

Mehr Bahn wagen

13 erfolgreiche Verlagerungsbeispiele aus dem Güterverkehr

Impressum

Herausgeber

Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin
T +49.30.24 62 599-0 | F +49.30.24 62 599-29
E info@allianz-pro-schiene.de | [W allianz-pro-schiene.de](http://W.allianz-pro-schiene.de)

V.i.S.d.P. Dirk Flege, Geschäftsführer

Inhalt/Redaktion Maximilian von Beyme

Gestaltung PEPPERONI WERBEAGENTUR GMBH

Fotos Abdruck mit freundlicher Genehmigung der jeweiligen Unternehmen,
der Peperoni Werbeagentur (Seite 7) sowie der DB AG

Streckenkarten Klaus Fischer, DB AG

Druck DMP – Digital Media Production

Stand März 2007



Nach aktuellen Prognosen wird der Güterverkehr in den nächsten 15 Jahren um 64 % wachsen. Wenn keine verkehrspolitischen Maßnahmen ergriffen werden, wird dieser Zuwachs überwiegend auf der Straße realisiert. Allein diese Prognose macht deutlich, dass wir mehr denn je einen leistungsfähigen und attraktiven Schienengüterverkehr brauchen. Die Erhöhung des Verkehrsanteils auf der Schiene ist ein zentrales verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung. Wir wollen die Schiene weiter stärken.

Erste Erfolge sind sichtbar: Nach den Erhebungen des Statistischen Bundesamtes konnten die Eisenbahnen in Deutschland 2006 die prozentual höchsten Mengen- und Leistungszuwächse von allen Verkehrsträgern verbuchen. Insgesamt wurden rund 342,8 Mio. t Güter befördert und damit 25,5 Mio. t bzw. 8,0% mehr als im Vorjahr.

Neben den Investitionen in die Schienenwege des Bundes unterstützt die Bundesregierung die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene mit dem Bundesprogramm zur finanziellen Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) und dem Gleisanschlussförderprogramm. Für 2007 und die Folgejahre stehen dafür jährlich rund 99,5 Mio. Euro zur Verfügung. Es ist jedoch auch die Aufgabe und Verantwortung der Wirtschaft, die Schiene in ihre Logistikketten zu integrieren und die Transportvorgänge zukünftig ressourcen- und klimaschonender zu gestalten.

Auf der europäischen Ebene ist die Bedeutung des Eisenbahnsektors enorm gestiegen, wenn auch mit Verspätung. Die Entdeckung der europäischen Dimension ist eine der großen Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene, denn bisher fristet er im Verhältnis zu seinen Möglichkeiten noch immer ein Schattendasein. Die volle Öffnung des europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr seit dem 01.01.2007 ist ein echter Fortschritt, der aber erst dann zur vollen Wirkung kommen kann, wenn die immer noch bestehenden Hemmnisse auf der Schiene beseitigt sind. Während wir einerseits den Markt rechtlich öffnen, wird er andererseits durch die mangelnde Anerkennung von Lokführerscheinen und durch gegenseitige Barrieren bei der technischen Anerkennung von Lokomotiven wieder geschlossen. Wir wollen im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 die Wachstumschancen eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes nutzen und die noch bestehenden Barrieren im europäischen Schienenverkehr überwinden.

Die Best-practice-Beispiele, die in dieser Broschüre versammelt sind, machen Mut, dass wir die Herausforderungen eines weiter steigenden Güterverkehrsaufkommens verantwortungsbewusst gegenüber unserer Umwelt, dem Klima und auch den betroffenen Branchen und Arbeitsplätzen meistern können. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern eine interessante Lektüre und viele Anregungen für die notwendige Stärkung des Verkehrsträgers Schiene.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'W. Tiefensee', written in a cursive style.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

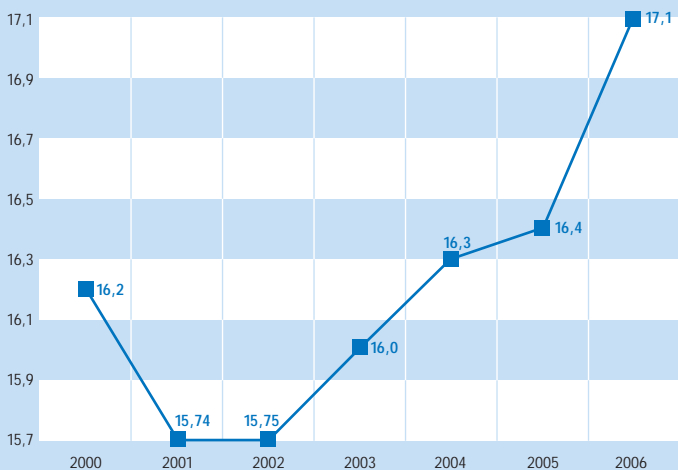
Inhaltsverzeichnis

Vorwort	Seite 3
Meine Güter: Die Schiene kann's	Seite 5
BASF Chemische Erzeugnisse	Seite 7
Berentzen Spirituosen	Seite 10
Danone Waters Mineralwasser	Seite 13
Dickie Tamiya Spielzeug	Seite 16
Felix Schoeller Zellstoff für Papier	Seite 19
Fritz Winter Gießereiprodukte für Fahrzeugkomponenten	Seite 22
Fromm Plastics Kunststofffolien und -bänder für Verpackungen	Seite 25
Josera Erbacher Calciumcarbonat für Tierfutter	Seite 28
Porsche Komponenten für Sportwagen	Seite 31
Schütz Stahlcoils für Transportverpackungen	Seite 34
Saint-Gobain Quarzsand für Flachglasherstellung	Seite 37
Warsteiner Malz und Bier	Seite 40
Woolworth Textilien	Seite 43
Glossar/Service teil	Seite 46

Meine Güter: Die Schiene kann's

Nach Jahrzehnten des Niedergangs erlebt der Schienengüterverkehr in Deutschland eine eindrucksvolle Renaissance. Seit 2001 gewinnt der Verkehrsträger im Güterverkehr kontinuierlich Marktanteile zurück. Die Gründe für diese Trendumkehr sind vielfältig, genauso wie die in der Broschüre beschriebenen Beispiele von 13 Unternehmen, die zusammen rund 200.000 LKW-Fahrten pro Jahr auf die Schiene verlagert haben.

Die Schiene kommt



Marktanteil Schienengüterverkehr in Prozent (Anteil an der Gesamtverkehrsleistung in Tonnenkilometern. Einbezogene Verkehrsträger: Schiene, Straße, Binnenschiff und Rohrfernleitungen)

Quelle: Verkehr in Zahlen 2006/2007 und destatis vom 16.01.2007 sowie vom 15.02.2007

Die wichtigsten Verlagerungsgründe

Die 13 vorgestellten Unternehmen nannten als häufigste Gründe für ihre Verlagerungsentscheidung:

■ Die Eisenbahn ist **preisgünstiger** als der LKW, oder man erwartet für die nahe Zukunft eine Verschiebung des Preisgefüges zu Gunsten der Schiene. Ein zentraler Anreiz für die Verlagerung war bei allen 13 vorgestellten Unternehmen die Einführung der LKW-Maut. Das heißt, die LKW-Maut hat zu mehr Wettbewerbsgleichheit beigetragen und führt selbst auf dem aktuell niedrigen Niveau zu einer Verlagerung auf die Schiene.

■ Bahntransporte sind **besser planbar und verlässlicher** als LKW-Fahrten. In einigen Fällen ist der Bahntransport schneller als der LKW.

■ Die mit der Verlagerung verbundene Umstellung der Logistik führte häufig auch zu **verbesserten Abläufen** im Werk.

■ Häufig genannt wurden auch Verantwortungsbewusstsein gegenüber der **Umwelt** und die zunehmende Belästigung der Bürger durch den LKW-Verkehr.

Der Trend als Freund der Schiene

Die wachsende Nachfrage nach Schienengüterverkehr wird unterstützt durch internationale Trends, von denen die Schiene verstärkt profitiert:

■ Zunehmende Internationalisierung des Warenverkehrs

■ Steigende Transportentfernungen

■ Vermehrter Einsatz von Containern

■ Wachsende Bedeutung von Energieeffizienz beim Transport

Diese Aspekte machen die Schiene immer mehr zu einer strategischen Alternative für vorausschauende Unternehmen.

Politische Weichenstellungen

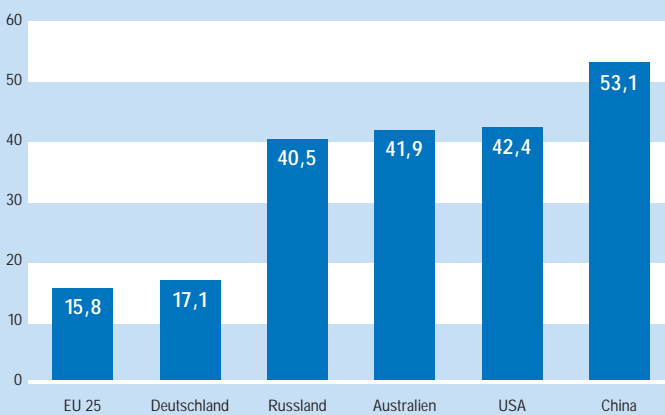
Die Politik hat zudem mit wichtigen Weichenstellungen die Grundlagen für eine größere Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsträgern geschaffen und damit den Anreiz erhöht, die umweltfreundliche und energieeffiziente Schiene stärker zu nutzen.

Auf europäischer Ebene sind die LKW-Maut-Richtlinie (Vignettenrichtlinie), der elektronische Fahrtenschreiber und die neue Lenk- und Ruhezeitenregelung für LKW-Fahrer Schritte in die richtige Richtung. Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa ermöglicht zudem grenzüberschreitende Angebote aus einer Hand und erleichtert den Markteintritt von Eisenbahnunternehmen mit neuen Ideen.

Auf nationaler Ebene haben sich die Förderprogramme für Gleisanschlüsse und den Kombinierten Verkehr bewährt. Vor allem das Gleisanschluss-Förderprogramm zeichnet sich durch eine hohe Effizienz aus: Mit den bis Jahresende 2006 bewilligten Fördergeldern in Höhe von 15,5 Mio. Euro konnte eine jährliche Güterverkehrsleistung von rund 760 Mio. Tonnenkilometern auf die Schiene verlagert werden.

Diese Entwicklungen machen deutlich: Mit dem aktuellen Marktanteil von 17,1 bzw. 15,8 Prozent sind die Wachstumspotenziale des Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die Renaissance des Schienengüterverkehrs steht erst am Anfang.

Marktanteil Schienengüterverkehr (in Prozent)



Quellen: destatis v. 16.01.2007 u. 15.02.2007; EU-Kommission, Januar 2007; Australian Bureau of Statistics - Year Book Australia, 2004; Allianz pro Schiene-Berechnungen. Deutschland-Zahlen für 2006, EU und Russland für 2005, China 2004, USA 2003, Australien 2001 (jeweils die aktuellsten, verfügbaren Zahlen). Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometern (tkm) von: Straße, Schiene, Binnenschiff und Pipelines. Ausnahme Australien: tkm-Anteil Straße, Schiene, Küstenschiff.

Die größten Baustellen

Diese positive Entwicklung darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass nach wie vor ungleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße herrschen. Insbesondere der Einzelwagenverkehr steht unter Druck. Er ist das Rückgrat des Schienengüterverkehrs und gerade für kleinere Eisenbahnunternehmen eine wichtige Existenzgrundlage. Die Bundesregierung bleibt daher aufgerufen, Wettbewerbsverzerrungen weiter abzubauen.

An erster Stelle der kurzfristig möglichen Maßnahmen steht dabei die **Weiterentwicklung der LKW-Maut**. Während sämtliche Züge auf allen Strecken eine so genannte Trassengebühr zahlen, gilt die LKW-Maut in Deutschland lediglich für Fahrzeuge über 12 Tonnen und nur auf Autobahnen. Die im

Jahr 2006 novellierte Maut-Richtlinie der EU ermöglicht sowohl die Ausdehnung des mautpflichtigen Straßennetzes als auch die Einbeziehung von LKW unter 12 Tonnen Gesamtgewicht.

Deutlicher Nachholbedarf besteht bei der **Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur**. Insbesondere sind zusätzliche Mittel zur Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen dringend erforderlich. Seit Jahren bleiben die Schieneninvestitionen des Bundes deutlich hinter dem Bedarf zurück. Dies führt heute schon zu Engpässen im Hafenhinterland und auf einigen Nord-Süd-Routen. Wichtig sind ferner Bürokratieabbau und Planungssicherheit bei den öffentlichen Finanzierungsbeiträgen für das Bestandsnetz. Wie notwendig auch **ausreichende Mittel für die Sicherung bereits stillgelegter Trassen** sind, zeigt das Beispiel der Firma Schütz AG auf der Strecke Raubach – Selters in dieser Broschüre.

Zugleich droht der **zögerliche Abbau der Hindernisse an den innereuropäischen Grenzen** mehr und mehr zur Wachstumsbremse für den Schienengüterverkehr zu werden. Noch immer können die Güterbahnen die europäischen Binnengrenzen nicht so problemlos überqueren wie der Straßenverkehr. „Für uns Spediteure zählt die De-facto-Liberalisierung, nicht die juristische“, betont Olaf Krüger, Vorsitzender der Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) zu Recht.

Die Bundesregierung sollte daher die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen von Lokomotiven und anderem rollenden Material auf europäischer Ebene forcieren. Auch der seit langem geplante europäische Lokführerschein muss rasch kommen.

Völlig kontraproduktiv wäre die Einführung von über 25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren LKW. Diese so genannten Giga-Liner würden die Wettbewerbsbedingungen massiv zu Lasten der Schiene verändern und dadurch Transporte zurück auf die Straße verlagern – die Folge: mehr Verkehr auf der Straße, statt weniger.

Bei der verkehrspolitisch gewünschten Verlagerung von Gütern auf die Schiene hapert es allerdings manchmal am Wissen über die potenzielle Kundschaft. Deshalb die Anregung eines Logistikmanagers von Porsche: „Es wäre sinnvoll, wenn die Eisenbahnunternehmen mehr Einblick in die Transportvolumen der Verlagerer bekämen, um entsprechende Angebote unterbreiten zu können.“

Anregungen zur Nachahmung liefert die aktuelle Broschüre mit den vorgestellten 13 Unternehmen. Denn:

„Wer heute nicht strategisch in die Schiene investiert, wird in fünf Jahren zu den Verlierern gehören.“

(Franz Findeis, Director Rail Europe, DHL Worldwide Network)

BASF + Schiene: Die Chemie stimmt

Chemische Produkte von Ludwigshafen in 17 europäische Destinationen



Produkt

Chemische Produkte (insgesamt 1.500 Produkte)

Verlagerte Tonnage

2,5 Mio. Tonnen jährlich (davon 1,0 Mio. Tonnen BASF), entspricht 125.000 LKW (50.000 LKW nur BASF)

Unternehmen

BASF AG, 67056 Ludwigshafen

Motivation für Verlagerung

Frachtkosteneinsparung, Steigerung des Wettbewerbs, erhöhte Sicherheit, langfristige Sicherung der Lieferfähigkeit

Verlagerungszeitpunkt

1. Abschnitt Okt. 2000; 2. Abschnitt 2004

Strecke

Ludwigshafen (Rheinland-Pfalz) – in 17 europäische Destinationen

Streckenlänge

Europäisches Netzwerk im Kombinierten Verkehr

Transportunternehmen

Railion Deutschland AG, Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, SBB Cargo GmbH, Dillen & Le Jeune Cargo NV, Bayerische Cargo Bahn GmbH

„**W**enn wir über mehr Schienenverkehr nachdenken, dann geht es nicht um Einzelstrecken, sondern gleich um ein komplettes Liefernetzwerk“, verkündet Ralf Dahlinger, Projektleiter für den Ausbau des Kombiverkehrsterminals Ludwigshafen, selbstbewusst. Das Chemie-Unternehmen hat seine breit gefächerte Warenpalette und Kundenstruktur über ganz Europa verteilt. Beim Thema Verkehrsverlagerung geht es deshalb gleich um eine europaweite Netzwerk-Lösung.

Ausgangspunkt der Überlegungen der BASF-Manager waren vor allem die steigenden Transportkosten. Kraftstoffpreise, LKW-Maut und die Verschärfung der Lenk- und Ruhezeitenregelung durch die EU verteuern den Transport auf der Straße. Hinzu kam die zunehmende Verstopfung deutscher Straßen durch ein rasantes Verkehrswachstum. Die Einbeziehung von anderen Verkehrsträgern als Alternative zur Straße wurde deshalb zu einer strategischen Kernaufgabe, um Lieferfähigkeit und Kosten im Griff zu behalten. Allerdings hatte der Konzern zu dieser Situation selbst mit beigetragen. Die BASF förderte in der Vergangenheit mit ihren Aufträgen die Konzentration auf wenige große Transport-Unternehmen. Die Folgen spüren die Logistiker heute durch Monopole und Oligopole auf bestimmten Strecken z. B. Richtung Süd-Ost-Europa.

Die Erfolgsformel:

Straße + Schiene = mehr Eisenbahn

Der Konzern setzt gezielt auf die Förderung eines breiteren Wettbewerbs im Transportbereich - zwischen den einzelnen Unternehmen (intramodal), aber auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (intermodal). Eine stärkere Verlagerung von Verkehr auf die Schiene liegt deshalb auf der Hand, zumal das Unternehmen in Deutschland über eines der größten werkseigenen Schienennetze verfügt und jahrzehntelange Erfahrungen mit der Eisenbahn vorweisen kann. Die höhere Komplexität des Verkehrsträgers konnte die Logistiker der BASF deshalb nicht abschrecken.

