuverlässigkeit, das heißt die Zusage, innerhalb von bis zu 48 Stunden bis 13 Uhr zuzustellen, wenn kein späterer Zeitpunkt vereinbart wurde. Mit dem Servicebaustein „Tracking and Tracing International“ erhält Innovene die Möglichkeit, seine Wagen europaweit via GPS (Global Positioning System) zu verfolgen. Auch im Bereich „ResponsibleCare“ soll die Zusammenarbeit ausgedehnt werden. Hierzu fanden in diesem Jahr bereits erste gemeinsame Schulungen in Zusammenarbeit mit DB Netz statt. Railion bietet zudem ein umfangreiches Notfallmanagement für Gefahrguttransporte.

„Eine Umfirmierung und Umstrukturierung stellt in der Regel zu Beginn einen Mehraufwand dar. Mit unserem Partner Railion sind wir aber auf einem guten Weg, bestehende Prozesse zu sichern und durch kontinuierlichen Austausch laufend zu optimieren“, sagt Frank Linius, Leiter Supply Chain bei Innovene Deutschland. „Ich möchte außerdem das gute Zusammenspiel hervorheben, bei dem individuelle Lösungen gemeinsam von Innovene und dem Stinnes-Vertrieb entwickelt und durch das Team im KundenServiceZentrum zeitnah und zuverlässig realisiert werden. Unser Ziel ist es, den Verkehrsträger Schiene noch stärker als bisher zu nutzen.“ ■



Workshop des Chemie-Teams im KundenService-Zentrum in Duisburg

global agierenden Unternehmens stellt immer eine große Herausforderung für das Auftragsmanagement des Kunden und dessen Dienstleister dar“, erläutert Anja Lukat, Leiterin des Servicebereichs Chemie/Mineralöl/Düngemittel im KundenServiceZentrum.

# Neue Vertriebsstruktur bei BTT

Die BTT BahnTank Transport GmbH, Spezialist für den europaweiten Transport flüssiger, gasförmiger und rieselfähiger Güter, hat am 1. Oktober ihren Vertrieb neu aufgestellt. Damit reagiert die Stinnes-Tochter auf die immer schnelleren Veränderungen im Markt und Wettbewerbsumfeld.

**K**ünftig werden die Vertriebszweige des konventionellen Wagenladungsverkehrs und des Kombinierten Verkehrs von BTT in zwei separaten, spezialisierten Vertriebseinheiten aufgestellt. Die Leitung des Wagenladungsverkehrs verbleibt weiterhin in Personalunion bei Hans-Georg Werner, während Andre Hempel die Vertriebsleitung des Kombinierten Verkehrs übernimmt. Gleich-

zeitig wurde innerhalb des KV-Vertriebs der neue Bereich „Business Development“ unter der Führung von Olaf Petereit installiert. Damit will sich BTT – gemeinsam mit seinen Kunden – auf neue Märkte und Produktentwicklungen ausrichten.

Aufgrund der Neuorganisation wurden die Regionalbüros in ihrer bisherigen Struktur



aufgehoben. Die regionalen Standorte bleiben jedoch weiterhin erhalten. Parallel dazu wurden die Dispositionsabteilungen unter der Leitung von Marianne Ortlepp zu einer

Stinnes und TRANSA:

# Gemeinsame Baustellenlogistik für DB Netz



Foto: DB AG/Weber

Die DB Netz AG schreibt jedes Jahr sämtliche Transportleistungen für ihre bundesweiten Baustellen neu aus. Stinnes konnte in diesem Jahr gemeinsam mit der Tochter TRANSA Spedition GmbH Verkehre für sich gewinnen.

**B**islang kaufte der DB-Konzern die Transportleistungen, zu denen die Ver- und Entsorgung im Straßenverkehrssektor gehört, grundsätzlich als Gesamtpaket ein. 2004 wurden erstmals die Verkehre für Lkw europaweit getrennt ausgeschrieben, wie das bereits seit 2001 für die Schiene der Fall ist. „Wir erhielten den Zuschlag bei insgesamt sechs von sieben Netzniederlassungen und verpflichteten für die Lkw-Leistungen sofort TRANSA mit einem entsprechenden Rahmenvertrag,

da sie die notwendige Expertise mitbringen“, sagt Gina Schmidt, zuständige Key Account Managerin Bahnbau im Stinnes-Marktbereich Baustoffe/Entsorgung. „Dadurch konnten wir das Angebot an unseren Vertragspartner DB Netz AG erweitern, indem wir unser Know-how für Schienenverkehre mit dem der TRANSA für Straßenverkehre kombinierten“, ergänzt Karsten Sachsenröder, Marktbeereichsleiter Baustoffe/Entsorgung.

TRANSA ist unter anderem auf Massenguttransporte mit Lkw ausgerichtet und kennt aus ihrer langjährigen Erfahrung als Bahnspedition und zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb alle wichtigen Prozesse im Zusammenhang mit Straßen- und Schienenverkehren. Die Koordination der bundesweiten Transporte für DB Netz übernimmt die TRANSA-Niederlassung in Leipzig. Sie bringt die notwendigen Voraussetzungen für die Baustellenlogistik mit. „Im Eisenbahnbau haben wir uns darauf spezialisiert, sowohl die externe als auch die interne Logistik durchzuführen“, beschreibt Niederlassungsleiter Klaus Rost die umfangreichen Leistungen. „Die externe Baustellenlogistik umfasst Transporte von Neumaterial vom Lieferanten zu den Zwischenlagerplätzen beziehungsweise Altmaterial-Transporte von dort zu den Entorgern. Bei der internen Logistik werden in enger Abstimmung mit der Baustelle Transporte von Zwischenlagerplätzen in die Bauspitze durchgeführt.“ Zu den von TRANSA gefahrenen Materialien gehören unter anderem Gleise, Schwellen, Schotter und Aushubmasse, wie zum Beispiel kontaminierte Erde, die zu den entsprechenden Deponien gebracht wird.

Wie umfangreich diese Leistungen sein können, zeigt das Beispiel der Entsorgungsleistungen im Bahnhof von Aßlar in Hessen. Hier mussten Aushubmassen, die mit Bahnwaggons eintrafen, umgeschlagen und zur nächsten Deponie gefahren werden. Um Lkw-Verkehre durch die malerische Innenstadt von Aßlar zu vermeiden, wurde gemeinsam mit der Stadt nach einer passenden Lösung gesucht. Das Ergebnis: TRANSA mietete im Gewerbegebiet ein Grundstück an und konnte so eine 50 Meter lange Baustraße errichten, die es ermöglichte, die Transporte über das Gewerbegebiet umzuleiten. In nur 14 Tagen wurden so rund 10.000 Tonnen Aushubmasse ohne Lärmbelästigung und Verkehrsbehinderungen für die Bevölkerung problemlos entsorgt.

