

# Die Bahn bringt's!



10 kluge Verlagerungsbeispiele  
vom Lkw auf die Schiene

## **INHALT**

Vorwort	Seite 3
Vorstellung des FLAVIA Projektes	Seite 4
Güterbahnen zurück auf dem Wachstumspfad	Seite 5
ZAPF GmbH	Seite 8
VION Emstek GmbH	Seite 10
ThyssenKrupp Metallurgical Products GmbH	Seite 12
Karo As Umweltschutz GmbH	Seite 14
Julius Glatz GmbH	Seite 16
Josera GmbH & Co. KG	Seite 18
Henkel AG & Co. KGaA	Seite 20
fuel 21 GmbH & Co.KG	Seite 22
Freixenet GmbH	Seite 24
Danone Waters Deutschland GmbH	Seite 26

## Liebe Leserinnen und Leser,

im März 2011 hat die Europäische Kommission ihr Weißbuch Verkehr verabschiedet. Dieser „Fahrplan für einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ ist ein strategisches Dokument. Das Weißbuch bewertet die Verkehrspolitik der letzten Jahre, untersucht langfristige Herausforderungen, identifiziert Ziele, die wir in den nächsten 40 Jahren bis 2050 erreichen müssen, und liefert detaillierte Rahmenbedingungen für verkehrspolitische Maßnahmen der nächsten 10 Jahre.

Die zukünftige Entwicklung von Bahnverkehr und Bahninfrastruktur spielt in dieser Strategie eine herausragende Rolle und gibt der Verkehrspolitik außerdem eine breitere Perspektive: Wie können Wachstum und Arbeitsplätze gefördert und gleichzeitig die Verwendung von Ressourcen effizienter werden. Wie kann das Transportsystem weiter wachsen, während zur gleichen Zeit die Abhängigkeit vom Öl sinken soll. Wie lassen sich die beiden Herausforderungen – Sicherung des Kraftstoffbedarfs und Klimawandel – gemeinsam angehen.

In Cancún hat die internationale Gemeinschaft vereinbart, den klimawandelbedingten Temperaturanstieg auf 2°C zu begrenzen. Industrieländer müssen im Vergleich zum Basisjahr 1990 bis 2050 ihren Treibhausgasausstoß um 80 bis 95 % reduzieren. Der Europäische Rat hat das Ziel inzwischen bestätigt. Dabei muss der europäische Transportsektor seine Emissionen um mindestens 60 % verringern.

Um bei steigendem Mobilitätsbedarf eine Minderung der verkehrsbedingten Emissionen um 60 % zu erreichen, definiert das Weißbuch Maßstäbe – sowohl für die Verkehrspolitik als auch für die Beurteilung des Fortschritts. So sollen bis zum Jahr 2030 rund 30 % des Straßengüterfernverkehrs (über 300 Kilometer) vor allem auf die Bahn verlagert werden. Bis zum Jahr 2050 empfiehlt das Weißbuch sogar eine Verlagerung von mehr als 50 % aller Langstreckenverkehre von der Straße auf andere Verkehrsträger, insbesondere die Schiene. Verglichen mit 2005 bedeutet das beinahe eine Verdoppelung des Bahngüterverkehrs (+87 %). Das ist natürlich eine große Chance für die Bahn, aber zugleich auch eine Herausforderung. Der Eisenbahnsektor muss sich darauf einrichten, rund 360 Milliarden Tonnenkilometer mehr als heute aufzunehmen. Lösungen für den multimodalen und den Einzelwagenverkehr sollen daher unterstützt werden, Binnenwasserstraßen müssen in das Verkehrssystem integriert werden und Förderungen von Öko-Innovationen im Güterverkehr sollen geschaffen werden.

Das von der Europäischen Kommission geförderte Projekt FLAVIA hat das Ziel, die intermodale Güterverkehrslogistik zwischen Mittel- und Südosteuropa zu verbessern und dabei die umweltfreundlichen Verkehrsträger wie Schiene und Binnenschiff zu stärken. So können die Straßen entlastet und die Erreichbarkeit der Regionen verbessert werden.