Ein größeres Hindernis war hingegen Mora C. Das Programm der Deutschen Bahn hatte zum Abbau vieler Gleisanschlüsse geführt. Viele Kunden konnten seitdem nicht mehr mit Kesselwagen bedient werden. Das hatte in den letzten Jahren zur



Kombiterminal Ludwigshafen...



...das Tor der Pfalz nach Europa

Fotos: BASF

Umstellung vieler Transportverbindungen auf den LKW geführt. „Heute haben längst nicht mehr alle Kunden eine eigene Gleisinfrastruktur“, sagt Dahlinger. Als sinnvolle Alternative entpuppt sich deshalb immer mehr der Kombinierte Verkehr. Bei diesem Transportsystem wird der Hauptlauf des Weges über die Schiene zurückgelegt und nur der Vor- und Nachlauf mit dem LKW durchgeführt. Der Vorteil für die Kunden: Sie benötigen weder Investitionen in Gleise noch Erfahrungen mit der Schiene. Über längere Entfernungen erweist sich der Kombinierte Verkehr aus Sicht des Chemiekonzerns auch als sinnvolle Ergänzung zum schienenengebundenen Einzelwagenverkehr.

Doch die Umstellung der Transporte von der Straße auf den Kombinierten Verkehr war mit einer ganzen Reihe von Hindernissen verbunden: Die nächstgelegenen Terminals der Region boten nicht die von der BASF gewünschten Ziele an. Um die großen Liefermengen des Konzerns zu bewältigen und das komplexe Kundennetzwerk zu bedienen, war nach Ansicht der Experten ein eigenes Container-Terminal die beste Lösung. Das kostete jedoch viel Geld und blieb ohne finanzielle Beihilfen unwirtschaftlich. Auch die Spediteure der BASF waren zunächst nicht begeistert von dem Vorhaben, die Hauptläufe in Zukunft vorrangig über die Schiene laufen zu lassen. Außerdem musste der Vorstand zustimmen. Die entscheidende Formel, mit der die Logistiker den Vorstand überzeugten, war vermutlich das Förderverhältnis für das Terminal: Von den 47 Mio. Euro Kosten wurden immerhin 34,5 Mio. Euro mit Hilfe der „Richtlinie zur

Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ getragen.

1 + 3 = Kombiterminal Ludwigshafen

Die berechneten Mengen der BASF reichten jedoch nicht aus, um das 20 Fußballfelder große Terminal auf dem Gelände des Chemiekonzerns alleine wirtschaftlich betreiben zu können. Weitere Nutzer und Kunden waren nötig. Gemeinsam mit vier Anteilseignern (Hupac, Bertschi, Hoyer, Kombiverkehr) wurde deshalb eine Betreibergesellschaft gegründet: die Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH (KTL). Weitere, auf den kombinierten Verkehr spezialisierte Anbieter sorgten dann für den zusätzlich benötigten Umschlag von anderen Unternehmen im Terminal.

Im Oktober 2000, nach nur 13 Monaten Bauzeit, ging die erste Baustufe des Terminals mit einer Kapazität von 170.000 Ladeeinheiten pro Jahr in Betrieb. Zunächst wurden hier täglich 10 Züge abgefertigt. Eine zweite Baustufe im Jahr 2004 erweiterte die Kapazität um zusätzlich 92.000 Ladeeinheiten. 2006 waren es bereits knapp 300.000 Ladeeinheiten, mit einem Verladeanteil der BASF von 42 Prozent. Das lag deutlich über der ursprünglich geplanten Kapazität. Ganz im Sinne des von der BASF gewünschten Wettbewerbs führen heute drei Operateure und fünf verschiedene Eisenbahnunternehmen die täglich 17 Zugverbindungen zu Zielen in ganz Europa durch. Das Unter-



nehmen spart durch die Verlagerung jährlich Frachtkosten in Millionenhöhe.

Baustelle Qualität

Die aktuelle Erfolgsgeschichte des Kombinierten Verkehrs darf nach Ansicht der Logistiker der BASF jedoch nicht über weiter bestehende Schwierigkeiten hinwegtäuschen. „Der Kombinierte Verkehr profitiert im Moment von den Kosten und den Engpässen auf den Straßen. Um jedoch langfristig die Akzeptanz des Systems zu erhalten, ist es wichtig, eine Reihe von Qualitätsproblemen anzugehen“, so Ralf Dahlinger. Im Fokus der Logistiker steht dabei vor allem das Thema Pünktlichkeit. „Im Moment hat der Kombinierte Verkehr eine Eingangspünktlichkeit von 60 Prozent. Außerdem gibt es noch zahlreiche Kommunikationsschnittstellen, die nicht funktionieren“, klagt der BASF Manager. Dabei gelten bereits Güterzüge als pünktlich, die nicht mehr als 30 Minuten Verspätung haben. Eine einheitlich verbindliche Festlegung der Bahnbranche gibt es bisher nicht. Für bestehende Mängel des Systems machen die Führungskräfte der BASF vor allem die Komplexität der Zugverbindungen sowie eine zu „geringe Flexibilität der Operateure und Eisenbahnverkehrsunternehmen“ verantwortlich.

Bei der BASF hofft man deshalb auf eine weitere Liberalisierung des Bahnverkehrs. Potenzial sehen die Logistiker in der zunehmenden „Containerisierung“. In diesem Bereich verzeichnet

das Unternehmen ein überdurchschnittliches Wachstum. Während der konventionelle Eisenbahnverkehr bei der BASF eher stagniert, gibt es im Kombinierten Verkehr größere Wachstumschancen. Im Moment sieht man im Unternehmen ein zusätzliches Verlagerungspotenzial von 40.000 Ladeeinheiten pro Jahr. Das entspricht ca. 800.000 Tonnen. Das wären weitere 40.000 LKW weniger auf den Straßen von Ludwigshafen.



Unternehmenskontakt

Ralf Dahlinger
BASF-Projektleiter
Ausbau Kombiterminal Ludwigshafen

Telefon 0621.60-0
 Fax 0621.6042525
global.info@basf.com
www.basf.com



In Spiritu(os) Veritas

Spirituosen von Minden nach Stadthagen



Foto: Berentzen

Produkt

Spirituosen

Verlagerte Tonnage

115.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 5.000 LKW

Unternehmen

Berentzen Gruppe AG,
Industriestraße 2, 31655 Stadthagen

Motivation für Verlagerung

Kosten, Vorteile bei den werksinternen Abläufen

Verlagerungszeitpunkt

November 2006

Strecke

Minden-Hahlen(Nordrhein-Westfalen) -
Stadthagen (Niedersachsen)

Streckenlänge

41 km

Transportunternehmen

Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB)

Ronald Freye, Leiter Logistik und Lieferservice beim Spirituosen-Hersteller Berentzen, sieht nicht gerade aus wie ein Berufs-Revolutionär. Aber manchmal kommt die Revolution eben ganz unspektakulär daher ...

Der „Lagerkoller“

Es begann mit der Suche nach einer neuen Lagerhalle. Umsatz und Produktion des Unternehmens waren in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Allein im Jahr 2005 hatte Berentzen mehr als 90 Mio. Flaschen abgesetzt. Heute erwirtschaften die rund 700 Mitarbeiter einen Umsatz von 377 Mio. Euro. In der Vorweihnachtszeit wird sogar in drei Schichten gearbeitet, um die Nachfrage nach Hochprozentigem zu bedienen. Der Platz der alten Lagerhalle reichte längst nicht mehr aus. Die Suche nach einer neuen und größeren Halle wurde unvermeidbar und bot zugleich die Gelegenheit zum Wechsel des alten Lagerdienstleisters. Zu dessen Credo gehörte es nämlich, dass Waren grundsätzlich mit dem LKW transportiert werden. Auf seinem Gelände gab es zwar einen Gleisanschluss, der war jedoch längst in Vergessenheit geraten – als Relikt einer anderen Zeit, in der Gütertransporte noch vorwiegend über die Schiene abgewickelt wurden. Nur die älteren Mitarbeiter konnten sich noch an diese „graue Vorzeit“ erinnern. Zug fahren und erst recht Schienentransporte waren seitdem mächtig aus der Mode gekommen. Aber Moden ändern sich – auch im Spirituosen-Gewerbe. Deshalb suchte man bei Berentzen einen neuen Partner, der offen war für neue Wege.

Neuer Logistik-Dienstleister wurde die Nosta-Gruppe aus Osnabrück. Als alternativen Standort für das Zentrallager hatte diese das ehemalige Gelände des Aufzugs- und Rolltreppenproduzenten Otis in Stadthagen im Visier. Doch Stadthagen liegt 40 km von Minden entfernt und damit 30 km weiter als das alte Lager im Ort. Der Transport mit dem LKW wäre dadurch deutlich teurer geworden. Steigende Energie- und Kraftstoffpreise boten ebenfalls keine gute Perspektive für den Straßen-güterverkehr.



Visite mit Folgen

Den Anstoß zum Umdenken lieferte die Besichtigung der möglichen Lagerstätte in Stadthagen durch Ronald Freye. Beim ersten Rundgang entdeckte er völlig intakte Gleiskörper. Deren Anblick erinnerten den Leiter des Logistikbereichs daran, dass direkt hinter dem Werk in Minden ebenfalls eine Bahntrasse entlang führte, gänzlich unbeachtet, weil sie eben schon immer dort war. Sie verleitete ihn zu der folgenreichen Frage: „Was wäre, wenn wir die gesamte Lagerlogistik von der Straße auf die Schiene umstellen?“ Dieser gedankliche Lückenschluss bedeutete zugleich einen radikalen Bruch mit der bisherigen Praxis.

Die „Revolution“ kam schnell und abrupt. Vom ersten Gedanken bis zur konkreten Umsetzung des Plans dauerte es gerade mal ein Jahr. Räumliche und zeitliche Flexibilität, die traditionellen Stärken des LKW, waren für das Management von Berentzen nicht die relevanten Parameter. Ob die Paletten mit Spirituosen eine halbe Stunde früher oder später ins Lager kommen, war nicht entscheidend. Erste Berechnungen zeigten außerdem, dass es im Hinblick auf die Transportkosten ab einer bestimmten Menge preisgünstiger war, die Ware mit der Bahn ins neue, 40 km entfernte Zentrallager in Stadthagen zu transportieren als 10 km per LKW ins alte Lager in Minden.

Erfolgreiche „Bypass-Operation“ ...

Ohne Investitionen war eine solch radikale Umstellung der Lagerlogistik jedoch nicht möglich. Zunächst musste ein so genannter „Bypass“ von der Trasse der Mindener Kreisbahnen ans Werk gelegt werden. Das dafür benötigte Grundstück gehörte der Stadt Minden. Die zeigte sich „äußerst kooperativ und unbürokratisch“, wie die Manager rückblickend loben. Zusätzlich wurde eine alte Kartonagehalle abgerissen und der Ladebereich überdacht, denn sämtliche Produkte von Berentzen sind in Pappkartons verpackt und damit äußerst nässeempfindlich. Auch das Brandschutzkonzept wurde zusammen mit der Feuerwehr überarbeitet, denn durch die Umbauten waren neue Sicherungswege für die Löschfahrzeuge nötig.

Alle Investitionen zusammen kosteten 1,15 Mio. Euro. Fördergelder aus dem Gleisanschlussförderprogramm deckten immerhin 40 Prozent der Kosten. So blieb dem Unternehmen noch ein Eigenanteil von 60 Prozent. Doch nach Berechnungen des Logistik-Managers rechnen sich diese Investitionen bei gleich bleibenden Produktionsmengen bereits in fünf bis sechs Jahren.

Ein Jahr später, im November 2006, war es soweit. Die ersten Probezüge der Mindener Kreisbahn testeten den neuen, ungewohnten Betriebsablauf. Das Ergebnis war so zufriedenstellend, dass kurz darauf der reguläre Shuttle-Verkehr aufgenommen werden konnte. Seitdem wird der Transfer der Waren zwischen Produktion und Lager komplett auf der Schiene durchgeführt. Neben der leicht verbesserten Kostenstruktur zeigten sich rasch weitere Vorteile des neuen Systems:



Sichere und trockene Verladung von Spirituosen...

Foto: Ute Michels



...dank des neuen, überdachten Gleisanschlusses im Werk Minden

Foto: Allianz pro Schiene

...die Schiene lebt

Die Mindener Kreisbahnen fahren den Shuttle-Zug einmal pro Nacht ins Zentrallager nach Stadthagen und früh morgens zurück. Das bringt deutlich mehr Betriebsruhe im Werk und im neuen Lager. Früher herrschte ein ständiges Kommen und Gehen von LKW auf dem Betriebsgelände. Heute wartet auf den neuen, 100 Meter langen Werksgleisen ein Zug mit 4 Waggons. Jeder Waggon ersetzt 4 LKW. Das „Stop and Go“ beim Beladen der LKW entfällt. Die Produktion kann kontinuierlich abfließen. Früher wurden die fertigen Paletten auf Förderbändern automatisch und direkt von der Produktion auf den wartenden LKW geladen. Durch Baustellen und Staus im Umfeld des Werkes hatte sich jedoch häufiger die Ankunft der Fahrzeuge verzögert. Das hemmte die Produktion und führte im schlimmsten Fall zum Produktionsstopp. Statt automatischen Laufbändern sorgt heute ein Gabelstaplerfahrer für Ordnung. Er sortiert die Paletten im überdachten Ladebereich nach Marken und belädt gegebenenfalls einen kompletten Waggon damit. So werden viele Sortierarbeiten bereits in Minden erledigt und entfallen im neuen Zentrallager in Stadthagen.

Auch die Anwohner rund um das Werk und die Waren finden mehr Ruhe. Schon heute registriert das Controlling weniger beschädigte Paletten.

Das erste Fazit von Logistik-Leiter Ronald Freye ist entsprechend optimistisch: „Bisher sind wir sehr zufrieden, auch wenn es für eine endgültige Bewertung noch zu früh ist.“

Damit hat die Eisenbahn zugleich bewiesen, dass sie – entgegen der herkömmlichen Ansicht – auch auf kurzen Strecken eine attraktive Alternative zum LKW sein kann.

Selbst für eine Erweiterung der Schienentransporte sieht der Logistik-Manager noch Spielraum. Frühmorgens kehrt der Shuttle-Zug nämlich leer aus Stadthagen zurück. „Hier könnte man in Zukunft vielleicht einen Teil des benötigten Materials an das neue Zentrallager liefern und von dort auf der Schiene ins Werk bringen“, so die Überlegungen. Ebenfalls prüfen will man, ob Importprodukte aus Spanien und Norwegen zukünftig mit der Bahn anstelle des LKW in das Lager geliefert werden können.

Eine erfreuliche Entwicklung für den Schienengüterverkehr in Minden, der vor kurzem noch unter Kreislaufschwäche litt. Manchmal ist Alkohol eben doch die beste Medizin.



Unternehmenskontakt

Ronald Freye
Leiter Logistik und Lieferservice,
Berentzen Gruppe AG

Telefon 05721. 994 66 66
Fax 05721. 994 66 55
Ronald.Freye@Berentzen.de
www.berentzen-gruppe.de

Schiene gräbt Straße das Wasser ab

Mineralwasser vom Genfer See nach Baden



Foto: Danone Waters

Produkt

Mineralwasser

Verlagerte Tonnage

130.000 Tonnen pro Jahr,
entspricht ca. 7.500 LKW-Ladungen

Unternehmen

Danone Waters Deutschland GmbH,
Peter-Sander-Str. 41a, 55252 Mainz-Kastel

Motivation für Verlagerung

Entwicklung im Straßenverkehr und Umweltschutz

Verlagerungszeitpunkt

Anfang 2006

Strecke

Évian-les-Bains (Frankreich) – Hockenheim (Deutschland)

Streckenlänge

ca. 700 km

Transportunternehmen

Fret SNCF und Railion Deutschland AG

Das französische Städtchen Évian-les-Bains liegt eingebettet in die malerische Kulisse der Alpen und des Genfer Sees. Der Kurort ist wie geschaffen, um als Quelle und Namensgeber für das gleichnamige Mineralwasser zu werben. Sein Versprechen von unberührter Natur und Reinheit wird zum wichtigen Verkaufsargument – gerade in Zeiten vermehrter Umweltskandale. Für Danone, den weltweit zweitgrößten Produzenten von Flaschenwasser, bildet die intakte Natur gleichsam die Geschäfts- und Existenzgrundlage. Vielleicht ist man im Konzern auch deshalb aufgeschlossen für alternative und umweltfreundliche Transportmittel.

Schon seit Jahrzehnten nutzt das größte französische Lebensmittel-Unternehmen die Schiene innerhalb Frankreichs und zum Teil ins europäische Ausland wie zum Beispiel nach Großbritannien. Doch nach Deutschland lief der Transport bis 2006 weiterhin über die Straße.

Die Last mit den Lastern im Kurort

Besonders unter Umweltgesichtspunkten konnte dies keine befriedigende Situation für das Unternehmen sein. Die engen Straßen führen durch kleine Orte, aufgereiht wie eine Perlenkette entlang des Sees. Jeder LKW bedeutete eine zusätzliche Belastung mit Lärm und Abgasen – natürliches Mineralwasser hin oder her. Für die Bevölkerung der Region war das ein wenig „natürlicher“ Zustand.

Die Entlastung der Bewohner des französischen Kurorts wurde aus einem deutschen Kurort vorangetrieben. Carsten Stelter und sein Logistikteam arbeiten in Wiesbaden, dem Sitz der Vertriebsstätte für Danone Wasser in Deutschland. Schon länger plant das 20-köpfige Team alternative Transportrouten für die verschiedenen französischen Wassermarken. Die zentrale Zielsetzung: Das französische Unternehmen wollte näher zu den deutschen Kunden, Getränkegroßhändlern und Lebensmittel-Einzelhändlern.