Auch für die Baustellenverkehre im nächsten Jahr hat Stinnes bereits ein Angebot an die DB-Netz abgegeben. „Aufgrund unserer Erfahrung bei Bahntransporten und der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit TRANSA sind wir in der Lage, auch diese Transporte für uns zu gewinnen“, ist Schmidt zuversichtlich. ■



eigenständigen Struktureinheit umgewandelt. Ziel ist unter anderem, eine effizientere Führung der operativen Prozesse über die einzelnen Regionen hinweg zu erreichen.

Für Containertransporte gibt es bei BTT künftig eine eigene Vertriebsseinheit

Für die Kunden ergeben sich aus der neuen Vertriebsstruktur keine Veränderungen, wenn bisher entweder ausschließlich konventionelle Ladungsverkehre oder der Kombinierte Verkehr in Anspruch genommen wurden. In diesem Fall erfolgt die Betreuung weiterhin durch den bisherigen Gesprächspartner. Werden jedoch beide Verkehrsarten genutzt, so gibt es ab sofort zwei fachspezifische Ansprechpartner. Für Großkunden sind dagegen nach wie vor die Key Account Manager gesamtverantwortlich.

Bei Fragen zur neuen Vertriebsstruktur stehen den Kunden die bisherigen BTT-Ansprechpartner jederzeit zur Verfügung. ■



## Neuregelung für nationale Leerlauffrachten

Ab dem 1. Januar 2006 gibt es eine grundlegende Neuordnung der bestehenden Leerlauffrachtregelung für Privatgüterwagen. In diesem Zusammenhang führt die Railion Deutschland AG eine einheitliche Leerlauffracht ein und hebt das bisherige System der „Ermäßigten und Allgemeinen Leerlauffrachten“ auf, da es nicht mehr den heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr entspricht. Das bislang gültige System setzte voraus, dass Last- und Leerlauf vom gleichen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgewickelt werden.

Zunehmend führen jedoch unterschiedliche EVU die Hin- und Rückläufe durch, zum Teil in der Weise, dass Lastläufe durch ein weiteres EVU abgewickelt und die anschließenden Leerläufe Railion übergeben werden.

Ein weiterer Grund für die Neuregelung liegt in der Einführung des neuen Wagenverwendungsrechts (COTIF <sup>1</sup>/ER CUV <sup>2</sup>) zum 1. Januar 2006, das künftig gleichermaßen für Privatgüterwagen und Bahnwagen gilt. Daher ist ab 2006 auch für die Beförderung von leeren Bahnwagen durch fremde EVU eine Leerlauf-

fracht zu verrechnen, wodurch sich eine Gleichstellung von Bahn- und Privatwagen ergibt. Die ab dem 01.01.2006 gültige Gesamtausgabe der „Preise und Konditionen der Railion Deutschland AG“ kann ab Dezember unter [www.stinnes.de/pkl](http://www.stinnes.de/pkl) eingesehen und heruntergeladen werden. ■

<sup>1</sup> COTIF ist das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr. (Anm. d. Red.)

<sup>2</sup> ER CUV sind die Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr. (Anm. d. Red.)

## Internationale Tarife online

Unter [www.stinnes-freight-logistics.de](http://www.stinnes-freight-logistics.de) gibt es in der Rubrik „Serviceinformationen“ ab sofort neue Inhalte. Dazu zählt der Menüpunkt „Internationale Tarife“, eine umfassende Darstellung der mehr als 30 von Freight Logistics angewendeten Gütertariife. Sie sind übersichtlich nach den betreffenden Ländern und Transitrelationen sortiert und in folgende Regionen gegliedert: Süd, West, Nord, Ost und Transit.

Die zum Teil mehrsprachigen Tarife enthalten nicht nur die Tarifpreise, welche im internationalen Verkehr die Grundlage der Frachtpreisermittlung bilden, sondern auch umfassende Hinweise und Bestimmungen für den internationalen Güterversand. Dazu zählen Informationen über die gültigen Beförderungswege, Wagenpreise, die Beförderung von Privatwagen und Angaben zu Frankaturvermerken und anfallenden Nebenentgelten. ■



## „Bahn-frei“ für das neue Europaviertel

Mit einem ausgeklügelten Logistikkonzept hat Stinnes Freight Logistics im Auftrag der DB Netz AG mit der Entsorgung von Altschotter auf dem ehemaligen Hauptgüterbahnhof in Frankfurt am Main begonnen. Auf dem Gelände entsteht das künftige Europaviertel. Die erste Charge von 60.000 Tonnen wurde bereits abgefertigt.

Der Umbau des 90 Hektar großen ehemaligen Hauptgüterbahnhofs zu einem zentral gelegenen Wohn- und Arbeitsviertel ist eine der größten Baumaßnahmen in Deutschland. An jedem Werktag starteten auf dem Gelände von einem eigens dafür vorgesehenen Verladegleis zwei Ganzzüge von Railion mit jeweils rund 1.800 Tonnen Schotter in Richtung Entsorger. Dort wird der Altschotter gereinigt und als Recyclingschotter für andere Gleisbaustellen zur Verfügung gestellt.

Das Logistikkonzept musste einem engen Zeitrahmen von nur 17 Tagen gerecht werden. Für die Transporte stellte Stinnes insgesamt 60 Wagen zur Verfügung. Damit kein zeitraubender Stauereffekt beim Entsorger entstehen konnte, wurde der Wagenumlauf so konzipiert, dass stets eine ausreichende Anzahl von Wagen zur Beladung bereitstand. Ein weiterer wichtiger Faktor bei der Rückbauplanung war die Verkehrsentlastung der Innenstadt von Frankfurt. „Allein bei der jetzigen Schottermenge konnten wir den Frank-

furtern rund 4.800 Lkw-Fahrten ersparen“, verdeutlicht Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe/Entsorgung bei Stinnes Freight Logistics.

Der komplette Rückbau des Hauptgüterbahnhofs wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Dabei müssen insgesamt rund 320.000 Tonnen Schotter, 94.000 Holzschnellen, 124.000 Meter Schienen und 15.000 Weichenschnellen entsorgt werden, bevor mit dem Bau des Europaviertels begonnen werden kann. ■

# Kohletransporte der Superlative

Dass sich eine langfristige Kooperation im Schienengüterverkehr lohnt, zeigt das Beispiel Deutsche Bahn und Mitteldeutsche Braunkohlegesellschaft (MIBRAG): Am 27. September feierten beide Partner zehn Jahre Kohletransporte ins E.ON Kraftwerk Schkopau, bei denen bislang die gigantische Menge von 40 Millionen Tonnen Braunkohle gefahren wurde.