Die erfolgreichen Verlagerungsbeispiele von der Straße auf die Schiene aus sieben europäischen Ländern, die im FLAVIA-Projekt veröffentlicht werden, belegen, dass die Eisenbahn bei den Verladern zunehmend als eine interessante Alternative zum Lkw angesehen wird, die bei Qualität und Preis mithalten kann.

Die in dieser Broschüre veröffentlichten Best-Practice-Beispiele zeigen vorbildlich, wie die Herausforderungen eines wachsenden Güterverkehrsaufkommens betriebswirtschaftlich rentabel und verantwortungsbewusst gegenüber der Umwelt, dem Klima und den Menschen in Europa gemeistert werden können. Sie sollen weitere Verlagerer und Logistiker ermutigen, die Barrieren für eine erfolgreiche Integration der Schiene in die Logistikprozesse zu überwinden.

Ich hoffe, Sie finden diese Broschüre interessant und betrachten sie als hilfreiche Anregung, wenn es darum geht, die umweltfreundliche Schiene zu stärken und intermodale Verkehrslösungen voranzubringen.



  
**Siim Kallas**  
Vizepräsident der Europäischen Kommission und Kommissar für Verkehr

**FLAVIA** steht für: **F**reight and **L**ogistics **A**dvancement in Central/South-East Europe – **V**alidation of trade and transport processes, **I**mplementation of improvement actions, **A**pplication of co-coordinated structures

Das EU-Projekt **FLAVIA** leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Logistik in Zentral-/Südosteuropa. Durch Validierung der Handels- und Transportstrukturen/-prozesse liefert das Projekt Ansätze zur Verbesserung und Etablierung von kooperativen Strukturen.

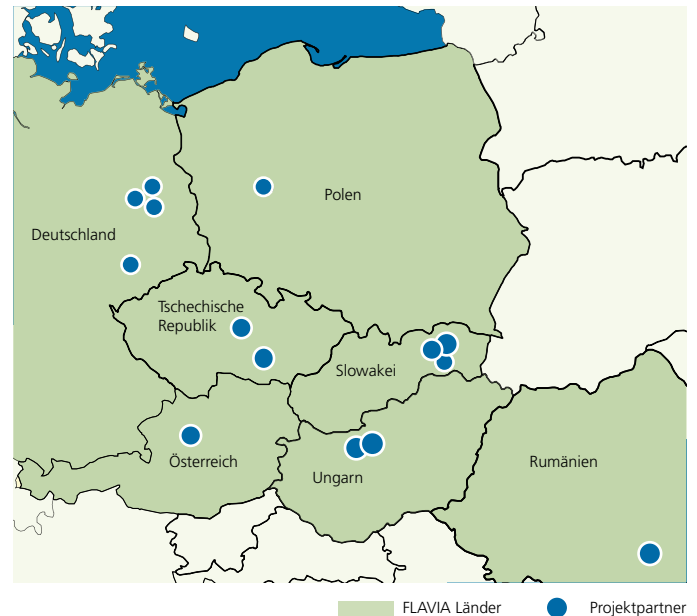
14 Partner aus den sieben Ländern **Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien, Österreich und Deutschland** sind am **FLAVIA**-Projekt beteiligt, Lead Partner ist die Technische Hochschule Wildau. Die beteiligten Regionen bilden den **FLAVIA**-Korridor.

Das Projekt unterstützt intermodale Kooperationen und die gemeinsame Entwicklung des Logistik-Korridors von Zentral- nach Südosteuropa. Die Stärkung des intermodalen Güterverkehrs zwischen den Regionen des Korridors wird die Integration der Märkte in den Europäischen Binnenmarkt verbessern. Zur weiteren Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Regionen werden auch Ansätze zu „Green Logistics“ und **Verkehrsverlagerung von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff** untersucht.