Der beste Weg hierfür war die Errichtung eines großen Getränke-lagers in Deutschland. Es konnte bei kurzfristigen Anfragen der Kunden den Anfahrtsweg deutlich verkürzen. Bisher war der Transport des Wassers aus Évian teilweise per LKW, teilweise auf der Schiene bis in ein französisches Zwischenlager gelaufen, und von dort auf der Straße bis zum jeweiligen deutschen Kunden.



Das Danone-Werk Evian in Frankreich

Foto: Danone Waters

Der Nimbus bröckelt

Im Zuge ihrer Recherchen fanden Carsten Stelter und sein Team jedoch immer mehr Indizien, die ein Überdenken des bisherigen Verfahrens nahe legten. Die Logistiker als Seismographen der Transportbranche registrierten eine zunehmende Verschiebung des Preisgefüges. Die Phase der Niedrigpreise im Straßentransportgewerbe ging langsam zu Ende. LKW-Maut, höhere Treibstoffpreise sowie neue EU-Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten von LKW-Fahrern verteuerten den Straßentransport. Außerdem entstanden durch den Logistik-Boom immer mehr Kapazitätsengpässe auf der Straße, was die Preise zusätzlich nach oben trieb. Zeitgleich stieg die Aussicht auf günstigere Angebote bei der französischen Staatsbahn SNCF. Der Grund: die Öffnung des französischen Marktes ab Frühjahr 2006. Die Anlieferung per Bahn wurde zunehmend konkurrenzfähig.

Allerdings stellten die Berechnungen der Logistiker auch eine Wette auf die Zukunft dar. Bis heute bleibt der direkte Transport per LKW zum Kunden für das Unternehmen die etwas preisgünstigere Option. Zudem war die grenzüberschreitende Steuerung von Schienentransporten deutlich anspruchsvoller. Es erforderte die Koordination von zwei Eisenbahnunternehmen und ein umfangreiches Lagermanagement. Die vollständige Verlagerung der Evian-Lieferungen nach Deutschland auf die Schiene war deshalb auch im eigenen Unternehmen nicht unumstritten.

Ein großes Plus stellte jedoch der vorhandene Gleisanschluss

im Werk Evian dar, zusätzliche Investitionen entfielen dadurch. Als letzter Knackpunkt blieb lediglich die Suche nach dem geeigneten Standort für das Lager in Deutschland.

Auf Schienen in die Hochburg des Motorsports

Nach einer Ausschreibung bei 10 Logistikdienstleistern fiel die Entscheidung schließlich auf das badische Hockenheim. Die Hochburg des Motorsports machte das Rennen dank eines vorhandenen Schienenanschlusses im Lager der Landauer Transportgesellschaft (LTG). Außerdem hatte die LTG bereits Erfahrungen im Bahntransport mit einem anderen Getränke-lieferanten vorzuweisen.

Der Zuschlag bedeutete für die LTG Investitionen im siebenstelligen Bereich, um unter anderem die Kapazitäten zu erweitern, den Entladebereich zu überdachen und den Trockenumschlag der Ware zu sichern. Finanzielle Unterstützung kam durch das Gleisanschlussförderprogramm des Bundes für die Erweiterungsinvestitionen im Lager. Auch die Kommune Hockenheim engagierte sich stark.

„Verbesserungspotenzial bei der Zuverlässigkeit“

Bei der Wahl des Transportunternehmens entschieden sich die Danone-Manager für die Güterverkehrstochter der französischen



Endstation: Das Lager der LTG in Hockenheim

Foto: LTG



Staatsbahn SNCF und deren Partner auf deutscher Seite, Railion Deutschland – vor allem auf Grund der jahrelangen Geschäftsbeziehungen und des großen Einzelwagen-Netzwerks der beiden Bahnen. Ein privates Eisenbahnunternehmen hatte ein Angebot abgegeben, das mit einer Umlaufzeit von 48 Stunden sogar deutlich schneller gewesen wäre als der Transport mit dem LKW. Doch Geschwindigkeit war für die Evian-Transporte nicht das entscheidende Kriterium.

Mit der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes in Europa werden jedoch auch private Eisenbahnunternehmen eine größere Rolle auf dem französischen Markt spielen, ist Carsten Stelter überzeugt. Dann will man bei Danone auch die Angebote der privaten Eisenbahn-Konkurrenz stärker berücksichtigen.

Seit Anfang 2006 rollen täglich bis zu 20 Waggons auf der Schiene nach Deutschland. Die Verlagerung erspart allein den französischen Anwohnern des Genfer Sees pro Jahr mehr als 1.000 LKW. Den positiven Imageeffekt nimmt das Unternehmen ebenfalls gerne mit. Auch im Management wird die Entscheidung zu Gunsten des Schienentransports inzwischen positiv bewertet. „Es gibt allerdings noch großes Verbesserungspotenzial bei der Zuverlässigkeit“, so die diplomatische Einschätzung von Carsten Stelter. Die Logistiker sind jedoch optimistisch, auch dieses Problem in den Griff zu bekommen. Ein Ansatz hierfür: In Zukunft sollen statt der täglichen Waggongruppen ein bis vier Ganzzüge in der Woche fahren.

Das Ziel: die Ausweitung der Schienentransporte

Längst planen die Logistiker von Danone eine Ausweitung der Schienentransporte. Auch die Marke Volvic könnte teilweise mit der Bahn transportiert werden. „Wir sehen das Steigerungspotenzial für Wassertransporte auf der Schiene nach Deutschland bei 50 bis 70 Prozent“, so Stelter. Das wären bis zu 90.000 Tonnen zusätzlich zum heutigen Transportvolumen von 130.000 Tonnen.

Auch deshalb suchen Carsten Stelter und seine Mitarbeiter nach weiteren Lagerstandorten in Deutschland. Mittel- bis langfristig sollen zwei bis drei weitere Lager dazukommen. Spätestens dann kann die Schiene dem LKW auch bei Transporten in Deutschland das (Mineral-)Wasser reichen.



Unternehmenskontakt

Carsten Stelter
Supply Chain Director, Danone Waters
Deutschland GmbH

Telefon 06134.1807-160
Fax 06134.1807-140
carsten.stelter@danone.com
www.danone.de

„Mister Fu“ fährt Bahn

Spielzeug von der Waterkant nach Thüringen



„Mr. Fu“

Foto: Dickie Tamiya

Produkt
Spielzeug

Verlagerte Tonnage
2.000 TEU pro Jahr, entspricht 1.000 LKW

Unternehmen
Dickie Tamiya Modellbau GmbH & Co. KG, Service- und Logistikzentrum, Mittlere Mutschstr.9, 96515 Sonneberg

Motivation für Verlagerung
Kosten, Wiederbelebung des Schienenverkehrs in der Region, Umweltschutz

Verlagerungszeitpunkt
Juni 2006

Strecke
Hamburg Hafen – Sonneberg (Thüringen)

Streckenlänge
560 km

Transportunternehmen
NTT 2000 GmbH, NeCoSS GmbH, Regentalbahn AG (Arriva) im Auftrag von Pöhland Containerlogistik

Die funkfern gesteuerten Modellautos und Trucks der Firma Dickie Tamiya könnten einem Endzeitszenario ohne Verkehrsinfrastruktur entsprungen sein. Sie heißen „Mister Fu“, „Racing-Monster“ oder „Nitro Crusher“. Ihre bunt lackierten Kühlerhauben zieren wild gezackte Blitze und die doppelbereiften Riesenräder überwinden spielend jedes Hindernis. Ehe die Karossen allerdings durch heimische Kinderzimmer pflügen können, müssen sie erst mal Bahn fahren. Der Vertreter, die deutsch-japanische Firma Dickie Tamiya, setzt seit kurzem ganz umweltbewusst auf den Schienen-Transport von „Mr. Fu“ & Co.

Dass die Verantwortlichen des Unternehmens über Weitblick verfügen, bewiesen sie bereits 1991. Kurz nach der Wende begann die im bayerischen Fürth gelegene Zentrale mit dem Bau des Logistikzentrums im thüringischen Sonneberg. Die Produkte kommen zunächst per Schiff aus Übersee, vorwiegend aus Japan und China, im Hamburger Hafen an. Anschließend werden sie ins Logistiklager Sonneberg verfrachtet und dort von den 110 Mitarbeitern für den Weitertransport an Einzel- und Großhändler zusammengestellt. 7.000 Artikel hat der weltweit fünftgrößte Distributeur von Spielzeug im Sortiment.

Gesucht: Eine preiswerte Alternative zum LKW

Der Transport mit dem LKW von Hamburg nach Sonneberg war auf Dauer allerdings keine befriedigende Lösung für Jörg Stricker, den Leiter des Logistikzentrums von Dickie Tamiya. „Die Kosten für den LKW-Transport sind seit 1998 pro Container um 150 bis 200 Euro angestiegen, vor allem wegen des Benzinspreises und der LKW-Maut“, so der Manager. Für das Unternehmen ist es aber vital, nicht nur kostengünstig in Asien zu produzieren, sondern auch den preisgünstigen Transport der Waren nach Sonneberg sicher zu stellen.

Eine echte Alternative zum LKW gab es jedoch nicht, beziehungsweise nicht mehr. 1998 war das alte Container-Terminal in Sonneberg von der Deutschen Bahn AG mangels Transportvolumen aufgegeben worden. Ohne Umschlagplatz war der Bahn-Transport in der Region zum Erliegen gekommen.

Mit einem dauerhaften Aus für den Schienengüterverkehr rund um Sonneberg wollte sich Jörg Stricker jedoch nicht abfinden.



Er suchte auf eigene Faust weitere interessierte Unternehmen sowie Speditionen, die den Transport auf der Schiene organisieren konnten. Parallel dazu führte der Manager auch Gespräche auf politischer Ebene und in Verbänden, um eine breite „Koalition der Willigen“ für die Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs in der Region zu schmieden. Voraussetzung dafür war jedoch zunächst die Wiederinbetriebnahme des Container-Terminals von Sonneberg. Ein schwer zu durchbrechender Teufelskreis: Ohne Containerterminal machte die Suche nach Frachtkunden für die Schiene wenig Sinn und umgekehrt. Entsprechend mühsam gestaltete sich das Werben um Mitsstreiter.

Neuen Schwung in die Bemühungen von Jörg Stricker brachten Gespräche mit der Spedition Pöhland Containerlogistik. Die Logistiker hatten bereits den Containerbahnhof in Hof reaktiviert und dabei auch erste Erfahrungen mit dem Schienentransport gesammelt. Sie lieferten auch die Idee zur Reaktivierung des Terminals in Sonneberg. Eine wichtige Voraussetzung hierfür: Der Zweckverband Abfallwirtschaft Südwest-Thüringen, der das Gelände in der Zwischenzeit als Umschlagplatz für Mülltransporte nutzte, musste etwas Platz machen.

Ein „Reachstacker“ für „Mr. Fu“ & Co.

Dass keine großen Investitionen oder Umbauarbeiten nötig waren, um das Terminal zu reaktivieren, erwies sich ebenfalls als hilfreich. Anstelle teurer und aufwändiger Kranbauten genügte die Anschaffung eines so genannten „Reachstacker“, eines fahrenden Krans zum Umladen der Container. Der benötigte Teil des Geländes wurde vom Abfallverband gemietet. Finanzielle Hilfen der öffentlichen Hand gab es nicht, dafür war das Terminal zu klein.

Ein Problem blieb: Die Auslastung des Zuges. Die Bestellung eines täglichen Shuttle-Zuges vom Hamburger Hafen nach Sonneberg über Hof kostet die Spedition im Jahr 6 Mio. Euro. „Dieses Geld wird fällig, auch wenn der Zug halb leer fährt“, so Ingo Röttger, Geschäftsführer der Spedition Pöhland. Immerhin konnte Pöhland mit Dickie Tamiya einen ersten schwergewichtigen Kunden mit vorläufig 1.000 Containern pro Jahr vorweisen. Das machte die Suche nach weiteren Aufträgen etwas leichter. Ingo Röttger blieb trotzdem nichts anderes übrig, als so lange mit Speditionen und Reedereien zu sprechen, bis genug Aufträge zusammen kamen, um den Zug bis zur magischen Rentabilitätsschwelle von 25 TEU pro Richtung zu füllen.

Bahn für alle – auch für Kompressoren

Den endgültigen Durchbruch brachte die Kooperation mit anderen Speditionen wie der Firma Panalpina, die Pöhland als weiteren so genannten „Befrachter“ gewinnen konnte. Panalpina sorgte dafür, dass auch Waren in die umgekehrte Richtung,



Glückliches Ende einer langen Dienstreise: Der erste Güterzug im Terminal Sonneberg, Juni 2006

Foto: Dickie Tamiya

also von Sonneberg nach Hamburg, auf der Schiene wegtransportiert werden, zum Beispiel Kompressoren der Firma Kaeser oder Fahrzeugkomponenten des Automobilzulieferers Brose. Erst durch diese umfangreichen Kooperationen wurden die Kosten der Bahntransporte für alle Beteiligten attraktiv.

Seit Juni 2006 verbindet ein täglicher Shuttlezug Thüringen mit den Häfen Hamburg und Bremen. Allein Dickie Tamiya entlastet damit die Straßen rund um Sonneberg von 480 LKW im Jahr. „Durch den Schienentransport liegen die Kosten im Moment bei 600 Euro pro Container“, schätzt Stricker – 50 Euro weniger als mit dem LKW. Für eine endgültige Bewertung ist es dem inzwischen pensionierten Leiter des Logistikzentrums noch zu früh. Die muss sein Nachfolger Norbert Pillmann vornehmen. Der neue Leiter des Logistikzentrums freut sich aber erstmal über die erfolgreiche Umstellung auf die Schiene: „Es funktioniert außergewöhnlich gut. Ich bin sehr zufrieden“.

Jetzt hofft man bei Dickie Tamiya, dass die Speditionen zusätzliche Kunden finden, um weitere Preisnachlässe möglich zu machen. Die Chancen dafür stehen nicht schlecht. Bereits 2007 soll eine neue Müllverbrennungsanlage in Zella-Mehlis

für ganz Süd-Thüringen fertig gestellt werden. Dann kann der Bahntransporteur Regentalbahn von Sonneberg weiter nach Zella-Mehlis zur Müllverbrennung fahren. Der positive Effekt für die Region: Seit „Mr. Fu“ & Co. Bahn fahren, entwickeln sich auch in anderen Bereichen neue Möglichkeiten für den Bahntransport.

Einziger Schönheitsfehler: Alternativ zum Modell „Monster-Truck“ fehlt noch ein funkferngesteuerter Güterzug im Spielzeug-Sortiment von Dickie Tamiya. Die schnellste Lok der Welt fährt 357 km/h – dagegen sehen „Mister Fu“ & Co. ganz schön alt aus.



Unternehmenskontakt

Norbert Pillmann
Niederlassungsleiter
Simba Dickie Group

Telefon 03675. 7333324
Fax 03675. 7333350
n.pillmann@simba-dickie.com
www.dickietamiya.com

Zellstoffkur für volles Gleis

Zellstoff von Holland in den Schwarzwald



Produkt

Zellstoff

Verlagerte Tonnage

30.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 1.500 LKW

Unternehmen

Felix Schoeller Holding GmbH & Co. KG,
Postfach 3667, 49026 Osnabrück

Motivation für Verlagerung

Kosten, Zuverlässigkeit der Transporte,
Akzeptanz in der Bevölkerung

Verlagerungszeitpunkt

Oktober 2004

Strecke

Vlissingen (Niederlande) –
Neustadt (Schwarzwald/Baden-Württemberg)

Streckenlänge

850 km

Transportunternehmen

Railion Deutschland AG

Wieder einmal musste Peter Galitz, Logistik-Experte der Felix Schoeller Gruppe, ein kniffliges Transport-Problem lösen. Die Aufgabe des Chefs eines sechsköpfigen Logistik-Teams mit Sitz im niederländischen Hengelo war es, den besten Transportweg für jährlich rund 30.000 Tonnen Zellstoff aus dem niederländischen Vlissingen in den Schwarzwald zu erkunden. Die Schoeller-Gruppe, ein mittelständischer Hersteller von Spezialpapier mit Hauptsitz in Osnabrück, hatte im Jahr 1998 das Werk Technocell Dekor in Neustadt im Schwarzwald erworben. Den hochwertigen Rohstoff bezieht das Unternehmen aus Brasilien, Spanien und Portugal. Das Material dient als Grundlage zur Erzeugung hochqualitativer Spezialpapiere.

Für viele Transportfachleute eigentlich eine klare Entscheidung. Das rund 100 Jahre alte Werk verfügte über keinen Gleisanschluss mehr, seit dieser in den 90er Jahren stillgelegt worden war. Also bot sich der übliche Transport auf der Straße an. Diese nahe liegende Schlussfolgerung widersprach jedoch der Einschätzung des Logistik-Managers Galitz. Sein Credo: „Ein Massenprodukt wie Zellstoff gehört auf die Schiene.“ Diese Ansicht teilten jedoch längst nicht alle Kollegen im Unternehmen. Ein Transport auf der Schiene schien vielen zu kompliziert und zu teuer, wegen der anfallenden Kosten für den Gleisbau und der damit verbundenen Umstellung der Logistik. Peter Galitz ließ sich jedoch nicht beirren. Die Verkehrsdichte auf den Straßen rund um das Werk in Neustadt war längst zu einem großen Problem für die Zuverlässigkeit der Transporte, aber auch für die Akzeptanz in der Bevölkerung geworden. Alternative Transportwege waren deshalb auf jeden Fall wünschenswert.

Die Schiene bringt's – auch bei den Kosten

Zunächst galt es, das zentrale Totschlag-Argument Kosten zu überprüfen. Alle denkbaren Lösungen mit unterschiedlichen Verkehrsträgern wurden von den Logistikern durchgerechnet und sämtliche Systemvarianten geprüft. Auch der Transport mit dem Binnenschiff auf einer Teilstrecke über den Rhein. Doch die Zahlen waren eindeutig: Die Schiene erwies sich als der preisgünstigste Weg für den Transport des Zellstoffs vom niederländischen Vlissingen nach Neustadt. Ein wichtiger Grund hierfür war auch die kurz zuvor eingeführte LKW-Maut, gibt der Logistik-Manager unumwunden zu. Sie führte zur



Verteuerung von Straßentransporten und machte den Transport auf der Schiene somit noch attraktiver.