Der Vertrag über die Kohletransporte für die MIBRAG war bereits von der damaligen DB Cargo auf 25 Jahre angelegt worden und gehört damit zu einer der längsten vertraglichen Bindungen der Deutschen Bahn an einen Kunden. Um wirtschaftlich fahren zu können, war eine längerfristige Zusammenarbeit notwendig, denn die DB investierte im Vorfeld rund 60 Millionen Euro in Infrastrukturmaßnahmen und Equipment. So mussten allein 30 Kilometer Fahrstrecke komplett überholt und zum Teil neu verlegt werden. Außerdem wurden eigens für die Kohletransporte 166 vierachsige Großraum-Selbstentladewagen der Bauart Falnqqs 130 mit je 86

Kubikmeter Ladevolumen eingekauft. Doch auch die MIBRAG mobilisierte gewaltige Summen: Zirka 100 Millionen Euro flossen in den Ausbau der Werksbahnanlagen, einen neuen Kohlemisch- und Stapelplatz sowie in den Bau des Anschlussbahnhofes Wähilitz.

Seit nunmehr zehn Jahren rollen täglich bis zu achtzehn Ganzzüge mit jeweils 1.100 Netotonnen Braunkohle im Haus-zu-Haus-Pendelbetrieb zwischen dem Tagebau Profen und dem E.ON Kraftwerk Schkopau, um die reibungslose Belieferung des 900-Megawatt-Kraftwerks sicherzustellen. Ab dem Bahnhof Wähilitz übernimmt im Auftrag der Stinnes AG



Foto: MIBRAG

Mehr als 22.000 Züge kamen bislang bei den Kohletransporten ins E.ON Kraftwerk Schkopau zum Einsatz

die Mitteldeutsche Eisenbahn die Züge von MIBRAG bis ins Kraftwerk. Und alles spricht dafür, dass dies auch in den nächsten 15 Jahren so bleiben wird. ■

## NHM-Code-Suche jetzt zehnsprachig

Um die Abwicklung logistischer Aufgaben zu erleichtern, sind im Schienengüterverkehr sämtliche Transportgüter mit einem eigenen Code belegt. Mittels dieser so genannten NHM-Codes (NHM = Nomenclature Harmonisée Marchandises – Harmonisiertes Güterverzeichnis) lässt sich jede einzelne Gutart eindeutig zuordnen. Wer den NHM-Code seines Transportguts nicht kennt oder gerade nicht

griffbereit hat, kann diesen schnell und bequem unter [www.stinnes-freight-logistics.de](http://www.stinnes-freight-logistics.de) in der Rubrik „E-Stinnes“ abrufen. Neu bei der NHM-Code-Suche ist die Erweiterung auf zehn Sprachen. So werden Übersetzungen kinderleicht: Durch einen Klick auf die entsprechende Sprache wird der Name der Gutart im Handumdrehen in die gewünschte Sprache übersetzt. ■

## 100.000ste Tonne für Castelguelfo

Seit Anfang September 2004 kehrt dreimal wöchentlich ein Shuttle zwischen Offenburg und dem italienischen STINNESrailport Castelguelfo bei Parma. Pünktlich zum Jahrestag feierte der Zug die hunderttausendste gefahrene Tonne. Für Stinnes Grund genug, das Angebot weiter auszubauen. Mit einer weiteren wöchentlichen Abfahrt ab Oktober 2005 reagiert der Logistikdienstleister auf die steigende Nachfrage der Kunden. Die Züge starten dann jeweils montags, mittwochs, donnerstags und freitags um 19 Uhr in Offenburg. Ankunft in Castelguelfo ist am Folgetag gegen 7:40 Uhr. In die Gegenrichtung geht es jeweils dienstags, donnerstags, freitags und samstags um 9:13 Uhr mit Ankunft im Mannheimer Rangierbahnhof um 7:20 Uhr am nächsten Morgen. Seit Juni 2005 bietet Stinnes ebenfalls eine Verbindung zum STINNESrailport Desio bei Mailand. ■



Karsten Sachsenröder

## Neuer Leiter Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter

Zum 1. Oktober übernahm Karsten Sachsenröder, Leiter des Marktbereichs Baustoffe/Entsorgung, zusätzlich die Verantwortung für den Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter bei Freight Logistics. Dr. Dieter Bambauer, bislang Leiter dieses Marktbereichs, tritt zum 1. Oktober in die Geschäftsleitung der Schenker Schweiz AG ein. Seine Funktion als Vorsitzender der Geschäftsführung der Hangartner Gruppe, Aarau (Schweiz), behält er bei. ■



Foto: VW Kraftwerk GmbH

## Ran an die Kohlen!

Mit zwei großen Heizkraftwerken sorgt die VW Kraftwerk GmbH dafür, dass die Energieversorgung des Stammwerks der Volkswagen AG in Wolfsburg Tag und Nacht gewährleistet ist. Da der Lagerplatz für die benötigte Steinkohle einem Teil des VW-Erlebnisparks Autostadt weichen musste, erfolgen die Lieferungen seitdem per Bahn und Just-in-time – unter der Regie von Stinnes.

Mit einer elektrischen Leistung von 440 Megawatt und einer Wärmeleistung von 935 Megawatt produzieren die Heizkraftwerke Nord/Süd und West so viel Energie, dass sie nicht nur das Stammwerk von Volkswagen versorgen können, sondern auch die überregional bekannte Autostadt. Darüber hinaus speisen sie zusätzliche Stromkapazitäten in das Netz der öffentlichen Energieversorger ein. Doch die beiden Kraftwerke können noch mehr: So liefern sie unter anderem Kühlwasser für die Automobilproduktion und versorgen die Klima- und EDV-Anlagen der Autostadt mit Kälte. Betrieben werden die Heizkraftwerke vorwiegend mit Steinkohle. Für die Energiegewinnung kommt dabei die so genannte Kraft-Wärme-Kopplung zum Einsatz. Sie gilt technisch und ökologisch als beste Ausnutzung von Energieträgern, denn mit einem Brennstoffausnutzungsgrad von bis zu 85 Prozent wird die Primärenergie weitaus besser genutzt als in herkömmlichen Kondensationskraftwerken, bei denen der Wirkungsgrad lediglich bei zirka 40 Prozent liegt.