Eine wichtige Aufgabe von **FLAVIA** ist es, durch **Best-Practice-Beispiele** von Verkehrsverlagerungen aufzuzeigen, wie **Schienentransporte** erfolgreich, kostensparend und ressourcenschonend in Logistikprozesse integriert werden können. Erfolgsgeschichten von Unternehmen, die in den letzten Jahren ihre Logistikprozesse vom **Lkw auf die Bahn** umgestellt haben, werden im Projekt gesammelt und in den sieben genannten Ländern in der jeweiligen Landessprache veröffentlicht. Die Allianz pro Schiene sammelte die hier vorgestellten Verlagerungsbeispiele für Deutschland.

Sie können für weitere Unternehmen Vorbild und Entscheidungshilfe sein.

Mehr Informationen unter: [www.flavia-online.eu](http://www.flavia-online.eu)



## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Allianz pro Schiene e.V.  
Reinhardtstr. 18 | 10117 Berlin

Tel. +49.30.24 62 599-0  
Fax +49.30.24 62 599-29

info@allianz-pro-schiene.de  
www.allianz-pro-schiene.de

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

### Redaktion, Inhalt:

Jolanta Skalska

### Lektorat:

Marion Linneberg

### Fotos:

Abdruck mit freundlicher Genehmigung der jeweiligen Unternehmen; Niklas Boockhoff (S. 5), Andreas Taubert (S. 6), Bodo Gierga (S. 7)

### Streckenkarten:

Technische Hochschule Wildau, überarbeitet von Lücken-Design

### Gestaltung & Produktion:

Lücken-Design, luecken-design.de

2. korrigierte Auflage  
Stand: März 2012

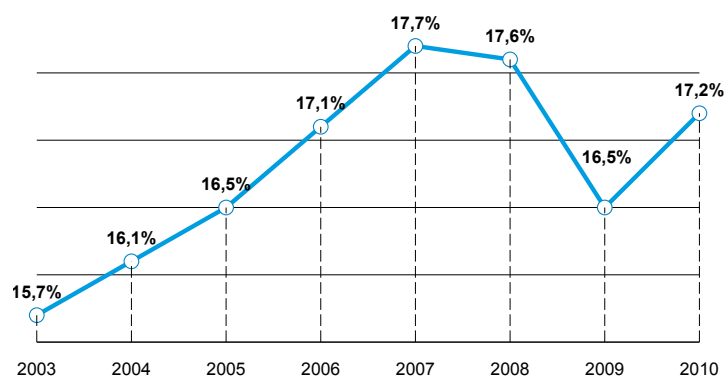
# Güterbahnen zurück auf dem Wachstumspfad



Seit 2003 verzeichnet der Schienengüterverkehr in Deutschland stärkere Wachstumsraten als der Gütertransport auf der Straße. Die Wirtschaftskrise konnte diesen kontinuierlichen Aufwärtstrend des Güterverkehrs auf der Schiene nur vorübergehend stoppen: Schon 2010 war der Einbruch des Krisenjahres 2009 wieder weitgehend wettgemacht.

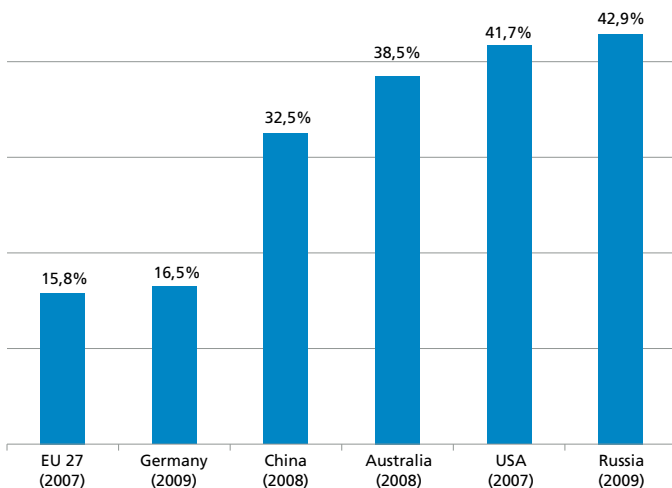
## Renaissance erst am Anfang

Ein Vergleich des Gütertransportmarktes in Deutschland bzw. Europa mit anderen großen Wirtschaftsräumen in den USA, China, Russland oder Australien zeigt aber, dass unser Potenzial für eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Schiene noch nicht ausgeschöpft ist.