Umstellung der gesamten Logistik

Die Debatte um Kosten war allerdings nur eine Hürde, die es zu überwinden galt. Neue Fragen entstanden mit der Umstellung logistischer Abläufe. Wie kommen die tonnenschweren Zellstoff-„Units“ in den so genannten Pulper, einen Kessel zur Verarbeitung des Rohmaterials? Und was geschieht nach der Ankunft im Werk mit den Waggonen, die mit dem Rohstoff beladen sind? Sie stehen herum und werden zunächst nicht gebraucht. Auch die Topographie des Schwarzwalds mit Steigungen von bis zu 7 Prozent war in die Planungen einzubeziehen. Doch für alle Fragen fanden die Fachleute schließlich tragfähige Lösungen. Beim Umbau des Werks bezog man deshalb einen Schienenanschluss in die Kalkulation mit ein. Dafür mussten zunächst ein Gebäude abgeräumt und ein anderes an anderer Stelle gebaut werden.

Rückkehr der Güterzüge nach Neustadt

Die Entscheidung von Felix Schoeller, zukünftig verstärkt auf die Schiene zu setzen, wirkte wie eine Vitaminspritze für den

Schienengüterverkehr im Schwarzwald. Im Rahmen von „Mora C“, dem marktorientierten Angebot Cargo, hatte die Deutsche Bahn den Güterverkehr nach Neustadt mangels Nachfrage bereits aufgegeben. Die Aussicht auf höhere Transportvolumina machte die Bedienung der Strecke jedoch wieder rentabel – und das, obwohl alle Beteiligten tief in die Tasche greifen mussten, um das Werk mit einem neuen Gleisanschluss zu versehen. Das Land Baden-Württemberg, die Deutsche Bahn und die Schoeller-Gruppe beteiligten sich gemeinsam an der Investition. Peter Galitz geht jedoch davon aus, dass sich diese Investitionen für das Unternehmen in weniger als fünf Jahren rechnen werden. Nebenbei wurde die Felix Schoeller-Gruppe auch noch zum Wegbereiter für die Rückkehr des Schienengüterverkehrs in die Region.

„Dass es geht, haben wir bewiesen“

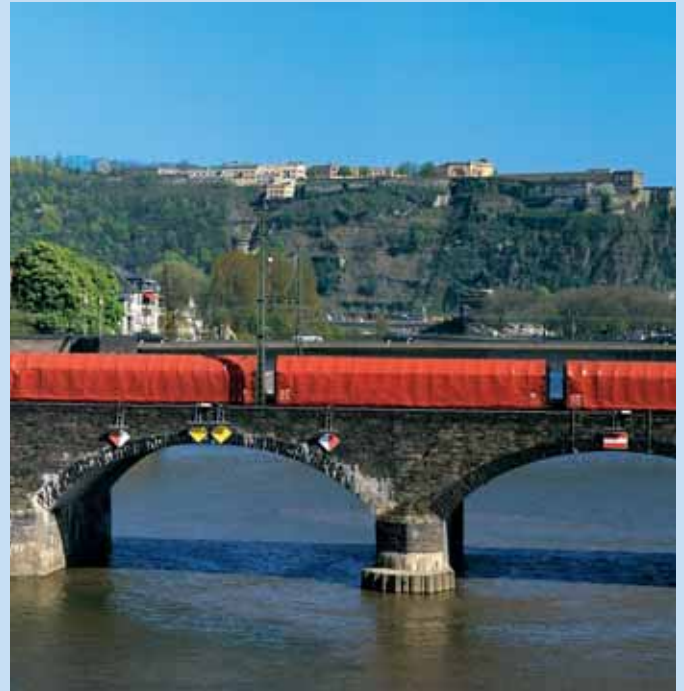
Das Ergebnis: 30.000 Tonnen Zellstoff werden seit 2004 jährlich über die Schiene nach Neustadt geliefert. Das erspart dem Schwarzwald-Ort rund 1.500 LKW-Fahrten pro Jahr. Durch diese Erfahrungen ermutigt, plant man bei Schoeller inzwischen weiter.

Zunehmend beladen die Logistiker auch die leeren Waggonen im Werk mit Fertigprodukten, um die Kunden über die Schiene



Bahn frei dank neuem Gleisanschluss im Werk Neustadt von Technocell

Foto: Technocell



Wagen für Zellstoff-Units von Railion auf der Rheinbrücke bei Koblenz

Foto: DB AG

zu beliefern. Die Bahntochter Railion transportiert diese Güter von Neustadt aus zunächst in europaweit verstreute Zwischenlager. Von dort holen LKW sie ab. Der Vorteil für die Kunden: Die Ware ist bereits in der Nähe vor Ort und kann bei Bedarf kurzfristig angefordert werden. Die Dispo-Zeiten verkürzen sich dadurch dramatisch. Viele Kunden schätzen deshalb die Anlieferung mit der Bahn, selbst wenn sie über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, so Galitz. Gerne würde der Manager deshalb den Anteil der Transporte auf der Schiene ausweiten. Doch zwei Haupthindernisse stehen dem bisher noch im Weg:

National funktioniert der Schienengüterverkehr bei Felix Schoeller inzwischen recht gut. Im grenzüberschreitenden Verkehr gibt es allerdings noch eine Reihe ungelöster Probleme. Dazu gehören auch die Klagen über langwierige Diskussionen mit den Transportunternehmen, um aussagefähige Angebote zu bekommen. Die Beteiligung unterschiedlicher Eisenbahnunternehmen, schwer kalkulierbare Trassenpreise und bürokratische Hemmnisse erschweren im Einzelfall den erwünschten Transport auf der Schiene. Dabei räumen die Experten der Schiene gerade auf langen Distanzen ein hohes Wachstumspotenzial ein.

Bei Schoeller wünscht man sich außerdem europaweit mehr Railports. Bis zu diesen regionalen Güterverteilungszentren könnten die Waren problemlos auf der Schiene transportiert werden.

Insgesamt zieht Peter Galitz ein positives Fazit seiner Bemühungen um den Güterverkehr auf der Schiene: „Dass es geht, haben wir bewiesen. Was sich auf der Straße abspielt, bestätigt uns zusätzlich“.



Unternehmenskontakt

Peter Galitz
Geschäftsführer
Felix Schoeller International B.V.

Telefon 0031. 74. 2556 -260
Fax 0031. 74. 2556 -269
PGalitz@Felix-Schoeller.com
www.felix-schoeller.com

Logistik aus einem Guss

Hochofenkoks, Siliciumcarbid, Sand und Ferromangan vom Ruhrgebiet nach Hessen



Hochofenkoks

Foto Awilog

Produkt

Hochofenkoks, Siliciumcarbid, Sand und Ferromangan für die Herstellung von Fahrzeugkomponenten

Verlagerte Tonnage

200.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 9.000 LKW

Unternehmen

Fritz Winter Eisengießerei GmbH & Co. KG,
Albert-Schweitzer-Straße 15, 35260 Stadtallendorf

Motivation für Verlagerung

kurze Laufzeiten, höhere Versorgungssicherheit, Qualitätsverbesserungen

Verlagerungszeitpunkt

Juni 2004

Strecke

Wanne-Eickel (Nordrhein-Westfalen) –
Stadtallendorf (Hessen)

Streckenlänge

250 km

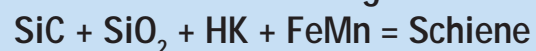
Transportunternehmen

Railion Deutschland AG

Der Titel der Studie klingt nicht gerade fesselnd: „Vermeidung und Verlagerung von Kreislaufwirtschaftsverkehren der Gießereibranche.“ Doch für eingefleischte Logistikfachleute wie Michael Berdux liest sich das Ergebnis des Fraunhofer Instituts in Dortmund wie eine gut komponierte Partitur. Die Idee des Bereichsleiters Materialwirtschaft und Einkauf der Firma Fritz Winter war es, die Logistik der Gießerei im hessischen Stadtallendorf auf den Prüfstand zu stellen. Das Werk und die Umgebung drohten am massiven LKW-Verkehr zu ersticken. Der unablässige Strom von Lastern gefährdete zunehmend auch die Versorgungssicherheit der Gießerei.

Die Fritz Winter GmbH in Stadtallendorf zählt mit ihren 3.200 Mitarbeitern zu den bedeutendsten Gießereibetrieben in Europa. Das Unternehmen produziert Motorblöcke, Brems Scheiben und andere Gussteile für die Automobilindustrie.

Eine einfache Rechnung:



Ziel des Forschungsvorhabens im Auftrag von Fritz Winter war es, Verkehr zu vermeiden und wo möglich zu verlagern. Dafür musste die gesamte Versorgung der Gießerei überprüft und neu organisiert werden.

Nach zwei Jahren intensiver Analyse lag das Ergebnis im Februar 2004 vor. Die zentrale Empfehlung der Studie: Beim Wareneingang sollte ein wesentlicher Teil von der Straße auf die Schiene verlagert werden, um „bislang ungenutzte Rationalisierungspotenziale“ zu erschließen. Die Wissenschaftler und Praktiker hatten ein Verlagerungspotenzial von 200.000 Tonnen ausgemacht. Betroffen waren vor allem die Anlieferung der Werkstoffe Hochofenkoks (HK), Siliciumcarbid (SiC), Quarzsand (SiO₂), sowie Ferromangan (FeMn).

Soweit die Theorie. Im zweiten Schritt mussten die Empfehlungen der Studie jedoch in praxistaugliche Prozesse umgesetzt werden. Auf der Basis der Bedarfsanalyse des Fraunhofer Instituts entwickelte Fritz Winter deshalb mit dem Logistikdienstleister Awilog ein neues Teilkonzept für die Beschaffungslogistik. Es erforderte umfangreiche organisatorische wie auch technische Umstellungen innerhalb und außerhalb des Werks.



Bimodale Absetzmulde mit Nachschub für den Hochofen

Foto: Awilog



Bremsstromeln als Endprodukt

Foto: Fritz Winter

Wunschzettel für Logistiker: „Bimodale Absetzmulden“

Eine zentrale Neuerung: der Einsatz von so genannten bimodalen Transportgefäßen, Absetzmulden genannt, die sowohl für den Umschlag mit der Bahn, als auch mit dem LKW geeignet sind. Die Behälter mussten den robusten Anforderungen eines Gießereibetriebes standhalten. Insgesamt 320 solcher Absetzmulden hat der Logistikpartner nach den Wünschen von Fritz Winter produziert und im Einsatz. Außerdem organisierte Awilog die Beschaffung von 40 Privatgüterwagen, ausgerüstet mit neuen Transportsicherungssystemen.

Eine weitere zentrale Anforderung: Die Rohstoffe sollten direkt bis in den Hochbunker transportiert werden, denn jeder zusätzliche Umschlag bedeutete erhebliche Qualitätsverluste für den Koks wegen des starken Abriebs und des damit verbundenen Glühverlustes. Außerdem mussten die Be- und Entladestationen teilweise mit neuen Umschlageinrichtungen wie Verladetrichtern oder Krantraversen ausgerüstet werden.

Nach Berechnungen von Awilog amortisieren sich die umfangreichen Investitionen erst innerhalb der nächsten vier bis fünf Jahre. Zum Ausgleich lagerte Fritz Winter die komplette Disposition an Awilog aus und sicherte den Logistikdienstleister mit einem Dreijahresvertrag ab.

Aber auch im organisatorischen Bereich waren umfangreiche Umstellungen notwendig. Sie betrafen die Lade- und Zuglauf-

zeiten, den Rangierbedarf sowie das Notfallmanagement und andere Bereiche des Betriebsablaufes. Die besondere Herausforderung dabei: In Stadtallendorf gibt es keine Vorräte für die Rohstoffe. Das erforderte eine „Just-in-time-Anlieferung“, denn Verzögerungen in der Rohstoffversorgung des Werks können innerhalb von 24 Stunden zum Produktionsstillstand führen.

Auf der Basis all dieser Kriterien wurde deshalb ein Transportsystem mit wöchentlich zwei Ganzzügen entwickelt. Sie fuhren von Duisburg über den Bahnhof Stadtallendorf und das Anschlussgleis direkt auf das Fabrikgelände.

Eine wegweisende Kooperation

Vorbildhaft wurde das neue Konzept jedoch erst durch eine weitere Idee von Michael Berdux in Kooperation mit der DB-Tochter Schenker Automotive Rail Net GmbH. Das Unternehmen ist ebenfalls Logistikpartner von Fritz Winter und befördert jährlich 100.000 Tonnen Quarzsand in Wagengruppen aus Sythen am Rande des Ruhrgebiets in die Gießerei. Sondierungsgespräche ergaben, dass durch die Kooperation der beiden Logistiker zwei Verkehre zu einem gebündelt werden konnten.

Seit Juni 2004 fährt deshalb täglich ein Ganzzug mit verschiedenen Rohstoffen für die Gießerei. Die Wagengruppen aus Duisburg und Sythen werden in Wanne-Eickel zu einem Ganzzug zusammengeschlossen. Die Anlieferung erfolgt so, dass ein minimaler Rangieraufwand entsteht. Das ermöglicht einen



kurzen und damit wirtschaftlichen Wagenumlauf. Der gesamte Transport erfolgt innerhalb von 14–16 Stunden zwischen der Abholung der Waggons an den drei verschiedenen Standorten und der Bereitstellung beim Empfänger Fritz Winter. Jeden Morgen um 6 Uhr stehen die Rohstoffe einsatzbereit im Werk. Nachmittags sind die Waggons bereits wieder auf der Rückfahrt. Selbst auf kurzfristige Änderungen können die Logistiker inzwischen reagieren. Für eine schienenbasierte Logistik ist das eine echte Herausforderung. Die zentralen Vorteile für Fritz Winter durch die Verlagerung waren eine vereinfachte und qualitativ verbesserte Logistik:

- Kürzere und kontrollierbare Laufzeiten ohne Wartezeiten
- Die Reduzierung der Kapital- und Lagerkosten, sowie administrativer Arbeiten
- Mehr Zuverlässigkeit und Sicherheit bei der Lieferung, unabhängig von der Witterung
- Ein Qualitätszuwachs beim Gießereikoks durch den Wegfall eines Umschlagprozesses
- Eine höhere Akzeptanz in der Bevölkerung durch die Entlastung der Straßen.

Diese Vorteile gleichen aus Sicht des Logistik-Chefs von Fritz Winter die etwas höheren Transportkosten der Schiene im Vergleich zum LKW aus. Die Transportkosten machen für das Unternehmen rund 7 Prozent der gesamten Materialkosten aus, etwa 20 Mio. Euro im Jahr. Auch Michael Berdux ist zufrieden mit dem eingeschlagenen Weg: „Das System läuft nach anfänglichen kleinen Problemen perfekt. Wir werden versuchen, weitere Massengüter auf der Schiene zu transportieren.“

Durch die Umstellung konnte der Schienentransport, vor allem beim Wareneingang, um 200.000 Tonnen auf 310.000 Tonnen gesteigert werden. Dieser Erfolg bedeutet zugleich eine Rehabilitierung der Schiene. 1998 musste das Unternehmen den Transport von 60.000 Tonnen Koks auf die Straße verlagern, weil die Deutsche Bahn die so genannten Eos-Behälter aus dem Verkehr gezogen hatte. – Manchmal ist ein Schritt zurück eben auch ein Schritt nach vorne.



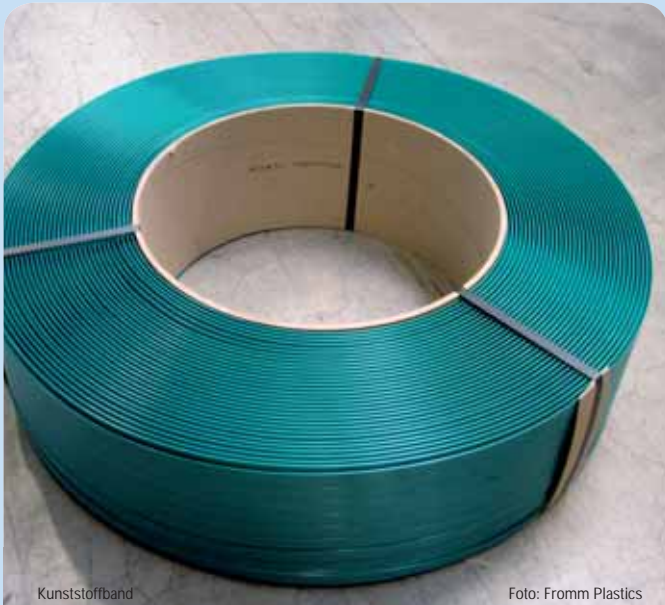
Unternehmenskontakt

Michael Berdux
Bereichsleiter Materialwirtschaft
Fritz Winter

Telefon 06428. 782604
Fax 06428. 786257
Berdux@fritzwinter.de
www.fritzwinter.de

(K)ein FROMMer Wunsch: Mehr Mut zur Schiene

Kunststoffbänder von Thüringen über die Nordseehäfen in die Welt



Kunststoffband

Foto: Fromm Plastics

Produkt

Kunststoffbänder und Kunststofffolien

Verlagerte Tonnage

ca. 360 Tonnen im Jahr, entspricht 18 LKW

Unternehmen

Fromm Plastics GmbH,
Manfred-von-Ardenne-Str. 2, 99625 Köllda

Motivation für Verlagerung

Verknappung und Verteuerung von Ladekapazitäten im LKW-Verkehr, Überlastung der Straßen, Umweltschutz

Verlagerungszeitpunkt

Februar 2005

Strecke

Köllda (Thüringen) – Hamburg

Streckenlänge

40 km (Köllda – Güterverkehrszentrum Erfurt),
450 km (bis Hamburg)

Transportunternehmen

Erfurter Industriebahn GmbH (EIB), NeCoSS GmbH

Dass sich Schienentransporte nicht nur für Massengüter eignen, sondern auch bei geringem Volumen eine sinnvolle Alternative zum LKW darstellen können, beweist die Firma Fromm Plastics aus Köllda in Thüringen. Bemerkenswert ist neben der transportierten Menge von gerade mal 360 Tonnen pro Jahr auch die Haltung des Unternehmens.