### 900.000 Tonnen Steinkohle pro Jahr

Um den großen Appetit der beiden Kraftwerke zu stillen, sind große Mengen Kohle

nötig, die aus dem Ruhrgebiet und Übersee angeliefert werden. Für die Lieferungen der deutschen Kohle ist der RAG-Konzern verantwortlich. Railion sorgt als Hauptfrachtführer für die bedarfsgerechte Zustellung der Kohle per Bahn zu den Heizkraftwerken in Wolfsburg. Mit im Boot sitzt die RAG Bahn und Hafen GmbH (RBH), die als Unterfrachtführer die Kohletransporte von den deutschen Zechen zu den Kraftwerken der VW Kraftwerk GmbH sicherstellt. „Unsere Industrieproduktion benötigt eine zuverlässige Energieversorgung und -politik. Dafür steht neben Importkohle an erster Stelle die deutsche Steinkohle



Foto: VW Kraftwerk GmbH

Einfahrt des Kohlezugs ins Wolfsburger Kraftwerk

als Energiequelle für unsere Kraftwerke“, verdeutlicht Raimund Wunder, Geschäftsführer der VW Kraftwerk GmbH. Gijsbert Spinckx, zuständiger Key Account Manager im Marktbereich Montan, zu den dabei per Bahn gefahrenen Mengen: „Wir transportieren jährlich fast 900.000 Tonnen Kohle von den deutschen Zechen und vom Hafen Hamburg nach Wolfsburg.“

Die deutsche Kohle wird im Wesentlichen von drei Zechen aus dem Ruhrgebiet bezogen: Prosper Haniel bei Bottrop, vom Bergwerk West nahe Rheinkamp und dem DSK Anthrazit Ibbenbüren. Doch auch über andere Zechen wird je nach Bedarf geliefert. „Grund für einen Zechenwechsel können Förder- oder Kapazitätsprobleme, aber auch die Qualität der Kohle sein“, erläutert Heike Stock, bei Volkswagen Kraftwerke zuständig für Energiewirtschaft/Konzeptplanung. „Wir verwenden vor allem Anthrazit- und Esskohlen, denn unsere Kraftwerke bevorzugen hochwertige und heizwertreiche Kost.“

### Langjährige Zusammenarbeit mit der Bahn

Bereits seit mehr als zehn Jahren transportiert die Bahn für die VW Kraftwerk GmbH Kohle von den deutschen Seehäfen und Zechen zu deren Kraftwerken. „Wie wichtig wechselseitiges Vertrauen ist, das wissen wir natürlich alle aus persönlichen Erfahrungen. Besondere Bedeutung gewinnt dieses Gut in einer Situation, die absoluter Zuverlässigkeit bedarf, in diesem Fall der Just-in-time-Kohle-



lieferungen für das Heizkraftwerk Nord“, hebt Wunder hervor. Für die Transporte entwickelte der Marktbereich Montan ein wirtschaftliches Logistikkonzept, das die Versorgung der Wolfsburger Heizkraftwerke sicherstellt. Es beinhaltet unter anderem getaktete Umlaufzeiten, die auf die besonderen Entladebedingungen bei den VW-Kraftwerken zugeschnitten sind. Drei Mal in der Woche fährt ein Variotrain zu festgelegten Zeiten mit 2.000 Tonnen Kohle beladen von einer der drei Zechen termingerecht nach Wolfsburg. Die Importkohle aus Übersee wird gleich nach ihrer Ankunft weitertransportiert. Dafür stehen im Hamburger Hafen an fünf Tagen jeweils ein Plan- und Variotrain zur Verfügung.

„Bei größeren Abnahmemengen kann der Kunde dank unseres flexiblen Ganzzugs-

konzepts jederzeit auf einen Variotrain als zusätzlichen Ganzzug zurückgreifen“, ergänzt Spirinckx. „Insgesamt fahren wir rund 450 Kohlezüge im Jahr zu den beiden Kraftwerken.“ Die Weiterfahrt der Züge von der Güterverkehrsstelle Fallersleben bis ins Wolfsburger Werk übernimmt die Volkswagen-Tochter VOLKSWAGEN Transport.

Für den Transport werden Güterwagen der Bauart „Fal“ eingesetzt. Sie können bis zu 63 Tonnen Kohle laden und sind mit hydraulischen Ladeklappen ausgestattet, die per Knopfdruck im Handumdrehen geöffnet werden können und so eine zeitsparende Entladung garantieren. Je 32 der modernen Güterwagen kommen pro Zug zum Einsatz, denn dieser muss in Fallersleben in zwei Teilzüge mit je 16 Wagen aufgeteilt werden. Grund dafür ist, dass die VOLKSWAGEN Transport

aufgrund der Entladebedingungen vor Ort nur einen Zug dieser Länge anstellen kann. „Trotz der großen Kohlemengen, die wir auf der Schiene fahren, sind wir flexibel genug, jederzeit die lückenlose Versorgung der Kraftwerke in Wolfsburg zu garantieren. Wir gehen davon aus, dass wir auch in den kommenden Jahren mit der VW Kraftwerk GmbH weiter so gut zusammenarbeiten werden“, ist Spirinckx zuversichtlich. ■

### Stinnes AG

#### Freight Logistics

Marktbereich Montan

Gijsbert Spirinckx

Tel.: 06131 15-61132

Fax: 06131 15-60459

E-Mail: gijsbert.spirinckx@stinnes.de

## Mehr Schiene für das Ikea-Lager Salzgitter

Während manches Unternehmen zunehmend seine Verkehre über die Straße abwickelt, baut Ikea die Infrastruktur für Schienenverkehre weiter aus: Bereits im Frühjahr hat der schwedische Möbelhändler die Gleisanschlusskapazität im Ikea-Lager Salzgitter verdoppelt. Das brachte auch Mehrverkehre für Stinnes.



Ikea betreibt in Deutschland vier große Logistikstandorte: Die Distributionszentren in Werne, Erfurt und Salzgitter versorgen die insgesamt 36 Einrichtungshäuser in Deutschland. Das Kundenorderdistributionszentrum in Dortmund dient der direkten Kundenbelieferung in Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Alle Standorte verfügen über einen eigenen Gleisanschluss, wodurch eine effiziente Nutzung des Wagenladungsverkehrs von Railion möglich ist. Das zeigen

auch die Transportzahlen des vergangenen Jahres: Insgesamt fuhren fast 16.000 Wagen in die vier deutschen Ikea-Lager und im Transit durch Deutschland, davon gingen allein 1.400 Wagen nach Salzgitter.

Der Standort Salzgitter war Ende 1999 mit zunächst 95.000 Kubikmeter Lagerkapazität in Betrieb genommen worden. In diesem Jahr wurde die Kapazität auf 230.000 Kubikmeter aufgestockt. „Mit der Vergrößerung des La-

gers haben wir den Gleisanschluss auf sechs Gleise verdoppelt“, erläutert Harald Wöhlbier, der als Assistent in der Geschäftsleitung von Ikea auch für den Anschlussbahnbetrieb in den deutschen Lagerstandorten zuständig ist. „Dabei wurde auch die Rampenlänge an den vermehrten Einsatz von vierachsigen Wagen angepasst, um diese effektiv für die Bahnverkehre nutzen zu können.“ Durch die Gleiserweiterung stieg das Aufkommen am Logistikstandort Salzgitter im Vergleichszeitraum 2004/2005 bereits um zirka 30 Prozent.