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

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) Verkehr in Zahlen 2010/2011: Statistisches Bundesamt (2011)



Vergleich Marktanteil Schienengüterverkehr in Prozent (Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometern von: Schiene, Straße, Binnenschiff und Rohrfernleitungen)

Quellen: Allianz pro Schiene-Berechnungen auf der Grundlage von: European Commission Statistical Pocketbook 2011, Verkehr in Zahlen 2010, US Department of Transportation Juni 2010, National Transportation Statistics 2012, Australian Government März 2011, Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2011

## Verlagerungsgründe

Die EU-Kommission hat in ihrem aktuellen Weißbuch Verkehr festgestellt: „Die Eisenbahn wird, besonders im Güterverkehr, zuweilen als unattraktiver Verkehrsträger angesehen. Beispiele in einigen Mitgliedsstaaten belegen jedoch, dass sie hochwertige Dienstleistungen bieten kann.“ In der Tat hat sich der Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa in den letzten Jahren stark gewandelt. Immer mehr Verlagerer entdecken den Schienengüterverkehr als eine wirtschaftliche und umweltfreundliche Transportalternative. Dabei wird der Schienenverkehr entweder für die gesamte Transportstrecke genutzt oder auf einer Teilstrecke im Rahmen multimodaler Transportketten.

Zehn Beispiele erfolgreicher Verlagerungen in Deutschland stellen wir in dieser FLAVIA-Broschüre vor. Die Beispielsammlung beschreibt den Entscheidungs- und Umsetzungsprozess aus Verladersicht, d.h. aus Sicht derjenigen, die im Güterverkehr über die Wahl des Verkehrsträgers entscheiden. Sie zeigt, wie die Schiene erfolgreich, kostensparend und ressourcenschonend in die Logistikkette integriert werden kann.

Die von den vorgestellten zehn Unternehmen am häufigsten genannten Gründe für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind:

- ▶ Größere **Wirtschaftlichkeit** der Transportkette bei Einbindung des Schienenverkehrs im Vergleich zum reinen Lkw-Transport
- ▶ Eine bessere **Planbarkeit** der Transportkette und Integration in die logistischen Prozesse der Unternehmen
- ▶ **Verlässlichkeit** der Bahntransporte und stärkere Unabhängigkeit von Verkehrsproblemen auf der Straße (Staus etc.)
- ▶ **Umweltschutz** und Reduktion des transportbedingten Treibhausgas-Ausstoßes

Gerade das letztgenannte Argument gewinnt für die Verlagerer zunehmend an Bedeutung: Der Schienengüterverkehr hat beträchtliche Klima- und Umweltvorteile gegenüber dem Lkw-Verkehr. Er ist in Deutschland im Durchschnitt fast viermal energieeffizienter als der Lkw-Verkehr. Noch dazu



verursacht der umweltfreundliche Gütertransport per Bahn über viermal niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen als der Transport auf der Straße.

### **Aktuelle Trends als Chance für die Schiene**

Der Güterverkehrsmarkt ist im Wandel. Die fortschreitende europäische Integration aber auch die Globalisierung haben dazu geführt, dass Waren über immer längere Strecken transportiert werden – genau hier liegt eine besondere Stärke der Güterbahnen. Rund die Hälfte des Schienengüterverkehrs in Deutschland ist heute grenzüberschreitend, Tendenz steigend.

Auch andere Trends eröffnen dem Schienengüterverkehr neue Chancen, darunter die zunehmende Containerisierung oder auch die stark wachsende Bedeutung von Energieeffizienz (systembedingter Vorteil für die Schiene). Zugleich ist der Schienenverkehr wettbewerbsfähiger und kundenorientierter geworden durch die Marktöffnung und die entstandene neue Anbietervielfalt. Der Schienengüterverkehr hat also gute Chancen, auch in Zukunft bei Verkehrsaufkommen und -leistung zu wachsen.