Die Schweizer Gesellschafter von Fromm Plastics knüpften die Wahl des neuen Standortes für ein Werk in Deutschland an die Bedingung, dass dort eine Schienenverbindung vorhanden ist. Vielleicht liegt das daran, dass die Schweizer bekannte Bahn-Enthusiasten sind.

Weil die Gemeinde Köllda über die gewünschte Schienen-Infrastruktur verfügte und das Unternehmen auch bei der Gleisanbindung ins Werk tatkräftig unterstützte, entschied man sich für Köllda als Standort. Auch beim Bau des Werkes in Thüringen planten die eidgenössischen Unternehmer von Beginn an einen Gleisanschluss für Schienentransporte ein. Die zentralen Gründe hierfür: Umweltschutz und die Verstopfung der Straßen.

Unterstützung gab es nicht nur moralisch, sondern auch finanziell. Von den umgerechnet rund 325.000 Euro Investitionen für den Gleisanschluss übernahmen Region und Land zusammen 185.000 Euro aus der Gemeindeaufbauförderung. Die Firma Fromm Plastics zahlte 140.000 Euro aus eigener Tasche.

Gesucht: Spediteure mit Mut zur Schiene

Beste Voraussetzungen also für die Schiene: Es gab ein Unternehmen, das Transporte verlagern wollte. Es gab sogar einen extra dafür gebauten Gleisanschluss. Trotzdem fuhren mehrere Jahre lang LKW die Kunststoffbänder und Folien. Der Grund: „Es gab kaum Logistiker, die bereit waren, den Schritt Richtung Bahn zu gehen“, beklagt sich Norbert Reimann. Zweieinhalb Jahre lang suchte der Leiter der Administration bei Fromm Plastics vergeblich nach geeigneten Partnern. Die Deutsche Bahn hatte sich längst aus für sie wirtschaftlich unattraktiven Schienenverbindungen der Region zurückgezogen (Mora C). Andere Transporteure wollten die Lücke nicht füllen. Der gewünschte Transportumfang von jährlich sechs Zügen mit je drei Waggons war auch für sie nicht wirtschaftlich attraktiv. Hinzu kam die Schwierigkeit der Transporteure, kostengünstige



Nachweis, dass auf der Schiene auch kleine Mengen wirtschaftlich befördert werden können. 2006 waren es insgesamt 360 Tonnen – rund zwei Prozent des gesamten Frachtaufkommens von Fromm Plastics mit 15.000 Tonnen im Jahr. „Dies ist zwar nur ein kleiner Anfang, aber wir arbeiten am kontinuierlichen Ausbau unseres Bahnaufkommens“, betont Reimann.

Zwar kostet der Bahntransport zur Zeit noch 10 Prozent mehr als der herkömmliche Transport mit dem LKW. Aus Sicht des Unternehmens gibt es jedoch über das Umweltengagement hinaus Gründe, die für einen weiteren Ausbau des Verkehrsträgers Schiene sprechen: „Uns war schon 2000 klar, dass das zukünftige Transportaufkommen nicht allein im Straßenverkehr bewältigt werden kann. Die jetzige Verknappung von Ladekapazitäten im LKW-Verkehr gibt uns hier Recht“, freut sich Norbert Reimann über die strategisch richtige Weichenstellung seines Unternehmens. Zusätzlich bestätigt sieht sich der Manager durch die Verteuerung der Kraftstoffpreise und die Einführung der LKW-Maut in Deutschland. Er ist überzeugt, dass sich das Engagement mittelfristig rechnen wird.

Bahncontainer zur Verfügung gestellt zu bekommen. Trotzdem kann Norbert Reimann die Argumente der Spediteure nicht nachvollziehen. Sein ernüchterndes Fazit: „Es fehlt vielfach der Mut und der Wille, den zukunftsweisenden, aber momentan risikobelasteten Schritt Richtung Bahn zu gehen“.

Gefunden: zwei Transporteure als Partner

Zum Glück blieb die Verlagerung kein FROMMer Wunsch. Die richtigen Partner fanden sich schließlich doch noch: Ein Verbund aus Erfurter Bahn und der Spedition NeCoSS (Neutral Container Shuttle System) organisiert seit Februar 2005 den Transport über die Schiene. Die Erfurter Bahn holt bei Bedarf die Güter im Werk in Kolleda ab und bringt sie nach Erfurt zum Güterverkehrszentrum. Dort werden sie an einen Nachtsprungzug nach Hamburg und Bremen angekuppelt und in die Häfen gefahren. Die Kunststoffbänder sollen für Kunden in Südafrika, Neuseeland, Mexiko und Bahrain wertvolle Waren absichern. Die beiden Transportunternehmen erbringen damit zugleich den

„Es fehlt das politische Umfeld“

Dass Fromm Plastics nicht schon mehr Güter auf die Schiene verlagert hat, liegt nach Ansicht von Norbert Reimann auch am allgemeinen politischen Umfeld in Deutschland und der mangelnden Unterstützung für den Verkehrsträger Schiene: „Die Einführung der LKW-Maut geht ins Leere, wenn eine tatsächliche Alternative nicht mehr oder nur noch in rudimentärer Form besteht. Der flächendeckende Rückbau von Gleisanbindungen wird sich nach unserer Auffassung als Fehler erweisen“, so Reimann. Außerdem fordert der Manager „günstigere Konditionen im Bahnverkehr“.



Der NeCoSS-Zug mit Containern von Fromm Plastics in Bremen Grolland

Foto: NeCoSS

Auch das Unternehmen ist bereit, seine Hausaufgaben zu machen. Ungeachtet aller Hemmnisse sucht Norbert Reimann für die Gleisnutzung geeignete Partnerschaften und Synergien mit anderen Firmen. Geplant ist außerdem die Ausweitung der Schienentransporte im europäischen Landverkehr. Erste Gespräche über die Schienenanbindung von Großabnehmern sind bereits im Gang.

Genug Anlass also für einen optimistischen Ausblick: „Es war eine richtige und vor allem zukunftsweisende Entscheidung“, so Reimann.

Unternehmenskontakt

Norbert Reimann
Leiter Administration Fromm Plastics

Telefon 03635 - 4921820
Fax 03635 - 4921700
Norbert.Reimann@Fromm-airpad.de
www.fromm-airpad.de

Ein gefundenes Fressen für die Schiene

Calciumcarbonat von Blaubeuren nach Kleinheubach



Calciumcarbonat als Rohstoff für die Tierfutterherstellung

Foto: Josera Erbacher

Produkt

Calciumcarbonat

Verlagerte Tonnage

20.000 Tonnen, entspricht 1.000 LKW

Unternehmen

Josera Erbacher GmbH & Co. Betriebs KG,
Industriegebiet Süd, 63924 Kleinheubach

Motivation für Verlagerung

Umweltschutz

Verlagerungszeitpunkt

Jahreswechsel 2006–2007

Strecke

Blaubeuren (Baden-Württemberg) – Kleinheubach (Bayern)

Streckenlänge

263 km

Transportunternehmen

Stock-Transport (Inhaber: Michael Stock)

„Wir haben mehr als nur einen Vogel“, heißt es auf der Webseite des „Vereins der Wellensittichfreunde Deutschlands“. Aber sie wissen zumindest, was ihren Tieren gut tut – Mineralkalk zum Beispiel („wenn der Pickstein ignoriert wird“) und frische Luft. Ein Spezialist für die Herstellung solcher vitaminreicher Tiernahrung ist die Firma Josera Erbacher im bayerischen Kleinheubach. Die Produkte des Unternehmens tragen Namen wie „Ferkelglück“ oder „Sauentrumpf“ und machen die Tiere offenbar so glücklich, dass die Logistiker pro Jahr 20.000 Tonnen Calciumcarbonat für die Produktion von Mineralfutter und anderem Tierfutter herankarren müssen – Tendenz steigend. In den letzten Jahren kam der Stoff jedoch mit dem LKW, für ausgewiesene Tier- und Umweltliebhaber natürlich ein Frevel.

Kein Anschluss auf diesem Gleis

Umweltschutz ist in den Unternehmensgrundsätzen von Josera fest verankert. Deshalb wird in der Produktion mit grünem Strom gearbeitet, obwohl dieser teurer ist als herkömmlicher Mischstrom. Auch beim Transport will das Unternehmen nachhaltig agieren. Deshalb setzten Otto Appel, das verantwortliche Mitglied der Geschäftsführung, und seine Mitstreiter alles dran, die verlorenen Transporte wieder auf die Schiene zu holen. Ende der 90er Jahre hatte sich die Firma extra einen Gleisanschluss verschafft. Doch 2001 stoppte die Deutsche Bahn mit Mora C, dem „Markt-orientierten Angebot Cargo“, die Bedienung unrentabler Strecken. Auch die Region am Untermain wurde abgehängt. Der Verkehr wanderte auf die Straße. Zurück blieben Kosten, zum Beispiel für den Unterhalt der nicht genutzten Gleise im Werk. Selbst für eine Weiche als Verbindung zur Haupttrasse, musste das Unternehmen eine monatliche Gebühr an die Deutsche Bahn entrichten.

Ein weiterer Grund für das Heimweh nach der Eisenbahn war das stetig wachsende Verkehrsaufkommen auf den Straßen der Region. Sechs lange Jahre kämpften Otto Appel und seine Kollegen deshalb darum, wieder Anschluss zu finden – an die Schiene. Die Gespräche mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen blieben jedoch erfolglos, das Argument der Transporteure: „Ökonomisch nicht darstellbar“.



Schwerkraftentladung von Calciumcarbonat



Das Werk von Josera in Kleinheubach

Fotos: Josera Erbacher

Ein ganz und gar nicht verkalkter Kleinunternehmer

Nach mehreren vergeblichen Anläufen fand sich schließlich doch noch ein geeigneter Partner in Gestalt des privaten Bahntransporteurs Michael Stock aus Mainz. Als „One-man-Show“ fährt der Unternehmer seine 1.500-PS-Biodiesel-Lok selbst und hatte bereits bei anderen Kunden erste Erfahrungen und Referenzen im Transport von Gütern gesammelt, für die sich sonst kein anderes Eisenbahnunternehmen interessierte, entweder weil die Mengen zu klein waren oder die Kosten zu hoch. Mit seiner äußerst schlanken Ein-Mann-Struktur fand der Mainzer Unternehmer eine Marktlücke und sichert sich so ein Leben als Nischenanbieter. Sein Erfolgsrezept: „Ich agiere wie ein LKW. Das heißt, ich warte auf die Beladung und fahre dann sofort los“. Stock sieht sich damit nicht als Konkurrent, sondern als Ergänzung zu den Angeboten anderer Eisenbahnunternehmen. Ohne die europaweiten Angebote der DB-Tochter Railion im Einzelwagenverkehr würde auch ihm die Arbeitsbasis entzogen, glaubt Stock. Auch von DB Netz fühlt er sich fair behandelt. Der Bahntransporteur kann seine Fahrten sogar kurzfristig „zu sehr fairen Preisen“ einzeln anmelden und muss nicht, wie sonst üblich, einen Jahresfahrplan bestellen. Selbstbewusst bewertet er auch den Sogeffekt der neuen Schienenverbindung für die Region: „Durch meine Fahrten werden auf Dauer auch ein paar Kunden für Railion herauspringen“, ist Michael Stock überzeugt.

Die „Eierlegende Wollmilchsau“

Bevor der Kleinunternehmer im Auftrag von Josera das erste Mal seine Diesellok anwerfen konnte, musste er jedoch zunächst deren ungewöhnliche Wünsche an das Wagenmaterial meistern. Josera wollte die „Eierlegende Wollmilchsau“ als Waggon haben: oben Silo (mit Dom-Deckel) und unten Schwerkraftentladung. So etwas gab es nicht auf dem Markt. Deshalb mussten französische Zementwagen in Frankreich von der Firma Ermewa umgebaut werden. Als Ausgleich verpflichtete Ermewa den Bahnunternehmer zu einer langen Mietdauer der Waggons. Sein Pech: Die Zusammenarbeit mit Josera kam zunächst nicht zustande. Deshalb fuhr Stock mit den Waggons erstmal Getreide für einen anderen Kunden, um wenigstens deren Miete zu finanzieren.

Unterstützung kam jedoch von Otto Appel. Um den Bahntransport doch noch zu ermöglichen, wechselte Josera sogar den Lieferanten. Der alte Lieferant hatte in seinem Werk nur Platz für drei Waggons. Das Kalkwerk in Blaubeuren bot dagegen Platz für sechs Wagen. Erst dadurch wurde der Transport für Michael Stock rentabel.



„Renaissance auf der Schiene war überfällig“

Im Kalkwerk Blaubeuren will man jetzt in die Siloanlage investieren. Das soll zusätzlich eine schnellere Beladung ermöglichen. Um den Mineralkalk auf die Schiene zu holen, haben „sehr viele Leute sehr viel guten Willen gezeigt“, sind sich alle Beteiligten einig. Die Kalktransporte auf der Schiene ersparen den überlasteten Straßen der Region immerhin 1.000 Laster im Jahr und damit jede Menge Abgase und Lärm. Dafür nahm Otto Appel sogar leicht erhöhte Frachtpreise in Kauf. Der Transport mit dem LKW ist im Moment noch billiger. Zusätzliche Kosten entstanden vor allem durch die weiteren Transportwege und für zwei Rangierer im Werk. Langfristig sieht der Unternehmer die Entwicklung jedoch durchaus optimistisch: „Die Renaissance der Schiene war überfällig und nur eine Frage der Zeit. Selbst wenn die Verlagerung im ersten Schritt etwas teurer ist, gehen wir davon aus, dass sich die Kosten in den kommenden



Jahren zu Gunsten der Schiene entwickeln werden“, so Appel. Deshalb plant man schon jetzt, die werksinternen Gleise zu erweitern. Beim Wareneingang rechnet man im Unternehmen mittelfristig mit weiteren 20.000 Tonnen Verlagerungspotenzial. Das entspricht nochmals 1.000 LKW weniger auf den Straßen der Umgebung. Auch beim Warenausgang will man in Zukunft die Schiene stärker in die Planungen einbeziehen. Für ein neues Werk in Polen ist man bereits im Gespräch mit den polnischen Staatsbahnen PKP.

„Ich weiß nicht, ob wir weitere fünf Jahre gekämpft hätten, um zurück auf die Schiene zu kommen. Aber ich bin froh, dass wir es doch noch geschafft haben“, freut sich Appel über den glücklichen Ausgang seiner Bemühungen. Und die Moral von der Geschichte: Wellensittichfreunde haben einen Vogel. Aber wir alle brauchen eine intakte Umwelt. Und deshalb ist Calciumcarbonat ein gefundenes Fressen für die Schiene.



Unternehmenskontakt

Otto Appel
Mitglied der Geschäftsführung von
Josera Erbacher

Telefon 09371. 940-0
Fax 09371. 940-149
josera@erbacherkg.de
www.josera.de



PORSCHE

Auf die Schiene – für die Straße

Fahrzeugkomponenten von Schwaben an die finnische Südwestküste



Porsche: Auf der Schiene in die Häfen für den Weltmarkt

Foto: DB AG

Produkt

Fahrzeugkomponenten für die Modelle Boxster und Cayenne

Verlagerte Tonnage

bis zu 7.280 Megatrailer pro Jahr, entspricht 7.000 LKW

Unternehmen

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart

Motivation für Verlagerung

Gestiegenes Produktionsvolumen, LKW-Kosten,
Entlastung der Straßen

Verlagerungszeitpunkt

Juni 2006

Strecke

Stuttgart-Zuffenhausen (Baden-Württemberg) –
Uusikaupunki (Finnland)

Streckenlänge

759 km (bis Lübeck-Travemünde)
1906 km (bis Uusikaupunki)

Transportunternehmen

Railion Deutschland AG

Bei vielen Amerikanern genießt die deutsche Autobahn geradezu mythischen Kult-Status. Manche Porsche-Käufer aus den USA holen ihr Traumobil deshalb gerne persönlich in den Werken Stuttgart-Zuffenhausen oder Leipzig ab. Erste Probefahrten auf Deutschlands Autobahnen werden ihnen allerdings zunehmend durch kilometerlange LKW-Kolonnen und Staus auf den automobilen „Traumpfad“ vermiest.

Dass Porsche im Güterverkehr seit einigen Jahren verstärkt auf die Eisenbahn setzt, ist deshalb aus Sicht des Unternehmens nur konsequent: „Wir setzen auf die Schiene, weil uns die Straße am Herzen liegt“, lautet das Motto des Sportwagenherstellers. Neben der Verkehrs- und Umweltbelastung durch LKW-Transporte sind für Porsche zunehmend auch die gestiegenen Kosten für Straßentransporte wichtige Argumente für die Verlagerung auf die Bahn.

Entscheidung mit Zu(g)kunft

Jürgen Wels, der Logistikchef des Autobauers, ist überzeugt, dass die Entscheidung für die Schiene richtig ist.

„Bei der Planung unserer Warenströme schauen wir gewissenhaft in die Zukunft und versuchen, auch ordnungspolitische Weichenstellungen wie die LKW-Maut in unsere Logistiküberlegungen mit einzubeziehen“, so der Porsche-Manager. Die LKW-Maut und steigende Dieselpreise haben den Dumpingpreisen im LKW-Gewerbe ein Ende bereitet und die Schiene wieder konkurrenzfähiger gemacht. Die neuen Lenk- und Ruhezeitenregelungen der EU für LKW-Fahrer werden diesen Trend weiter verstärken, ist man bei Porsche überzeugt.