„Beim Einsatz des Verkehrsträgers Schiene ist für uns vor allem die letzte Meile inklusive der betrieblichen Integration von Transport- und Lageroperationen eine große Herausforderung“, erläutert Harald Wöhlbier. „Dazu gehören ein genauer Informationsfluss, Flexibilität bei hohen Wageneingängen, die gleisgenaue Bereitstellung der Waggons sowie die optimale Einbindung des Warenflusses in die Lagerabläufe, denn die Ware wird meist spätestens am nächsten Tag an die Einrichtungshäuser weiter verladen“, ergänzt Rolf Finis, zuständiger Key Account Manager im Stinnes-Marktbereich Agrarprodukte/Forstwirtschaft/Konsumgüter. All diese Anforderungen konnte Railion nicht zuletzt aufgrund der genauen Transportüberwachung durch das KundenserviceZentrum und der Flexibilität der Mitarbeiter vor Ort bislang optimal erfüllen. ■

Branchentag Montan:

# Informatives rund um den Kundenservice



Jens Küter, Leiter des KundenServiceZentrums, begrüßt die Teilnehmer der Branchentags

Gleich zwei Mal wurden im Juli Stinnes-Kunden aus der Montanbranche nach Duisburg eingeladen, um sich vor Ort über Arbeitsprozesse und die neuesten Entwicklungen im KundenServiceZentrum zu informieren. Dabei ging es auch um die weitere Optimierung der Zusammenarbeit.

**M**ehr als 100 Kunden waren der Einladung des Marktbereichs Montan gefolgt. Im Zentrum standen zahlreiche informative Vorträge, die unter anderem die Darstellung der Prozesswelt von Stinnes und die nationale und internationale systemgestützte Transportsteuerung beinhalteten. Dabei wurde auch die Technik des Servicebausteins „Tracking & Tracing International“ vorgestellt, der eine satellitengesteuerte

europaweite Transportüberwachung via GPS (Global Positioning System) bietet. Zu den weiteren Themen gehörten die gesetzlichen Änderungen durch das neue internationale Frachtrecht COTIF (siehe hierzu FreightNews 2/05, Seite 16) und der wirtschaftliche Nutzen für die Kunden dank der Anbindung an das Auftragsmanagement per EDI (Electronic Data Interchange). Im Anschluss an die Vorträge besuchten die Kunden ihre jeweils

zuständigen Teams, um auch das operative Tagesgeschäft im KundenServiceZentrum einmal live mitzuerleben.

Beim Branchentag Montan hatten auch die Kunden Gelegenheit, die Zusammenarbeit mit dem KundenServiceZentrum aus ihrer Sicht zu beschreiben. So hielt Gisela Henze von der Mitteldeutschen Braunkohlengesellschaft mbH einen Vortrag über die Einführung von EDI und den daraus resultierenden Einsparungserfolgen und Thomas Grötzing von der Scholz AG einen Vortrag über die Zentrale Auftragsbearbeitung (ZAB). Anton Becker von der V & M Deutschland AG sprach zum Thema Internationale Transportsteuerung. Sein Fazit: „Für unser Unternehmen ist die reibungslose Zusammenarbeit mit dem KundenServiceZentrum von hoher Wichtigkeit, denn wir benötigen von dort immer parallel zu unseren internationalen Transporten sämtliche aktuellen Wageninformationen. Dieser Infodienst funktioniert tadellos.“ Das positive Feedback der Kunden auf den Branchentag ist Anlass genug, diese Form des Meinungs- und Informationsaustausches im nächsten Jahr zu wiederholen. ■



**Seit rund sieben Jahren ist das KundenServiceZentrum in Duisburg zentrale Schaltstelle für die Railion Deutschland AG. Zu den langjährigen Kunden, die von dort aus von Anfang an betreut werden, gehört auch die Mittal Steel Company N.V., der weltweit größte Stahlkonzern. FreightNews sprach mit Ralf Harden, Leiter Verkaufsabwicklung im Bereich Logistik am Standort Hamburg-Waltershof, über die bisherige Zusammenarbeit.**

**Herr Harden, Sie kennen das KundenServiceZentrum schon seit längerer Zeit und haben dessen Entwicklung miterlebt. Sind Sie mit den bisherigen Leistungen zufrieden?**

Am Anfang waren wir noch etwas skeptisch, dass unsere Ansprechpartner jetzt in Duisburg und nicht mehr in Hamburg sitzen. Wir wollten auf keinen Fall, dass die Kenntnisse unserer spezifischen Anforderungen, die bei den Stinnes-Mitarbeitern in Hamburg ja vorhanden waren, infolge der Einrichtung des KundenServiceZentrums verloren gingen. Die Bedenken erwiesen sich jedoch als unbegründet.

**Wie wichtig ist der reibungslose Informationsfluss zwischen Ihren Mitarbeitern und dem KundenServiceZentrum für den internen Produktionsablauf?**

Für die Wagenbeladung setzen wir Verladepersonal auch von Fremdfirmen ein. Das geschieht auf Grundlage der Informationen des KundenServiceZentrums zur Wagenverfügbarkeit. Das muss also optimal aufeinander abgestimmt sein, denn Leerlaufzeiten kosten Geld. Auch für unsere Kunden benötigen wir zuverlässige Informationen über die Wagenbereitstellung und Abholung durch Railion.

**Wie erteilen Sie den Transportauftrag?**

Wir senden die Transportaufträge als Fax an das KundenServiceZentrum. Früher waren das komplette Aufträge, jetzt müssen wir nur noch die variablen Daten schicken, da wir einen Auftragscode haben. Das erleichtert natürlich die Arbeit sehr.

**Wie sehen Sie die Zusammenarbeit mit dem Team Häfen Bremen/Hamburg/Lübeck?**

Die Zusammenarbeit lief bislang durchweg positiv. Wir stehen in ständigem Kontakt mit den Mitarbeitern des Teams und können so gemeinsam eventuell auftretende Probleme schnell und unkompliziert lösen.

**Was wünschen Sie sich für die künftige Zusammenarbeit?**

Ich hoffe, dass unsere partnerschaftliche Zusammenarbeit von weiteren gemeinsamen Erfolgen gekrönt sein wird.





## Neue Papiertransporte für Hamburger-Spremborg

Die im Lausitzer Industriepark Schwarze Pumpe neu errichtete Papierfabrik der Hamburger-Spremborg GmbH & Co. KG liefert ihre Produkte zu Empfängern in der ganzen Welt. Stinnes konnte die lukrativen Schienenverkehre für sich gewinnen und fuhr bereits im September die ersten 1.000 Tonnen Rohpapier per Schiene nach Antwerpen.