Wenn diese Chancen genutzt werden sollen, ist es wichtig, bestehende Hindernisse für den Schienengüterverkehr weiter abzubauen. So müssen grenzüberschreitende Schienenverkehre innerhalb Europas einfacher werden und die Investitionen der öffentlichen Hand in den Ausbau der Schieneninfrastruktur müssen deutlich aufgestockt werden.

Eine der Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die energieeffiziente Schiene ist die Förderung von privaten Gleisanschlüssen durch die Bundesregierung.

### **Förderung von privaten Gleisanschlüssen**

Verlader, die Güter auf die Schiene verlagern wollen, können gemäß der Gleisanschlussförderrichtlinie\* einen Zuschuss für den Neu- und Ausbau oder die Reaktivierung eines Gleisanschlusses beantragen. Im Gegenzug müssen sich die geförderten Unternehmen verpflichten, den verlagerten Verkehr mindestens fünf Jahre lang auf der Schiene zu belassen. 96 Gleisanschlüsse in Deutschland wurden auf dieser Grundlage in den Jahren 2005 bis 2010 reaktiviert, erweitert oder neu errichtet. Mit dieser erfolgreichen Maßnahme wurden bis jetzt mehr als 3,1 Mrd. Tonnenkilometer auf die Schiene verlagert und somit der Straße erspart.

\* Weitere Informationen finden Sie unter [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de) (Rubrik Finanzierung/Gleisanschlussförderung).

### **Die Zeit ist reif für Verlagerung**

Die Veröffentlichung der Beispiele im Rahmen des FLAVIA-Projektes soll Politik, Medien, Wirtschaft und Verbände darauf aufmerksam machen, welches Potenzial im umweltfreundlichen und sicheren Transport von Gütern auf der Schiene steckt. Auch sollen die gesammelten Beispiele zur Nachahmung anregen. Gemeinsam mit der Politik können Bahnunternehmen, Logistikdienstleister und Verlader weiter daran arbeiten, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – die Zeit ist reif dafür.



## ZAPFenstreich für die Straße

### Fertigaragen aus Weidenberg in Bayern nach Österreich

Eine gewisse Ironie lässt sich nicht leugnen: Welcher Autofahrer würde schon vermuten, dass seine Garage mit der Bahn fahren musste, um zu ihm zu gelangen? Die Kunden der Firma ZAPF immerhin dürfen schmunzeln über diesen kleinen Widerspruch, denn ihre Beton-Fertigaragen werden von Bayern nach Niederösterreich transportiert – auf Schienen. Dort testet das Unternehmen ein neues Schienen-Transportkonzept auf seine Praxistauglichkeit. Für die Verladung der massiven Garagen wählte ZAPF einen geeigneten Bahnhof in der Nähe einer Baustelle. Die Bedingungen: Neben dem Gleis musste genug Platz für einen Kran und einen Spezial-Lkw sein, außerdem durfte keine Oberleitung die Verladung stören. Doch der Reihe nach:

### Wiedereröffnung der Strecke macht's möglich

Auf beinahe jeder 4. Beton-Fertigarage in Deutschland steht ZAPF. Kein Wunder, dass auch die Nachbarländer wie Österreich Bedarf anmeldeten. Die immer weiter entfernten Wege zu den Baustellen legten die Garagen vor Umstellung des Transportmittels auf speziellen, für Schwertransporte geeigneten Lkw, zurück. Ein erheblicher Kostenfaktor, gerade bei ansteigenden Dieselpreisen. Weitere Faktoren für die Verlagerung: Neben der zunehmenden Verkehrsdichte machten den Unternehmen Einschränkungen bei den Genehmigungen für Schwertransporte zu schaffen, die die Verkehrsbehörden gerade älteren Lkw auferlegten. Umweltzonen der Städte waren somit tabu.