Einziges Handicap: Für eine sinnvolle Nutzung der Schiene fehlte Porsche zeitweise der geeignete Netzzugang. Den Gleisanschluss im Werk hatte das Unternehmen in der Vergangenheit aus Platz- und Kostengründen stillgelegt. Neue Perspektiven brachte die Eröffnung des intermodalen Terminals Kornwestheim im Jahr 2000. In dem Güter-Umschlagplatz, fünf Kilometer nördlich des Stammwerks, können Container, Wechselbrücken oder Sattelaufleger problemlos von der Straße auf die Schiene umgeschlagen werden und umgekehrt. Ein eigener Gleisanschluss ist damit nicht mehr zwingend erforderlich. Die kurze Distanz zwischen Werk und Terminal überbrücken LKW.



Lok im Porschedesign



Verladung von Fahrzeugkomponenten für Finnland im Güterbahnhof Kornwestheim

Fotos: Porsche

Vier Freunde sollt ihr sein

Seit 2001 liefert ein Ganzzug alle für die wichtigsten Überseemärkte bestimmten Fahrzeuge, immerhin 50 Prozent des Gesamtabsatzes, in den Hafen von Emden. Dadurch werden auf deutschen Straßen 15.000 LKW-Fahrten pro Jahr eingespart. Ermuntert durch die guten Erfahrungen mit dem Verkehrsträger, überprüften Jürgen Wels und sein Team weitere Warenströme des Unternehmens, vor allem Transporte über weite Entfernungen. Nach Überzeugung der Logistiker kann die Schiene dort ihre Stärken, „die hohe Zuverlässigkeit und Planbarkeit“, am besten zur Geltung bringen.

Das jüngste Erfolgsbeispiel aus dem Hause Porsche: die Transporte von Fahrzeugkomponenten aus Zuffenhausen nach Finnland, zur Firma Valmet Automotive. Der finnische Produzent des Porsche Boxster erhielt seit dem Produktionsstart 1996 sämtliche Lieferungen über die Straße. Das Hindernis: Die Liefermengen nach Finnland waren nicht groß genug, um damit alleine einen täglichen Ganzzug zu bestücken. Jürgen Wels musste also weitere Kooperationspartner finden. Außerdem erforderte die Umstellung auf ein schienenbasiertes Verkehrskonzept zunächst einen größeren Aufwand und der musste sich für alle Beteiligten lohnen – auch für den finnischen Spediteur Nybrok, der bisher ausschließlich LKW-Transporte durchgeführt hatte.

Um ein möglichst genaues Bild der Prozesskosten zu bekommen, bezog Jürgen Wels sämtliche Transportkosten von Zuffenhausen bis nach Finnland in seine Berechnungen ein und kalkulierte nicht nur den reinen Zugpreis. Anschließend brachte er alle Beteilig-

ten an einen Tisch, neben Porsche und weiteren potenziellen Verladern gehörten dazu die Spedition Nybrok, der Boxster-Produzent Valmet sowie Schenker Automotive Railnet, eine Logistiktochter der Deutschen Bahn.

Zug um Zug mehr Verlagerung

Die Idee des „Retters der Tafelrunde“: Die volumenstärksten Warenströme von Porsche und seinen Zulieferern nach Finnland sollten im Terminal Kornwestheim gebündelt und so eine Grundauslastung organisiert werden, um den Verkehr für alle Beteiligten rentabel zu machen. Das wiederum ermöglichte der Bahn-Tochter, einen regelmäßigen Fahrplan mit drei bis fünf Ganzzügen pro Woche aufzustellen. Auf dieser Basis konnte das Eisenbahnunternehmen weitere Frachtkunden akquirieren, um die freien Kapazitäten des Zuges zu füllen.

Seit dem 26. Juni 2006 fährt ein regelmäßiger Zug, zunächst nach Rostock, seit Anfang 2007 über Hamburg nach Lübeck-Travemünde. Von dort wird die Ware auf das Schiff verladen und nach Finnland gebracht. Auf dem Rückweg nimmt der Zug Leergut mit, um einen geschlossenen Transportkreislauf zu bilden. Eine zentrale Motivation ist dabei die Zuverlässigkeit der Schienentransporte, denn das Beschaffungskonzept basiert auf Just-in-time Elementen. Von einem Kundenservicezentrum der Bahn aus wird der Lauf aller Züge überwacht. Bei einer Abweichung von der geplanten Zeit wird Porsche umgehend informiert. „Die Bahntransporte funktionieren wie ein Uhrwerk“, lobt Jürgen Wels.



Stauraum gegen den Stau

Entscheidende technische Voraussetzung der umfangreichen Kooperation war die Entwicklung von so genannten „Taschenträgern“. Bei diesen Schienengüterwagen verschwinden die Räder der LKW-Trailer in Hohlräumen im Boden. Das wiederum ermöglicht den Einsatz von drei Meter hohen bahntauglichen „Megatrailern“. Durch den zusätzlich gewonnenen Stauraum können beispielsweise Gitterboxen in bis zu drei Lagen gestapelt werden.

Der Lohn der Mühe sind 10 bis 15 Prozent niedrigere Transportkosten für Porsche und das ohne eigene finanzielle Investitionen. Hinzu kommt der Imagegewinn. Die gebündelten Aktivitäten haben den Schienengüterverkehr in der Region zusätzlich belebt. Bis zu 7.000 LKW-Fahrten werden zukünftig überflüssig gemacht. Jürgen Wels: „Wir würden uns freuen, wenn wir mit unserem Logistikkonzept andere Firmen dazu anregen könnten, mit auf den Zug aufzuspringen.“

Nach Ansicht des Porsche-Managers scheitert eine stärkere Verlagerung auf die Schiene häufig auch am fehlenden Wissen über die Warenströme von großen Unternehmen: „Es wäre sinnvoll, wenn die Schienenunternehmen mehr Einblick in die Transportvolumen der Verlagerer hätten, um entsprechende Angebote aktiv und individuell unterbreiten zu können“, sagt

Wels. In Sachen Güterverkehr trommelt der Automanager deshalb gerne für die Schiene: „Für die Rücktransporte aus Travemünde gibt es noch freien Platz“. Und als zusätzlicher Wink mit dem Zaunpfahl: Der geplante Ausbau des Standortes Leipzig könnte weitere Chancen eröffnen, noch mehr Transporte auf die Schiene zu verlagern, wenn Porsche die Karosserien für sein neues Modell Panamera vom VW-Werk Hannover ins Porsche-Werk Leipzig bringen lässt.

Vielleicht finden die schwäbischen Autobauer eines Tages sogar einen Weg, den stillgelegten Gleisanschluss zu reaktivieren. Und als Tipp an amerikanische Touristen: Der ICE-3 fährt 300 km/h, ganz stau- und stressfrei.



Unternehmenskontakt

Jürgen Wels
Leiter Logistik, Porsche

Telefon 0711. 911-25400
Fax 0711. 911-25062
juergen.wels@porsche.de
www.porsche.de

„Coilen“ statt kleckern Stahlcoils vom Sauerland in den Westerwald



Stahlcoil zur Herstellung von Transportbehältern bei Schütz

Foto: DB AG

Produkt

Stahlcoils

Verlagerte Tonnage

160.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 6.000 LKW

Unternehmen

Schütz GmbH & Co. KGaA,
Schützstrasse 12, 56242 Selters

Motivation für Verlagerung

Bessere Abläufe im Werk sowie ein höheres mögliches Coilgewicht

Verlagerungszeitpunkt

März 2006 (über Raubach-Selters);
alte Strecke bereits seit 1. Quartal 2004

Strecke

Finntrop (Sauerland/NRW) – Raubach (Rheinland-Pfalz)
– Selters (Westerwald/Reinland-Pfalz)

Länge

12,9 Kilometer (zwischen Raubach und Selters),
130 km (zwischen Selters und Finntrop)

Transportunternehmen

Westerwaldbahn GmbH (im Auftrag der Railion
Deutschland AG) und Railion Deutschland AG

So beginnen Märchen: Es war einmal im tiefen Westerwald – eine stillgelegte Bahnstrecke. Das Gleisbett war an vielen Stellen zugewuchert mit Gestrüpp und gesäumt von großen Büschen und Bäumen, die ihre Wurzeln in das Schotterbett gegraben hatten.

17 Jahre lang fuhr auf dem Streckenabschnitt zwischen Raubach und Selters kein Güterzug mehr. 1999 wurde die Strecke wegen zu geringen Verkehrsaufkommens endgültig stillgelegt. Das Aus des Eisenbahnverkehrs in der Region war damit praktisch besiegelt.

In weiser Voraussicht hatte das Land Rheinland-Pfalz allerdings mit der Deutschen Bahn einen so genannten „Trassensicherungsvertrag“ abgeschlossen. Er verhinderte, dass die Strecke das gleiche Schicksal ereilte wie viele andere, die im Laufe der Jahre demontiert worden waren.

Wie weitsichtig diese Entscheidung war, zeigte sich, als doch noch ein rettender Prinz mit (Stahl-)Ross auftauchte, der die Schlafende sieben Jahre nach der Stilllegung zu neuem Leben erweckte.

Bessere Abläufe im Werk

Das Unternehmen Schütz aus Selters arbeitet vorrangig im Bereich der Metall- und Kunststoffverarbeitung. Die mehr als 2.500 Beschäftigten weltweit erwirtschaften einen konsolidierten Jahresumsatz von 700 Mio. Euro. Winfried Heibel, Mitglied der Geschäftsführung von Schütz, war mit der Umsetzung des Plans betraut, die Logistik des Unternehmens von der Straße auf die Schiene umzustellen. Die Unternehmensführung versprach sich davon vor allem verbesserte Abläufe im Werk in Selters. Die Rechnung ging auf.

Dank der Umstellung auf die Schiene können die Coils genannten Stahlblechrollen heute ohne Zwischenlagerung von den Waggons direkt in die Produktion gebracht werden. Nach der Anlieferung stellt die Westerwaldbahn die Waggons im firmeneigenen Bahnhof entsprechend zusammen. Der Umschlag der Waren wird gespart, der bei einer Anlieferung mit dem LKW noch nötig war.

Ein weiterer Pluspunkt: die einzelnen Coils können deutlich größer und schwerer sein als bisher. Beim Transport mit dem

LKW betrug das maximale Stückgewicht 12 Tonnen. Mit dem Zug können heute über 20 Tonnen schwere Stahlrollen transportiert werden. Das bringt der Fertigung weniger „Rüstzeiten“, also längere Maschinenlaufzeiten, bevor neue Stahlrollen nachgelegt werden müssen.

Kürzere Transportwege

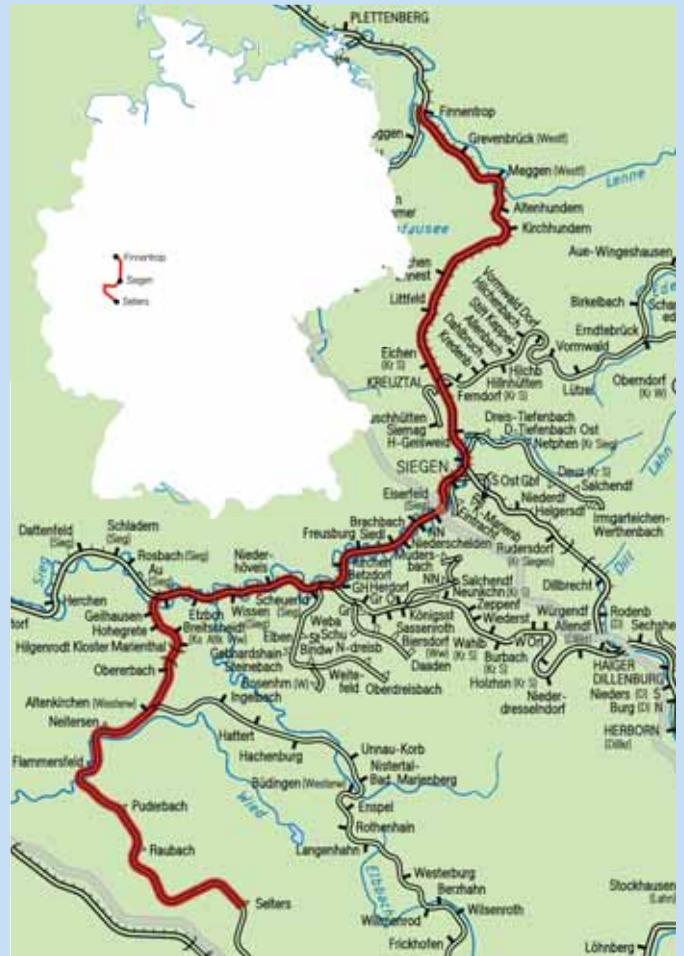
2004 rollten die ersten 121.000 Tonnen Stahlblech über die Schiene ins Werk in Selters. Doch die Züge der Bahntochter Railion mussten einen großen Umweg fahren. Anstatt auf direktem Weg durch den Westerwald über die stillgelegte Strecke Raubach-Selters fuhren sie vom Herstellerwerk in Finnentrop aus einen 340 km weiten Bogen über das Rheinland (Köln, Koblenz, Limburg und Siershahn). Trotzdem bildeten diese Transporte den Grundstein zu mehr Schienenverkehr in der Region. Denn die neue Logistik bewährte sich.

Ohne die Reaktivierung des stillgelegten Gleisabschnitts zwischen Raubach und Selters blieb die schienengebundene Anlieferung von Stahlcoils allerdings unter ihren Möglichkeiten. Der Weg über diese Strecke war nur 130 Kilometer lang und damit um 210 Kilometer kürzer als die bisherige Route. Dadurch konnte der Schienentransport noch konkurrenzfähiger werden.

Viel Überzeugungsarbeit

Zunächst musste jedoch das scheinbar unentwirrbare Geflecht von unterschiedlichen Interessen entwirrt werden, ehe sich die Gleisbauarbeiter der Westerwaldbahn durch das Gestrüpp zu den alten, aber intakten Schienensträngen durcharbeiten konnten. Kein leichtes Unterfangen, denn das Vorhaben stieß nicht überall auf Gegenliebe. Der Firma Schütz ist es deshalb maßgeblich zu verdanken, dass neben Fuchs und Hase heute auch wieder Züge die Gegend beleben.

Fünf Monate dauerten allein die Arbeiten am Gleisabschnitt. 1.500 Schwellen wurden ausgetauscht und 80.000 Schrauben kontrolliert. Gleichzeitig baute Schütz die bereits vorhandenen zwei Gleise im Werk zu einem firmeneigenen Bahnhof aus. Das Ergebnis: ein über 1.000 Meter langer und zu einem Drittel überdachter Gleisanschluss mit insgesamt fünf parallelen zugängen Gleisen, zwölf Weichen und Kränen zum Verladen. Erst durch den Umbau des Bahnhofs und die Überdachung entstanden die zusätzlich benötigten Umschlag- und Lagerkapazitäten, die eine weitere Verlagerung auf die Schiene ermöglichten.



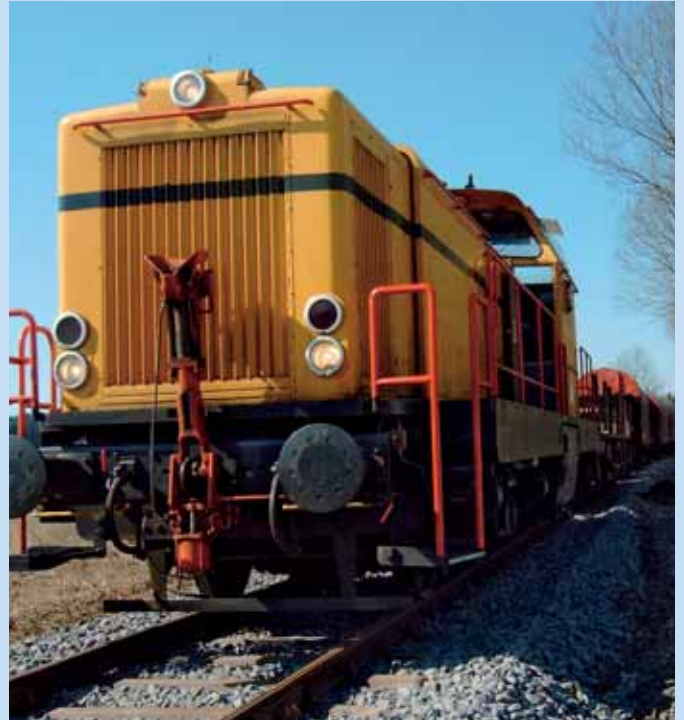
Im März 2006 war es endlich soweit: „Sie werden Zeuge der Wiederbelebung einer Schienenstrecke“, freute sich der geschäftsführende Gesellschafter Udo Schütz anlässlich der feierlichen Wiedereröffnung des knapp 13 km langen Streckenabschnitts. Der Erfolg dieser Rettungsaktion machte auch alle Schwierigkeiten und zähen Verhandlungen vergessen, die einer Wiederbelebung lange Zeit im Weg gestanden hatten. „Da mussten wir viel Überzeugungsarbeit leisten“, erinnert sich Winfried Heibel.

Umstellung der kompletten Logistik

Seitdem werden im firmeneigenen Bahnhof die Stahlrollen für die Fertigung entladen und offene Schüttgutwaggons mit Press- und Stanzabfällen beladen. In geringem Umfang verlassen heute auch Fertigprodukte wie Großverpackungen für die Chemieindustrie das Werk mit der Bahn. „Die neue,



Die Strecke von Raubach nach Selters vor der Reaktivierung...