Rund 265.000 Tonnen Wellpappenrohpa-pier sollen pro Jahr in der neuen Lausitzer Papierfabrik produziert werden, die zum Konzern des österreichischen Papierherstellers W. Hamburger AG gehört. Wie bereits in dessen anderen Werken in Österreich, Ungarn und Bayern wurde auch auf dem Gelände im Industriepark Schwarze Pumpe eigens für die Schienenverkehre ein leistungsfähiger Gleisanschluss errichtet. Das für die Herstellung

des Rohpapiers benötigte Altpapier kommt aus Hamburg, Bremerhaven und Bremen. Ein Großteil der fertigen Papierrollen soll künftig per Schiene zu Empfängern in Ost- und Südeuropa, den Beneluxländern, Skandinavien, Großbritannien und nach Übersee gefahren werden.

„Wir bauen ganz auf die Leistungsfähigkeit von Stinnes, um die großen Lots schnell und

sicher ans Ziel zu bringen“, unterstreicht Torsten Linke, Leiter Logistik bei Hamburger-Spremborg. Dafür sorgen unter anderem die für die Transporte eingesetzten Großraum-Schiebewandwagen der Bauart Habbiins 344. Sie besitzen ein Fassungsvermögen von 63 Tonnen und erreichen eine Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern. Die vierachsigen Güterwagen wurden speziell für Papiertransporte entwickelt und sind mit einem integrierten Ladungssicherungssystem ausgestattet. Dabei handelt es sich um spezielle Keile, die variabel auf Befestigungsschienen angebracht werden können und die tonnen-schweren Papierrollen sicher in den Griff nehmen.

„In den letzten Wochen vor den ersten Transporten haben wir uns intensiv auf den Start der neuen Papiertransporte aus Spremborg vorbereitet“, berichtet Kristina Karg, zuständige Key Account Managerin und Verkaufsleiterin Ost bei Freight Logistics. „In diesem Zug wurde Hamburger-Spremborg hinsichtlich der neuen Schienenverkehre und den damit zusammenhängenden logistischen Prozessen intensiv beraten und vorbereitet. Wir gehen deshalb davon aus, dass die Transporte künftig reibungslos ablaufen werden.“

Insgesamt transportiert Stinnes Freight Logistics europaweit rund 15 Millionen Tonnen Papier und Zellstoff. ■

## Ausgefeilte Rohrlogistik für EUROPIPE

Für den Bau einer zirka 96 Kilometer langen unterirdischen Gas-Pipeline zwischen Eisenach und Jena lieferte die EUROPIPE GmbH Großrohre aus ihrem Werk in Mühlheim an der Ruhr. Mit einem durchdachten Bedienkonzept sorgte Stinnes für den termingerechten Transport der Rohre per Schiene.

Pipelines transportieren heute 75 Prozent des weltweiten Erdgas-Handelsvolumens. Ein Großteil davon fließt durch Pipelines, deren Rohre aus der Produktion von EUROPIPE stammen. Die Logistikaufgabe für Stinnes: Bei einem aktuellen Projekt zum Bau einer Pipeline zwischen Eisenach und Jena mussten zirka 37.000 Tonnen isolierte Stahlrohre mit einer maximalen Rohrlänge von je 18,3 Metern und einem jeweiligen Stückgewicht von rund 6,7 Tonnen im Zeitraum von Juni bis September 2005 in genau definierten Zeitfenstern zu Verladebahnhöfen gebracht werden, die sich nahe der Baustellen befinden.

Gemeinsam mit EUROPIPE und dem Cargo-Zentrum Halle entwickelte der Marktbereich Montan für die Transporte das passende Konzept. Bereits im Vorfeld wurden gemeinsam mit EUROPIPE geeignete Bahnhöfe ausfindig gemacht und begutachtet, um die geforderten Kriterien zu erfüllen. Zu diesen gehören die Aufnahmemöglichkeit von Ganzzügen, oberleitungsfreie Gleise für die Entladung per Mobilkran, direkte Lage an einer Ladestraße für Lkw und die geeignete Anbindung an die Infrastruktur für den Nachlauf zu den jeweiligen Rohrlagerplätzen. Das Ergebnis: Bis zu sechs Mal pro Woche fuhr ein Variotrain mit



Foto: EUROPIPE

115 Rohren beladen von Mühlheim an der Ruhr die rund 400 Kilometer lange Strecke bis nach Erfurt. Dort erfolgte teilweise die Entladung sowie die Feinverteilung zu weiteren Bahnhöfen in Göschwitz und Emleben. Um-schlag und Nachlauf der Rohre per Lkw zu

[Bitte lesen Sie auf Seite 10 weiter ...](#)

... weiter von Seite 9: **Ausgefeilte Rohrlogistik für EUROPIPE**

den einzelnen Baustellenlagerplätzen übertrug EUROPIPE ihrer Tochtergesellschaft EUPEC PipeCoatings GmbH.

„Eine Schwierigkeit des Konzepts bestand darin, die Anforderung des Kunden, möglichst viele Wagen auf einmal zuzuführen, mit den vor Ort beschränkten Gleiskapazitäten in Einklang zu bringen“, verdeutlicht Linda Blomberg, zuständige Projektmanage-

rin im Marktbereich Montan. „Ziel bei der Erstellung des Bedienkonzepts war es, einen schnellstmöglichen Umschlag von der Schiene auf den Lkw zu erreichen.“ Aus diesem Grund wurden die Züge so getaktet, dass sie bereits nachts in Erfurt eintrafen und früh morgens zugestellt werden konnten. Nicht zuletzt aufgrund des durchdachten Konzepts verliefen die Rohrtransporte absolut reibungs-

los und zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Mittlerweile gibt es ein weiteres Projekt: Für den Bau einer Pipeline bei Marseille beauftragte EUROPIPE Stinnes und die französische Bahn SNCF mit dem Schienentransport. Die nachfolgenden Straßentransporte inklusive des Umschlags im Bestimmungsbahnhof und des Einstapelns auf dem dortigen Lagerplatz übernimmt erneut EUPEC. ■

# Gelungene Kooperation mit der Westerwaldbahn

**Dank der kooperativen Zusammenarbeit von Railion, der Schütz GmbH & Co. KGaA und der Westerwaldbahn kann die rund zwölf Kilometer lange Bahnstrecke Raubach-Dierdorf-Selters noch in diesem Jahr reaktiviert werden. Voraussichtlich ab Dezember sollen dort wieder Güterzüge rollen.**



Der firmeneigene Bahnhof von Schütz in Selters bietet einen 1.000 Meter langen und zu fast einem Drittel überdachten Gleisanschluss

**D**ie Strecke zwischen Raubach und Selters war 1999 wegen zu geringen Verkehrsaufkommens stillgelegt worden. Mit der Reaktivierung übernimmt die Westerwaldbahn im Auftrag von Railion den Güterverkehr auf der Gesamtstrecke von Betzdorf über Altenkirchen, Raubach und Selters bis nach Siershahn. Die Ganzzüge werden von Railion im Schienenfernverkehr von verschiedenen

Stahlwerken – hauptsächlich aus dem Werk Frintrop der ThyssenKrupp Stahl AG, aber auch von der Salzgitter AG und Arcelor – nach Betzdorf gefahren und von dort von dem regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen Westerwaldbahn weiter zum Empfänger gebracht.