So besann sich das Unternehmen auf seine guten Erfahrungen mit der Schiene, die es Anfang der 90er Jahre gemacht hatte. Damals wurden Betonfertigteile für Reihenhäuser und Garagen mit der Bahn transportiert, zum Beispiel nach Berlin oder Stuttgart. 2001 war damit Schluss – unfreiwillig, denn Weidenberg hatte keinen Zugang mehr zum



Schienenetz. Erst fünf Jahre später, als die Bahnstrecke zwischen Weidenberg und Bayreuth durch den privaten Betreiber Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) reaktiviert wurde, konnten Gütertransporte aus dem Weidenberger Werk

#### Produkt

Fertigarage

#### Verlagerte Tonnage

1.720 Tonnen pro Jahr, entspricht 66 Lkw

#### Unternehmen

ZAPF GmbH

#### Motivation für Verlagerung

Verteuerung und Verknappung von Ladekapazität der eigenen Lkw, hohe Verkehrsdichte, Restriktionen für Lkw-Schwertransporte, Umweltzonen

#### Verlagerungszeitpunkt

September 2009

#### Strecke

Weidenberg (Bayern) – Amstetten (Österreich)

#### Streckenlänge

ca. 400 km

#### Transportunternehmen

TRANSA Spedition GmbH, DB Schenker Rail Deutschland AG, Rail Cargo Austria AG





ZAPF GmbH  
Helmut Vogel  
Leiter Logistik

Telefon +49 (0)9278-971-84420  
Fax +49 (0)9278 / 971-84300

h.vogel@zapf-gmbh.de  
www.zapf-gmbh.de



wieder auf die Schiene verlagert werden. Für die Transporte nach Österreich bot die Schiene eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative an. Eine große Stückzahl an Garagen konnte wieder wirtschaftlich über eine weite Entfernung transportiert werden, ohne dass die eigenen Lkw-Kapazitäten von ZAPF ausgeschöpft wurden. Um die Schienentransporte durchführen zu können, reaktivierte ZAPF den werkseigenen Bahngleisanschluss auf eigene Kosten. Die Wiederbelebung des Gleisanschlusses im Werk Weidenberg ist für das Unternehmen der erste Schritt in die neue Richtung.

### Investition in die Zukunft

Für den ersten Transport wurde der Bahnhof Amstetten an der österreichischen Westbahn als Zielbahnhof gewählt. Mit der Spedition TRANSA Spedition GmbH wurde ein Frachtvertrag geschlossen, sie führte den Transport zusammen mit DB Schenker Rail und der österreichischen Bahn RCA durch. Die Garagen, mehr als drei Meter breit und sechs Meter lang, überschritten verständlicherweise die üblichen Lademaße. Deswegen wurden für den Bahntransport spezielle „Laas-Flachwagen“ der Firma Transwaggon GmbH eingesetzt. Auf jedem Wagen konnten vier Garagen transportiert werden. Der erste Zug mit 20 ZAPF-Garagen verließ das Werk Weidenberg am 10. September 2009. Mit Gästen aus der Politik wurde die erste Verladung gefeiert. Geschäftsführer Rémy Schmitt: „Wir investieren in die Zukunft, um uns für kommende Situationen zu wappnen und schon heute Strukturen für morgen zu schaffen“. Durch den Bahnanschluss wirken sich die Transportkosten positiv

bzw. kostenneutral gegenüber dem reinen Lkw-Transport aus. Das, so der Beiratsvorsitzende Olivier Mitterrand, sei ein wichtiger Faktor, um die Zukunft des Werkes zu sichern. Die Entfernung vom Firmengleisanschluss in Weidenberg bis zum Zielbahnhof Amstetten beträgt etwas mehr als 400 km. Im Jahr 2010 transportierte ZAPF 132 Garagen mit der Bahn. Das entspricht einem Transportvolumen von 1.720 Tonnen und 66 eingesparten Lkw-Ladungen. Außer Amstetten werden in Österreich die Bahnhöfe Kindberg, Göpfritz, Asten, und Vöcklabruck angefahren, auch die Garagentransporte nach Vernouillet in Frankreich und nach Saarbrücken laufen inzwischen über die Schiene. Bei der Entscheidung für die Schiene spielte für ZAPF die Entfernung eine wesentliche Rolle. ZAPF-Logistikleiter Helmut Vogel: „Ab einer Entfernung von 400 Kilometern ist der Schienentransport für uns wirtschaftlich.“