...und nach der Reaktivierung

Fotos: Stinnes AG; Peter Lohr

kürzere Streckenführung mit der Westerwaldbahn ist für uns so attraktiv, dass wir unser Transport- und Logistikkonzept für den Wareneingang von Stahl komplett auf die Schiene ausgelegt haben“, so Winfried Heibel.

Die 1,3 Mio. Euro teure Reaktivierung wurde vom Land Rheinland-Pfalz mit 648.000 Euro unterstützt. Die Westerwaldbahn steuerte 598.000 Euro bei, ebenso die Landkreise Westerwald (30.000), Neuwied (15.000) und Altenkirchen (5.000). Die Firma Schütz hat insgesamt 7 Mio. Euro an Eigenmitteln für den Umbau der Logistik (u. a. Erwerb des Bahnhofs Selters, Um-/Neubauten auf dem Werksgelände) investiert.

Stahlhart und steinalt

Seit 2005 werden die jährlich benötigten 160.000 Tonnen Stahl aus dem Thyssenwerk in Finnentrop und anderen west-europäischen Werken fast zu 100 Prozent über die ebenfalls von Thyssen stammenden und teilweise über hundert Jahre alten Schienen angeliefert. Der Bezug von Kunststoff mit der Bahn war ebenfalls geprüft worden, scheidet aber noch an den Kosten für die Kesselwaggons. Auch der Versand der fertigen Verpackungen läuft weiterhin vorrangig über die Straße, „weil die meisten Kunden über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen“, so Heibel.

Immerhin ersparen die jüngsten Verlagerungserfolge dem Westerwald und seinen Bewohnern jährlich 6.000 LKW. Eine Verlagerung mit Perspektiven: „Für die Region bedeutet die Wiedereröffnung der Strecke den Grundstein für wachsende Verkehre auf der Schiene“, glaubt Horst Klein, Geschäftsführer der Westerwaldbahn. Weitere Interessenten haben sich bereits bei ihm gemeldet.

So enden Märchen: Und sollten die Verpackungen von Schütz genauso lange halten, wie die alten Stahlschwellen von Thyssen, dann fahren sie auch noch in vielen Jahren – über die alte neue Strecke über Raubach und Selters. Und das Beste an der Geschichte aus dem Westerwald: Es ist kein Märchen!



Unternehmenskontakt

Winfried Heibel
Mitglied der Geschäftsführung
von Schütz

Telefon 02626. 77-314
Fax 02626. 77-340
Winfried.Heibel@schuetz.net
www.schuetz.de

Soda auf Gleis – nicht geschüttelt

Soda für die Glasproduktion von Sachsen-Anhalt ins Rheinland



Produkt

Soda für die Glasproduktion

Verlagerte Tonnage

40.000 Tonnen, entspricht ca. 15.400 LKW

Unternehmen

Compagnie de St.-Gobain,
Viktoriaallee 3–5, 52066 Aachen

Motivation für Verlagerung

Bessere Auslastung vorhandener Gleisanschlüsse,
Qualitätssicherung der Ware, bessere Umweltbilanz

Verlagerungszeitpunkt

Mai 2001

Strecke

Bernburg (Sachsen-Anhalt) –
Stolberg (Nordrhein-Westfalen)

Streckenlänge

570 km

Transportunternehmen

Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH (RBB), Veolia Cargo
Deutschland GmbH

Willi Wilmar ist häufiger unterwegs auf deutschen Autobahnen. Der Einkäufer für Fracht und Logistik von Rohstoffen beim Glashersteller St.-Gobain in Aachen hat seine Zulieferer und Kunden im gesamten Bundesgebiet und benachbarten Ausland.

Es ist noch nicht lange her, da begegnete Wilmar bei seinen Fahrten praktisch im 10-Minuten Takt einem LKW mit Ladungen für St.-Gobain in den endlosen LKW-Kolonnen Richtung Süden und Westen. Dem Einkäufer wurde schnell klar, dass dies keine befriedigende Lösung seines Auftrages sein konnte, die Werke „just in time“, also rechtzeitig für die Produktion mit dem dringend benötigten Rohstoff Soda zu beliefern. Neue, logistisch sinnvollere Lösungen als Ersatz für die zahlreichen Straßen Transporte mussten her.

Vier gute Gründe für die Schiene

Die Saint-Gobain Gruppe ist eines der 100 größten und ältesten Unternehmen der Welt. Das französische Stammwerk zur Glasproduktion wurde 1665 von Colbert gegründet. Und Tradition verpflichtet – auch zum nachhaltigen Wirtschaften. Die Rohstoffe von St.-Gobain sind klassische Massengüter und damit prädestiniert für den Transport auf der Schiene. Allein in Deutschland bewegt das Unternehmen jährlich 400.000 Tonnen Glasrohstoffe. Ein eigener Gleisanschluss bindet zudem das Werk in Stolberg an den Bahnhof an. Für Willi Wilmar lag die mögliche Alternative zur Straße deshalb auf der Hand. Es ging darum, die logistisch beste Lösung für den Transport von jährlich 40.000 Tonnen Soda aus dem Werk der belgischen Firma Solvay in Bernburg (Sachsen-Anhalt) nach Stolberg (NRW) zu finden. Aus Sicht der Verantwortlichen sprach einiges für den Transport auf der Schiene:

■ Jeder zusätzliche Schienentransport lastet die Gleisanschlüsse des Werkes besser aus und hilft damit, deren Kosten zu decken.

■ Qualitätssicherung: Gerade bei schüttbarem Gut wie Soda gibt es aus Sicht des Unternehmens einen erheblichen Qualitätsvorteil der Bahn gegenüber der Straße. Im Gegensatz zum LKW entfällt hier das Reinigen der Behälter, weil in den Waggons keine anderen Stoffe transportiert werden.



Ein glasklares Engagement

Am 1. Mai 2001 war es schließlich so weit. Der Transport des wichtigen Rohstoffes für Flachglas wurde vom LKW auf die Schiene verlagert, zunächst im Einzelwagenverkehr. Doch für die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn schien der Transport zum damaligen Zeitpunkt nicht wirklich profitabel. Außerdem gab es interne Abstimmungsprobleme, die eine fristgerechte Anlieferung der sehnlich erwarteten Ladung erschweren. Die Transportabläufe gefährdeten die Produktion im Werk in Stolberg. In einer Krisensitzung bat die Werksleitung deshalb darum, die alte Logistik mit dem LKW wieder einzuführen. Doch so schnell wollte der Logistikmanager nicht aufgeben. Immerhin war eine ganze Reihe von Investitionen nötig gewesen, um den Verkehr auf der Schiene zu ermöglichen.

Die Hartnäckigkeit wurde belohnt und ein neuer Transporteur gefunden. Gemeinsam mit den Verantwortlichen von Veolia Cargo erarbeitete man eine neue Lösung, wie der Transport auf der Schiene von Bernburg nach Stolberg gesichert werden konnte. Ein wichtiger Schritt war dabei sicher die Umstellung im August 2003 vom logistisch sehr viel komplexeren Einzelwagenverkehr auf einen Ganzzug, einmal pro Woche. Das minimierte den logistischen Aufwand und damit die Anfälligkeit für Störungen.

Mit der Verlässlichkeit eines Uhrwerks rollt seitdem jede Nacht von Freitag auf Samstag ein Ganzzug der Regiobahn Bitterfeld Berlin (RBB) mit 14 vollen Waggons nach Stolberg – selbst an Weihnachten und anderen Feiertagen. Eine Laufüberwachung ist nicht nötig. Für den letzten, nicht elektrifizierten Kilometer ins Werk wurde ebenfalls eine Lösung gefunden: Vom Bahnhof Stolberg rangiert eine Diesellok der Rurtalbahn die 14 Waggons bis ins Werk.

■ Die Transportkosten mit der Bahn sind besser planbar als beim LKW, denn sie bleiben stabil. Die Preise beim LKW schwanken je nach Saison und Möglichkeit, neue Fracht für den Rückweg mitzunehmen.

■ Die Umweltbilanz der Schienentransporte ist deutlich besser als die der Straße.

Doch zunächst galt es zu prüfen, welche bahnspezifischen Umbauten nötig waren, um den Verkehr tatsächlich auf die Schiene zu bringen. Dazu gehörten der Bau von Sicherheitsbrücken zum Begehen der Waggons und eine Halle über der Entladestelle für den Betrieb im Winter, außerdem eine Videoüberwachung für das Entladen. All das war beim Transport per LKW nicht nötig gewesen.

Weitere Investitionen und Anpassungen der logistischen Abläufe waren im Solvay-Werk in Bernburg nötig. Hier mussten zunächst die alten Gleise reaktiviert werden.



Sodazug im Werk Bernburg

Foto: Veolia

Ein Doppelsieg für die Eisenbahn

Der neue Schienentransport von Ost nach West legte zugleich den Grundstein für weitere Transporte – diesmal von Stolberg Richtung Süddeutschland. Seit Dezember 2002 konnten die Werke in Bad Wurzach und Neuburg an der Donau nicht mehr auf der Schiene beliefert werden. Der Grund: MORA C, das „Marktorientierte Angebot Cargo“ der Deutschen Bahn. Das Konzept betrieb die Einstellung sämtlicher, für die Deutsche Bahn nicht kostendeckender Transporte auf der Schiene. Das zwang viele Verloader, auf die Straße auszuweichen. Gleichzeitig wirkte es aber auch wie eine Vitaminspritze für viele Privatbahnen. Denen bot sich nun die Chance für neue Aufträge. Das Ergebnis: Heute fahren nicht mehr 14, sondern insgesamt 26–28 Waggons von Bernburg nach Süd- und Westdeutschland. Zwischenstationen sind Stolberg und Köln, wo teilweise noch Quarzsand-Waggons für den Transport nach Süden angekoppelt werden.

Doch Willi Wilmar denkt schon weiter. Der Logistikeinkäufer hat noch einiges vor mit der Schiene. In Zukunft sollen nicht nur Rohstoffe wie Soda mit der Bahn transportiert werden. Neu entwickelte Spezial-Waggons für den Glastransport ermöglichen jetzt auch internationale Glastransporte mit der Eisenbahn.

Der Kauf der Firma Rigips, einem Produzenten von gleichnamigen Gipskartonplatten eröffnet zusätzliche Perspektiven. Seit einiger Zeit untersuchen außerdem Marktforscher im Auftrag von St.-Gobain, ob der Aufbau eines Schienengüterverkehrsnetzes im Raum Aachen möglich ist. Es soll drei Werke der Region miteinander verbinden.

Mehr Bahn Wagen

Aus Sicht von Willi Wilmar gibt es allerdings einen wichtigen Aspekt, der einem stärkeren Engagement auf der Schiene im Weg steht: „Es ist schwer, einfache Waggons zu bekommen. Was fehlt, sind freizügige, geeignete und kostengünstige Waggon-Anmietmöglichkeiten in großen Mengen“, so Wilmar. Im Gegensatz zu den teuren Spezialbehältern sind einfache und kostengünstige Selbstentlader für Schüttgut Mangelware. Viele Waggons müssen deshalb im Ausland angemietet werden, um die aktuellen Schienentransporte von Saint-Gobain zu ermöglichen. Für viele Eisenbahnunternehmen erweist sich dieses Manko als echtes Hindernis, um zusätzliche Angebote zu erstellen.

Trotz der gebremsten Expansionspläne ist der Logistiker zufrieden mit seiner Entscheidung für die Schiene. Wenn Willi Wilmar heute über die Autobahn fährt, begegnet er nicht mehr so oft den LKW von Saint-Gobain.



Unternehmenskontakt

Willi Wilmar
Einkauf; Rohstoff-Logistik und
Zollwesen, St. Gobain

Telefon 0241. 516 2578
Fax 0241. 516 2590
willi.wilmar@saint-gobain.com
www.saint-gobain.com

Das einzig Wahre: Bier auf Schienen

Malz von den Beckumer Bergen ins Möhnetal



Foto: Warsteiner

Produkt

Malz (Schiene), Bier, Getränke,
Leergut (kombinierter Verkehr)

Verlagerte Tonnage

bis zu 200.000 Tonnen pro Jahr / entspricht 15.000 LKW

Unternehmen

Warsteiner Brauerei Haus Cramer KG,
Domring 4–10, 59581 Warstein

Motivation für Verlagerung

Situation auf der Straße, Umweltschutz, Preisvorteil

Verlagerungszeitpunkt

April 2005

Strecke für Malztransport

Neubeckum (Nordrhein-Westfalen) –
Warstein (Nordrhein-Westfalen)

Streckenlänge

ca. 60 km

Transportunternehmen

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)

Als der Landwirt Antonius Cramer 1753 erstmals so viel Bier braute, dass er auf seinen Nebenerwerb Steuern bezahlen musste, ahnte er wohl noch nicht, dass seine Nachfolger einmal auf einen Jahresausstoß von 6 Mio. Hektolitern kommen würden. Der wachsende Bierdurst der letzten Jahrzehnte bescherte der Warsteiner Brauerei immer neue Rekordumsätze. Das erforderte jedoch auch neue Überlegungen wie in Zukunft das steigende Transportvolumen in das Werk und aus dem Werk heraus zu bewältigen sei.

„Reinheitsgebot“ – für Bier und Umwelt

„Das einzig Wahre“, so die unternehmerische Erkenntnis, war die Eröffnung eines Transportwegs über die Schiene – auch, um ein Stück unabhängiger von der Straße zu werden. Gründe hierfür gab es schließlich genug: der drohende Verkehrsinfarkt auf den Straßen und damit verbunden die nachlassende Zuverlässigkeit der Transporte, steigende Transportkosten durch die LKW-Maut, aber auch Aspekte des Umweltschutzes. Denn die gestiegenen Bier-Transporte verursachten auch mehr Abgase und Lärm rund um die Brauerei. Das Reinheitsgebot gilt aber für Bier und Umwelt gleichermaßen.

Die Ausgangsbedingungen für eine Verlagerung auf die Schiene waren jedoch denkbar ungünstig. Der klassische Vertrieb der Brauereiprodukte läuft über den Getränkefachhandel. Dessen Standorte sind zu klein und zerstreut und deshalb eher schlecht geeignet für die Belieferung mit der Bahn. Außerdem verfügte die „Waldparkbrauerei“ über keinen eigenen Gleisanschluss.

Ein lohnendes Potenzial

Weitere Verlagerungsgedanken wären vermutlich schnell in der Schublade gelandet, hätte der Brauereieinhaber Albert Cramer nicht ein beachtliches Potenzial von jährlich rund 200.000 Tonnen auf der Schiene ausgemacht. Das ermöglichte eine Entlastung der Straßen Warsteins von rund 15.000 LKW-Fahrten (inklusive Leerfahrten), und es bedeutete zugleich eine messbare Verminderung der Umweltbelastungen durch geringeren CO₂- und Stickoxidausstoß. Neben dem Umweltaspekt sprach für Cramer besonders der Preisvorteil für die Eisenbahn: „Durch die Verla-



gerung auf die Schiene kann zusätzlich die LKW-Maut umgangen werden. Das bedeutet stabile Preise für die Produktpalette der Warsteiner Brauerei. Dies wiederum trägt zu einer sehr guten Wettbewerbsposition im europäischen Markt bei.“

Bevor jedoch der erste Zug am 5. April 2005 die Warsteiner Brauerei verlassen konnte, musste zunächst erst mal ein Gleisanschluss bis in den Waldpark gelegt werden, wo sich die Brauerei befindet.

Premium Transporte für ein Premium Pils

Auch auf dem Gelände der Brauerei selbst wurde eine Reihe von Eingriffen nötig. Diese reichten vom Bau einer Containerkranbahn und eines Portalkrans bis zur Installation einer neuen Malzfördertechnik. Der gesamte Umbau dauerte knapp zwei Jahre. Erst die Summe all dieser logistischen Entscheidungen und Investitionen machte eine erfolgreiche Verlagerung von Teilen des Wareneingangs (vor allem Malz) auf die Schiene möglich.

Ein eigens entwickelter Spezial-Container ermöglicht inzwischen auch den Versand von Produkten und Leergut mit der Bahn. Er kann von den Abnehmern im Getränkefachgroßhandel wie ein herkömmlicher LKW behandelt werden und erlaubt ein unkompliziertes Umladen von der Schiene auf den Straßen-transport. Vom Werk werden Pils & Co. per Bahn bis zu dem für die Kunden am nächsten gelegenen Container-Terminal transportiert. Dort holt sie ein Lastwagen ab und transportiert

sie weiter. Der Vorteil: Den Abnehmern entstehen keine zusätzlichen Kosten. Die entstanden dafür der Warsteiner Brauerei. Für die knapp 5 km lange Strecke und den Umbau auf dem Gelände der Brauerei entstanden Gesamtkosten von insgesamt 30 Mio. Euro. Sowohl das Land Nordrhein-Westfalen als auch die Stadt Warstein brachten hierfür beträchtliche Fördermittel auf. Doch der Hauptteil des Investitionsvolumens wurde von der Brauerei selbst übernommen.

Als Partner für den Warentransport mit der Bahn bot sich die Westfälische Landeseisenbahn (WLE) an. Die Anbindung der Brauerei ist nur über die Strecke dieses Unternehmens in kommunaler Trägerschaft möglich. Das Eisenbahnunternehmen ist sowohl Transportunternehmen als auch Betreiber der Infrastruktur. Auch die Fördermittel des Landes flossen zweckgebunden an die WLE, damit diese in die Strecke investieren konnte.