Die Vorteile dieser Kooperation liegen vor allem in der kürzeren Transportzeit, da sich aufgrund des reaktivierten Abschnitts der Laufweg erheblich verkürzt. Von Frintrop fahren die Güterzüge statt des bisherigen Umwegs von 310 Kilometern über Köln, Koblenz, Limburg und Siershahn in Zukunft den direkten, nur noch 130 Kilometer langen Weg über Altenkirchen, Raubach und Dierdorf. Zudem ersparen die kürzeren Bahntransporte der Straße mehr als 6.000 Lkw-Fahrten im Jahr

und helfen, die rund 1.200 Arbeitsplätze bei Schütz in Selters zu sichern. Doch nicht nur das: Dank der Reaktivierung der Strecke Raubach-Selters wird auch der Grundstein für eine Steigerung des Schienengüterverkehrs gelegt.

Wichtigster Kunde von Railion für den Güterverkehr auf der reaktivierten Strecke ist die im Bereich der Metall- und Kunststoffverarbeitung tätige Firma Schütz. Bereits im Vorfeld hatte das Unternehmen seit Herbst 2003 sukzessive die Stahlbezüge auf die Schiene umgestellt. „Die neue, kürzere Streckenführung mit der Westerwaldbahn ist für uns so attraktiv, dass wir unser Transport- und Logistikkonzept komplett auf die Schiene ausgelegt haben. Bereits für 2005 sind 140.000 Tonnen Coils per Schiene geplant, Tendenz steigend“, kündigt Winfried Heibel, Mitglied der Geschäftsführung bei Schütz, an.

In den letzten Jahren hatte das Unternehmen seinen firmeneigenen Bahnhof in Selters komplett umgebaut und die Gleisanlagen erneuert. Das Ergebnis: ein über 1.000 Meter langer und fast zu einem Drittel überdachter Gleisanschluss mit fünf parallelen zugangen Gleisen und zwölf Weichen. Hier werden die Stahlrollen für die Fertigung entladen und offene Schüttgutwagen mit Stanzabfällen beladen. In einem relativ geringen Umfang gehen auch Fertigprodukte, wie zum Beispiel Großverpackungen für die Chemieindustrie, mit der Bahn an Kunden. Für die Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke Raubach-Selters für den Schienengüterverkehr hat das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium die Hälfte der Investitionssumme von 1,3 Millionen Euro bewilligt. Die übrigen Kosten werden über Eigenmittel der Westerwaldbahn sowie Zuschüsse der drei Anliegerkreise Altenkirchen, Neuwied und des Westerwaldkreises finanziert. ■

### Stinnes AG

#### Freight Logistics

Marktbereich Montan

Peter Lohr

Tel.: 06131 15-61157

Fax: 06131 15-65981

E-Mail: peter.lohr@stinnes.de

Autoteiletransporte für Opel:

# Erfolgsfaktor Standardisierung

Für Autoteiletransporte zwischen ihren Produktionsstandorten in Deutschland und Belgien setzt die Adam Opel AG ausschließlich Güterwagen mit standardisierten Lademaßen ein. Mit Übergabe der neuen Schiebewandwagen der Bauart Hbins-tt 292 und Hiirs-tt 324 durch die Schenker Automotive RailNet GmbH wurde die letzte Etappe im Standardisierungsprogramm von General Motors Europe (GME) vollzogen.

**A**ls erster Automotive-Kunde von Schenker Automotive RailNet hat GME seinen Waggonpool für Zwischenwerksverkehre auf die modernen Güterwagen umgestellt. Daneben kommen vergleichbare großvolumige Wagen aus vorausgegangenen Serien zum Einsatz, wie zum Beispiel die Schiebewandwagen der Bauart Hbis-tt 293 und Hiirs-tt 325. Alle Wagen besitzen das KV-Streckenprofil P400 und sind mit dem Megatrailer im Straßentransport vergleichbar. Das rechteckige Ladeprofil ermöglicht eine Nutzung der maximalen Ladehöhe auf der gesamten Breite und entspricht somit optimal den Anforderungen für den Transport von Blechteilen und Motoren in Gestellen. Das Anforderungsprofil für den großräumigen Güterwagen wurde gemeinsam von GME und der Schenker-Tochter Schenker Automotive RailNet GmbH entwickelt.

„Ausschlaggebend für unsere Entscheidung zugunsten des Schiebewandwagens waren der durchgehend nutzbare Ladequerschnitt von 3,05 Meter Höhe bei 2,60 Meter Breite, die universelle Verwendung für voluminöse und schwere Güter sowie spezielle Ladungssicherungseinrichtungen für unsere Transportgestelle“, nennt Wolfgang Pfaff, Leiter europäische Bahnverkehre bei GME, die wesentlichen Vorzüge des neuen Wagens. Das

Unternehmen verfügt über einen festen Pool von über 600 Güterwagen, rund 20 Prozent davon sind mit einem GPS-Modul ausgestattet, um via Satellit den Standort der zeitkritischen Transporte bequem über das Internet abfragen zu können.

## Sukzessive Erneuerung des Wagenparks

Bereits im Jahr 2000 hatte GME mit den Planungen eines Nachfolgers für die bis dahin eingesetzten Schiebewandwagen der Bauart Habikks 339 begonnen, da diese inzwischen 30 Jahre alt waren. Sie entsprachen deshalb nicht den Anforderungen der neuen Ladestellen und fielen außerdem aufgrund von Verschleißerscheinungen immer häufiger aus. Für das neue anspruchsvolle Wagenbeschaffungsprojekt fand GME schließlich bei Railion und Schenker Automotive RailNet kompetente Partner, um einen gleitenden Übergang bis zum Einsatz des neuen Equipments sicherzustellen. 2003 begann die Auslieferung der Schiebewandwagen der Nachfolge-Generation Hbis-tt 293 und Hiirs-tt 325. Mit der technisch weiterentwickelten Bauart Hbins-tt 292 und der aus zwei festgekuppelten Wageneinheiten bestehenden Bauart Hiirs-tt 324 konnte das Projekt jetzt abgeschlossen werden. Parallel dazu wurden die Habikks 339 Wagen Zug um Zug ausgetauscht.