### Konzept praxistauglich, Erweiterung geplant

Das neue Schienenkonzept hat sich in Österreich und Frankreich als praxistauglich erwiesen. Auch die Kunden begrüßten die Bahnanlieferung. In Zukunft plant ZAPF eine Ausweitung des Schienenverkehrs in festen Logistikketten sowie die Errichtung von Logistik-Zentren in Deutschland und im benachbarten Ausland als Zwischenlager für Garagen und Fertigteile. Die Anlieferung soll natürlich mit der Bahn erfolgen, daher wird aktuell nach geeigneten Zielbahnhöfen gesucht.



# Schwein gehabt: Die Schiene kann's

## Schweinefleisch vom Oldenburger Münsterland nach Italien

Im Oldenburger Münsterland im Nordwesten Niedersachsens werden täglich 8.000 bis 9.000 Schweine bei der VION Emstek GmbH geschlachtet und weiterverarbeitet – darunter auch das wertvollste Teilstück des Schweins: der Schinken. Das Unternehmen liefert diesen nicht nur an deutsche Kunden, sondern steigert kontinuierlich den Exportanteil. Einer der bedeutendsten Exportmärkte ist Italien. Der Schinken wird bereits im Werk in Emstek zugeschnitten, am Haken geht's dann ab nach Süden. Die meisten der fast 1400 km zwischen Deutschland und Italien werden auf der Schiene zurückgelegt, dank eines klugen Konzeptes aus Straßen- und Schienentransport (Kombinierter Verkehr).

### Überwachung der Kühlkette am Bildschirm

Frisches Fleisch ist eine sehr sensible Ware und muss während des Transportes dauerhaft auf 2°C gekühlt werden. Holger Magiera ist der zuständige Logistikleiter von VION. Vor dem Umstieg auf die Schiene schickte Magiera den Rohschinken mit speziellen Kühl-Lkw zu seinen italienischen Kunden. Die VION Emstek GmbH besitzt einen Fuhrpark mit 12 eigenen Lkw und arbeitet zusätzlich mit Speditionen zusammen. Als der Italienexport 2008 anstieg, wurde die Lkw-Kapazität knapp und Holger Magiera musste Alternativen finden. Das Speditions- und Logistikunternehmen Paneuropa-Rösch aus dem benachbarten Vechta gab schließlich den entscheidenden Tipp: Ein Schienenkonzept. Die anfängliche Skepsis des Logistikleiters bei VION Emstek, insbesondere bei Fragen der Pünktlichkeit und Frischegarantie, wich, als die Kollegen von Paneuropa ihre hochmodernen, speziell entwickelten und kranbaren Tiefkühlaufleger vorstellten. Dieses Schienenkonzept überzeugte, denn es versprach, die Kühlkette einzuhalten. Der Auflieger verfügt über eine verstärkte Dachkonstruktion, mit Rohrbahnen und Haken und wird von einer speziellen Diesel-Strom-Kombination angetrieben. Sensoren erfassen die Temperatur im Auflieger und übermitteln sie per GPS an die Mitarbeiter der Dispozentrale in Vechta. Diese können am Bildschirm verfolgen, wie



#### Produkt

Frischer Schinken

#### Verlagerte Tonnage

4.160 Tonnen pro Jahr, entspricht 208 Lkw

#### Unternehmen

VION Emstek GmbH

#### Motivation für Verlagerung

Suche nach Alternativkonzepten nach dem Exportzuwachs, Zuverlässigkeit

#### Verlagerungszeitpunkt

Januar 2009

#### Strecke

Emstek (Niedersachsen) – Bremen-Roland Umschlagterminal – Terminal Quadrante Europa in Verona (Italien) – Region Modena, Bozen, Trento (Italien)

#### Streckenlänge

ca. 1.400 km

#### Transportunternehmen

Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG

Paneuropa-Rösch GmbH (Konzept und Logistik)