Chancen und Hindernisse

Auch wenn man seitens der Brauerei mit einer abschließenden Beurteilung der Investitionen noch etwas zurückhaltend ist, so plant man doch bereits eine Ausweitung der Transporte auf der Schiene. Der Anschluss bietet eine Option für insgesamt 400.000 Tonnen pro Jahr, doppelt soviel wie das ursprünglich geschätzte Potenzial. Das würde weitere 15.000 LKW weniger auf den Straßen Warsteins bedeuten. Allerdings gibt es aus Sicht des Unternehmens auch ein paar Hemmnisse für eine weitergehende Verlagerung:



Bier auf Schienen: Der neue Gleisanschluss in die Waldparkbrauerei macht es möglich

Foto: Warsteiner

■ **Fehlende Gleisanschlüsse bei Kunden.** Das führt dazu, dass bisher lediglich die Malzanfuhr in Schüttgutwaggons komplett auf der Schiene abgewickelt wird. Pils, Leergut und alle anderen Transporte laufen intermodal ab, also auf der Schiene und der Straße.

■ **Die Flexibilität** der einzelnen Eisenbahnunternehmen müsste sich weiter erhöhen.

■ **Die Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit** im Segment „Einzelwagenverkehre“ muss besser werden.

■ **Eine Ausweitung des Netzes von Container-Terminals** und damit die Verringerung der spezifischen Nachlaufkosten bei den LKW ist wünschenswert.

Trotzdem sieht Albert Cramer als Projektverantwortlicher für den Gleisanschluss die Entscheidung positiv: „Im Hinblick auf einen effektiven und an den Bedürfnissen der Umwelt orientierten Transport stellt der Gleisanschluss eine absolut sinnvolle Alternative zum bisherigen Güterverkehr auf der Straße dar“.

„Bier auf Schienen“ statt „Essen auf Rädern“ – vom Nährwert her vielleicht noch kein vollwertiger Ersatz, unter Umwelt- und Kosten-Aspekten aber allemal. Auch im trendbewussten Italien lässt man sich das Warsteiner Pils inzwischen auf der Schiene anliefern.



Unternehmenskontakt

**Albert Cramer,
Inhaber der Brauerei Warsteiner**

Telefon 02902. 88-0
Fax 02902. 88-1299
info@warsteiner.com
www.warsteiner.com

„Pull over“ auf die Schiene

Textilien vom Bosphorus ins Ruhrgebiet



Textilien im Zentrallager von Woolworth in Bönen

Foto: Woolworth

Produkt

Textilien

Verlagerte Fahrten

200 LKW-Ladungen pro Jahr

Unternehmen

Deutsche Woolworth GmbH & Co. OHG,
Lyoner Str. 52, 60528 Frankfurt/M

Motivation für Verlagerung

Kostenreduzierung, Pünktlichkeit, mehr
Planungssicherheit durch verlässliche Laufzeiten

Verlagerungszeitpunkt

Anfang 2005

Strecke

Halkali (Türkei) – Herne (Nordrhein-Westfalen)

Streckenlänge

3.000 km

Transportunternehmen

Railog GmbH (im Auftrag von Birkart)

„Bei den Transporten entscheiden wir uns für eine zuverlässige und kostengünstige Verbindung“. Diese Philosophie von Harald Gerking, Direktor Supply Chain Management von Woolworth in Deutschland, eröffnet auch Chancen für den Verkehrsträger Schiene. Dessen Stärken liegen besonders in regelmäßigen und planbaren Transporten über mittlere und längere Distanzen.

Mitte des 19. Jahrhunderts etablierte Firmengründer Frank W. Woolworth das amerikanische Warenhaus in kurzer Zeit mit dem damals neuartigen Konzept der Selbstbedienung. Inzwischen hat sich dieses Prinzip in allen großen Kauf- und Warenhäusern durchgesetzt. Die 330 Filialen von Woolworth in Deutschland erwirtschaften heute einen Umsatz von rund 1 Mrd. Euro im Jahr. Das Erfolgsrezept des Unternehmens, den „preisbewussten Einkauf“, hat auch dessen Cheflogistiker verinnerlicht. Sein Credo: „Ständig nach Verbesserungen suchen und das bisherige Handeln in Frage stellen“.

Teampayer sind wieder gefragt

Das Unternehmen baute sein Zentrallager deshalb nicht von Ungefähr direkt neben ein ursprünglich geplantes Frachtzentrum der Deutschen Bahn in Bönen. Dieses wurde allerdings wegen Veränderungen im Gesamtnetz der Frachtzentren nie gebaut. Dafür verfügt das Hochregallager von Woolworth mit seinen rund 50.000 Palettenstellplätzen heute über einen Gleisanschluss. Er bildete zugleich die Basis für die mögliche Erweiterung der schienengebundenen Transporte des Unternehmens. Den Ausbau des Container-Terminals unterstützte die Wirtschaftsförderung im Kreis Unna.

Seit 1996 nutzt Woolworth die Gleisanlagen für die Belieferung seiner Filialen in Hamburg und Berlin. Auch die Nachläufe der Überseecontainer werden mit dem Zug von Hamburg bis zu den Container-Terminals Dortmund oder Bönen transportiert.

Vom Ersatzmann zum Stammspieler

Im Rahmen der Risikoabsicherung von Transporten aus Asien ließ Harald Gerking sogar den Schienentransport von China nach Duisburg prüfen, „weit vor der Deutschen Bahn“, wie er nicht ohne Stolz betont. Diese „Überholspur“ sollte im Falle



von Verspätungen der Schiffsladungen das pünktliche Eintreffen in den Regalen sicherstellen. Für diesen Notfall wäre der Logistik-Experte sogar bereit, die dreimal so hohen Kosten des Bahntransports im Vergleich zum Schiff zu bezahlen. (Zum Vergleich: Die Luftfracht ist auf dieser Strecke sogar zehnmal so teuer wie das Schiff).

Die Rolle als Ersatz-Vehikel im Verkehr mit Asien wurde die Schiene erst los, als Harald Gerking 2003 zusammen mit einem Mitarbeiter in die Türkei reiste. Beim Besuch der Spedition Birkart, die für den Transport der Waren aus der Türkei zuständig ist, regte der Manager an, aus Kostengründen den Transport der Textilien mit dem Schiff zu prüfen, anstelle des bisher üblichen LKW-Transports. Auf Seiten der Spedition war man zunächst – im wahrsten Sinne des Wortes – von den Socken. Denn für den Transport der Socken, Pullover und anderen Textilien schien der LKW konkurrenzlos günstig. Seit Jahren liefern sich LKW-Spediteure in der Türkei einen heftigen Preiskampf um Aufträge. Vielleicht war es auch deshalb keinem der verantwortlichen Spediteure bisher in den Sinn gekommen, dass alternative Transportmittel noch preiswerter sein könnten.

6:1 für die Schiene

Einmal dabei, alte Gewohnheiten zu hinterfragen, prüfte man bei Birkart auf Anregung von Woolworth auch gleich weitere Angebote von anderen Verkehrsträgern. Das Ergebnis sprach

gegen Schiff und LKW und für die Schiene. Die Logistiker von Woolworth und Birkart sahen gleich eine ganze Palette von Vorzügen der Schiene:

- **Niedrigere Kosten** (pro Jahr im sechsstelligen Bereich) und Preisstabilität. (Die LKW-Preise auf der Strecke schwanken stark, je nach Saison.)
- **Mehr Sicherheit** durch speziell verplombte Stahlcontainer
- **Größere Pünktlichkeit** durch die drastische Reduzierung von witterungsbedingten Transportbehinderungen und der teilweise langen Grenzkontrollen
- **Bessere Planbarkeit** durch genau definierte Fahrpläne und Ankunftszeiten
- **Die genauere und gleichmäßigere Steuerung der Wareneingänge**
- **Verringerter Schadstoffausstoß** durch die bessere Ökobilanz der Bahnen

Seitdem transportiert Woolworth als eines der ersten deutschen Handelsunternehmen den größten Teil seiner Warenimporte aus der Türkei auf der Schiene. „Die Entscheidung war richtig. Wir versuchen sogar, den Bereich der Schienentransporte auszuweiten“, so das Fazit von Harald Gerking. Die in Denizli, dem zweiten türkischen Standort des Unternehmens, verladenen Waren sollen mittelfristig ebenfalls auf den Zug verlagert werden.



Türkei-Shuttle von Railion mit Ware für Woolworth

Foto: Raillog



Sortieren der neuen Ware im Zentrallager Bönen

Foto: Woolworth

Einziger Nachteil der Schiene gegenüber dem LKW: Der Transport dauert im Moment noch fünf bis sechs Tage und verursacht damit eine Laufzeitverlängerung von bis zu zwei Tagen gegenüber dem Straßentransport. Mit dem Schiff wären es jedoch 15–20 Tage gewesen.

Nach dem Spiel ist vor dem Spiel

Alte Weisheiten haben, zumindest im Frachtgeschäft, eine kurze Halbwertzeit. Erst kürzlich bewältigte ein Testzug die 3.000 km lange Strecke durch sechs Länder in 72 Stunden – trotz mehrfachen Lokwechsels (unter anderem in Bulgarien, wo auf einem 60 Kilometer langen Streckenabschnitt mit einer Diesellok gefahren wird). Mit Hilfe der dabei verwendeten Mehrsystemlok soll diese Zeit bald die Norm sein, hoffen die Transportmanager. Das würde die Position des Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße zusätzlich stärken.

Ein kleiner Schönheitsfehler bleibt. Der Transport von Herne ins Zentrallager nach Bönen erfolgt weiter mit dem LKW, obwohl in Bönen ein Gleisanschluss vorhanden ist. Da Woolworth mit seinen Waren nur einen Teil des Zuges bestückt, werden die Transporte in Herne umgeladen. Der Nachlauf mit dem Zug über die kurze Strecke bis nach Bönen ist bisher nicht konkurrenzfähig, weil er zu zeitaufwändig und kostspielig ist, so das Argument der Manager.

Dennoch motiviert man bei Woolworth die Transportdienst-

leister, stärker auf die Schiene zu setzen. Besonders auf den Verbindungen nach Süddeutschland und bei den Nachläufen der Seecontainer von Sizilien nach Bönen sieht Harald Gerking noch Potenzial. Aber auch hier gelten die strengen Anforderungskriterien des Unternehmens:

„Die Preise dürfen nicht höher sein, als der vergleichbare LKW-Transport. Die Pünktlichkeit der Verkehre muss gewährleistet sein, und die Anforderungen an die Abfahr- und Ankunftszeiten müssen erfüllt werden können“, so Gerking.



Unternehmenskontakt

Dr. Harald Gerking
 Direktor Supply Chain Management
 Woolworth

Telefon 069. 6601 2684
 Fax 069. 6601 88 2684
 hgerking@woolworth.de
 www.woolworth.de

Glossar / Service

Hinweis: Die Angaben Tonnage/Entsprechung in LKW beruht auf den Angaben der vorgestellten Unternehmen. Als generelle Faustformel in der Branche gilt: 20 Tonnen Ladungsgewicht entsprechen einem LKW. Abweichungen können sich aus dem unterschiedlichen Volumen der Güter (im Verhältnis zum Gewicht) ergeben.

Einzelwagenverkehr | Transport von Gütern in einzelnen Eisenbahnwaggons oder kleinen Wagengruppen (weniger als ein Zug). Die Wagen werden bei Bedarf einzeln rangiert und gebündelt, in Rangierbahnhöfen zu überregionalen Güterzügen zusammengestellt und in der Empfangsregion wieder auf verschiedene Güterbahnhöfe und Gleisanschlüsse verteilt.

Eos-Behälter | Offene Behälter für den Haus-zu-Haus-Transport, mit 5–7 Tonnen Füllgewicht. Die Rollbehälter wurden von Beginn der 50er bis in die 90er Jahre im Bahntransport eingesetzt und mit speziellen, meist bahneigenen Zustellfahrzeugen huckepack zum Güterbahnhof gebracht bzw. von dort abgeholt.

EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen – Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen (z. B. Schienengüterverkehr) anbieten.

Ganzzug | Zug für den Gütertransport, der vom Start bis zum Ziel durchgehend verkehrt. Da bei Ganzzügen das Umrangieren der Waggons entfällt, haben sie eine entsprechend kurze Transportzeit.

Intermodal | verkehrsträgerübergreifend (z. B. intermodaler Wettbewerb: Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern).

Intramodal | innerhalb eines Verkehrsträgers (z. B. intramodaler Wettbewerb: Wettbewerb zwischen verschiedenen Unternehmen des gleichen Verkehrsträgers).

Kombinierter Verkehr (KV) | Verknüpfter Transport von Containern, Wechselbehältern oder LKW-Einheiten auf Schiene, Straße und/oder Wasserstraße.

Man unterscheidet zwischen zwei Varianten:

a) Unbegleiteter KV. Bei dieser überwiegend genutzten Variante wird lediglich der Behälter (in der Regel Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger) auf seinem Weg vom Verloader zum Empfänger mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln transportiert (z. B. Bahn und LKW). Der Umschlag von einem Verkehrsmittel zum anderen findet in so genannten KV-Terminals statt.

b) Begleiteter KV. Hier nimmt der Zug den kompletten LKW „huckepack“. Deshalb wird er auch als „Rollende Landstraße“ bezeichnet.

Mora C | Das Marktorientierte Angebot Cargo war ein Sanierungsprogramm der Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn AG. Es wurde im Jahr 2001 angekündigt und von 2002 bis 2004 umgesetzt. Kern des Programms war die Kündigung solcher Gleisanschlüsse, deren Bedienung höhere Kosten als Einnahmen verursachte und damit nicht wirtschaftlich war.

Spediteur | Der Spediteur organisiert gewerbsmäßig die Versendung von Gütern.

TEU | Twenty Foot Equivalent Unit – Standardisierte Maßeinheit für den Container-Transport (1 TEU entspricht einem 20 Fuß bzw. 6,096 m langen Container).

tkm | Tonnenkilometer (tkm) ist ein Maß für die Beförderungsleistung von Gütern. Es ist das Produkt der transportierten Masse in Tonnen (t) und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km).

Trasse | Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zuges.

Verlader | Auftraggeber für Transport- oder Logistikdienstleistungen. Beispielsweise ein Unternehmen, das Waren an einen Spediteur oder einen Frachtführer gibt, um sie an einen Kunden zu senden.

Service für Güterverkehrskunden:

VDV Internet-Kooperationsbörse Güterverkehr
– Marktplatz Schiene:
www.gueterbahnen.com

Internetportal Offensive Gleisanschluss:
<http://www.gleisanschluss.info>

Umweltbilanz von Transporten - EcoTransIT:
www.ecotransit.org/deutsch.html

Stinnes DB Logistics-Güterfahrplan:
<http://gueterfahrplan.hacon.de>

Interessengemeinschaft der Bahnspediteure:
<http://www.ibs-ev.com>

Die Allianz pro Schiene e. V.

Ein Bündnis mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Allianz pro Schiene setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die die Bahn als das sicherste und umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel stärkt.

Der Zusammenschluss von 15 Non-Profit-Organisationen, darunter Umweltverbände, Verkehrsclubs, Fahrgastorganisationen, Gewerkschaften und Berufsverbände, repräsentiert rund 2 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 73 Unternehmen der bahnnahen Wirtschaft.

Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene

Vorsitzender: Norbert Hansen, TRANSNET Gewerkschaft

- ACE – Auto Club Europa e.V.
- ACV – Automobil - Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland
- BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.
- BF BAHNEN – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- DBV – Deutscher Bahnkundenverband
- GDBA – Verkehrsgewerkschaft
- GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V.
- NaturFreunde Deutschlands e.V.
- Pro Bahn e.V.
- TRANSNET – Gewerkschaft
- VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e.V.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.
- VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.
- Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH
- Hessische Landesbahn GmbH
- HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG
- HSH Nordbank AG
- Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.
- IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
- K.O.M. Kommunikations- und Managementberatungs GmbH
- Knorr Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH
- Leonhard Moll Betonwerke GmbH & Co. KG
- LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG
- LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
- metronom Eisenbahngesellschaft mbH
- msNeumann Elektronik GmbH
- NedBahnen Deutschland GmbH
- On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH
- Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH
- RAIL.ONE GmbH Pfeleiderer track systems
- REGIOBAHN GmbH
- Robel Bahnbaumaschinen GmbH
- RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Scheidt & Bachmann GmbH
- Schweerbau GmbH & Co. KG
- Sersa GmbH
- Siemens AG Transportation Systems
- SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG
- Sparda-Bank Berlin eG
- Sparda-Bank Hamburg eG
- Sparda-Bank Hessen eG
- Sparda-Bank West eG
- Spitzke AG Infrastrukturunternehmen für Schienensysteme
- Stadler Pankow GmbH
- Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
- Thalys International SCRL
- ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH
- Tiefenbach GmbH
- TSTG Schienen Technik GmbH
- UNION Deutscher Bahnhofsbetriebe
- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
- Veolia Cargo Deutschland GmbH
- Veolia Verkehr GmbH
- Verband der Sparda-Banken e.V.
- Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V.
- Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH
- VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH
- Voith Turbo GmbH & Co. KG
- Vossloh AG

Die Fördermitglieder der Allianz pro Schiene

Sprecher des Förderkreises: Peter Witt,

Aufsichtsratsvorsitzender Bombardier Transportation Deutschland

- ABB AG
- AKN Eisenbahn AG
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
- Alcatel SEL AG – Transport Automation Systems
- Alstom LHB GmbH
- Ansaldo Signal
- Arriva Deutschland GmbH
- BahSIG Bahn-Signalbau GmbH
- Balfour Beatty Rail GmbH
- Bilfinger Berger AG
- Bombardier Transportation GmbH
- BUG Verkehrsbau AG
- Bureau Veritas Rail GmbH
- BWG Gesellschaft mbH & Co. KG
- Deutsche Bahn AG
- DEVK Versicherungen Sach- und HUK- Versicherungsverein a.G.
- econex verkehrsconsult gmbh
- Erfurter Industriebahn GmbH
- ERR European Rail Rent GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH
- FEW Blankenburg GmbH
- Franz Kassecker GmbH
- GSG Knappe Gleissanierungs GmbH
- Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH
- H.F. Wiebe GmbH & Co. KG
- Havelländische Eisenbahn AG