Erfolgreiche Kooperation (v. l.): Wolfgang Pfaff, Leiter europäische Bahnverkehre bei GME, sowie Helmut Kumm und Jürgen Wernstedt von Schenker Automotive RailNet

„Wenn wir, wie hier geschehen, partnerschaftlich mit den Spezialisten der beteiligten GME-Werke die Anforderungen ergründen, spezifizieren und für den Wageneinsatz faire Bedingungen vereinbaren können, dann sind das die besten Voraussetzungen, um hoch funktionelle Güterwagen zu beschaffen“, unterstreicht Helmut Kumm, Teamleiter Equipment bei Schenker Automotive RailNet. Gemeinsam mit Railion und der Fahrzeugtechnik der Deutschen Bahn war im Vorfeld das Lastenheft erarbeitet und abgestimmt worden.

Heraus kam eine weitere Verbesserung der Leistungsmerkmale des weiterentwickelten Güterwagens: So konnte die Lastgrenze beim Hiirs-tt 324 um 8 Tonnen auf insgesamt 58 Tonnen angehoben und auch die Ladungssicherung weiter verbessert werden. Neben verschiebbaren Trennwänden sorgen seitliche Anschlagleisten dafür, dass die empfindliche Fracht beim Transport nicht verrutscht. Neue Hochleistungspuffer vereinfachen zudem das Rangieren, da die Kupplungsspindel bei Gleisradien bis 85 Meter nicht mehr lang gedreht werden muss.

„Wir hoffen, mit den neuen Güterwagen unser Geschäft ausbauen und neue Relationen, wie zum Beispiel den Neuverkehr zum Montagewerk im polnischen Gliwice, für GME gewinnen zu können“, wirft Jürgen Wernstedt, zuständiger Key Account Manager bei Schenker Automotive RailNet, einen Blick in die nahe Zukunft. ■



### Technische Daten des Hbins-tt 292

Länge über Puffer	14.220 mm
Wagenhöhe	3.050 mm
Nutzbare Breite	2.600 mm
Ladelänge ohne Trennwände	12.774 mm
Laderaumvolumen	105 m <sup>3</sup>
Fußbodenhöhe über SO	1.200 mm
Max. Zuladung	29 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Kleinster befahrbarer Gleisbogenmesser	35 m



# Gute Verbindung in den hohen Norden



Foto: Rail Terminal Drammen



Foto: Rail Terminal Drammen

Im Rail Terminal Drammen werden Güter nahezu aller Art umgeschlagen

**Gemeinsam mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo und dem Betreiber des unweit von Oslo gelegenen Rail Terminal Drammen bietet Stinnes Bahnkunden für den Wagenladungsverkehr aus ganz Europa eine optimale Verbindung in die wichtigste Wirtschaftszone Norwegens.**

Die internationale Kooperation war zustande gekommen, nachdem die norwegische Güterbahn CargoNet Ende 2003 beschlossen hatte, den Wagenladungsverkehr zugunsten von ausschließlich intermodalen Transporten aufzugeben. Gemeinsam mit seinen Partnern und aufgrund eines alternativen Produktionskonzepts konnte Stinnes Freight Logistics jedoch für die Kunden die Verkehre weiterführen und sogar neue hinzugewinnen. „Wir haben heute die Möglichkeit, von ganz Europa bis nach Norwegen und in die Gegenrichtung Komplettlösungen von Tür zu Tür anzubieten“, erläutert Oliver Nafe vom International Rail Management Nord bei Stinnes. „Ein besonderer Service dabei ist, dass die norwegischen Versender oder Empfänger in Zusammenarbeit mit dem Rail Terminal Drammen ihre Waren nach genauen Vorgaben abgeholt beziehungsweise zugestellt bekommen können.“

Das rund 50 Kilometer von Oslo entfernt gelegene Rail Terminal liegt in dem wirtschaftlich bedeutendsten Ballungsraum Norwegens, in dem rund 60 Prozent der Bevölkerung leben. Es besitzt eine optimale Verkehrsanbindung und verfügt neben Lagerhallen über zahlreiche Umschlaggeräte für Güter aller Art – von Metallrohren über Lebensmittel bis hin zu chemischen Gütern. Der Betreiber Rail Terminal Drammen AS kümmert sich nicht nur um Umschlag und Lagerung der Produkte, sondern koordiniert auch den Lkw-Vor- und -Nachlauf zu den Endempfängern beziehungsweise Versendern.

Der Bereich International Rail Management von Stinnes, unter anderem zuständig für den Leistungseinkauf, die Preisverhandlungen und Rahmenvereinbarungen mit Auslandsbahnen sowie beteiligten Dritten, kümmert sich um die entsprechenden Absprachen mit den schwedischen und norwegischen Partnern. Bei den Bahnverkehren in den hohen Norden fahren die Züge von Railion in Zusammenarbeit mit Green Cargo Güter von Kunden aus ganz Europa bis ins schwedische Hallsberg. Green Cargo übernimmt von dort den Weitertransport mit eigenen Loks bis nach Drammen und anderen norwegischen Bahnhöfen wie Sapsborg, Lillestrøm, Rolvsøy und Narvik.

„Während wir von Januar bis Juni 2004 etwa 5.200 Tonnen über Drammen abgewickelt haben, konnten wir in diesem Jahr im gleichen Zeitraum bereits mehr als 7.500 Tonnen verzeichnen“, benennt Nafe die bislang gefahrenen Mengen. „Wir sehen jedoch noch Potenzial, insbesondere bei der Wiederbeladung. Wir bieten für fast alle Gutarten das richtige Equipment und einen sicheren sowie zuverlässigen Service.“ ■

## Impressum

### Herausgegeben von:

Stinnes AG  
Freight Logistics

### Verantwortlich für den Inhalt:

Dr. Jörg Hilker, Leiter Marketing Rail  
Annette Struth

### Redaktion:

Stinnes AG  
Freight Logistics  
Marketing Rail  
Katja Haaken  
Rheinstraße 2  
55116 Mainz  
Telefon: 06131 15-60137  
Fax: 06131 15-60852  
E-Mail: katja.haaken@stinnes.de  
Internet: www.stinnes.de

### Redaktionelle und technische Umsetzung:

Trimedia Communications  
Deutschland GmbH  
Hanauer Landstraße 175 – 179  
60314 Frankfurt am Main

### Stinnes AG

#### Freight Logistics

International Rail Management Nord  
Oliver Nafe  
Tel.: 030 297-54112  
Fax: 06131 15-65934  
E-Mail: oliver.nafe@stinnes.de