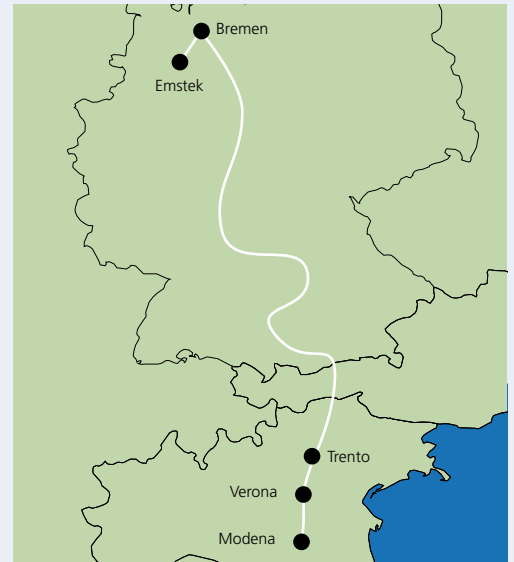
VION Emstek GmbH  
Holger Magiera  
Leiter Logistik

Telefon +49 (0) 4473-807346

Fax +49 (0) 4473-807101

holger.magiera@vionfood.com

www.vion-emstek.de




viel Grad in all den Lkw herrschen und gegebenenfalls aktiv eingreifen, indem sie Einstellungen verändern und Störungen beheben.

### Kombikonzert bewährt sich

In der Fabrik im Emstek wird der Schinken, am Haken hängend, in die Tiefkühlaufleger der Paneuropa-Lkw verladen. Vier Lkw verlassen pro Woche gegen 15 Uhr das Firmengelände und fahren ins 60 Kilometer entfernte Güterverkehrszentrum, zum Roland Umschlagterminal nach Bremen. Dort werden die Auflieger auf spezielle Bahnwaggons gekrant und die Zugmaschinen fahren leer zurück. Die Diesel-Strom-Kombination in den einzelnen Aufliegern sorgt in der Zwischenzeit für die Einhaltung der Kühl-Temperatur. Um 19.45 Uhr fährt der Zug nach Italien ab. Am nächsten Abend, rund 24 Stunden später, kommt die Ware schadensfrei und ohne jegliche Störung der Kühlkette im italienischen Terminal Quadrante Europa in Verona an. Dort werden die Auflieger mit einem Kran vom Zug auf die Zugmaschinen eines italienischen Spediteurs verladen und zu den Kunden im Raum Modena, Bozen und Trentino chauffiert. Das sind nur noch ca. 100 bis 150 Kilometer.

VION Emstek schätzt den Kombinierten Verkehr nach Italien und die Zuverlässigkeit der Transporte. Staus auf der langen Strecke interessieren sozusagen „kein Schwein“ mehr!

### Frische kommt gut an

Der Kombinierte Verkehr erfreut sich bei Lebensmitteltransporten zunehmender Beliebtheit. Nicht nur Rohschinken von VION Emstek wird auf diese Weise nach Italien transportiert, auch weitere Unternehmen aus der Region Bremen und Hamburg nutzen die Tiefkühltransporte, zum Beispiel für Margarine, Geflügel oder Milch. Auf den Zügen, die durch einen neutralen Operateur als Ganzzüge zwischen zwei Terminals betrieben werden, können auch weitere Waren Platz finden, um für eine bessere Auslastung zu sorgen. Die „coole Kombination“ aus Straße und Schiene bringt die Ware pünktlich, sicher und selbstverständlich frisch ans Ziel. „Und sie ist für den Verloader auf dieser langen Strecke wirtschaftlicher als der reine Lkw-Transport“, bestätigt Holger Magiera von VION. „Neben den in der Logistik auch in Zukunft entscheidenden Kriterien Preis und Qualität werden die Bereiche Nachhaltigkeit und Umweltschutz an Wichtigkeit gewinnen. Deshalb wird sich der Kombinierte Verkehr immer stärker durchsetzen – insbesondere auf langen Relationen“, prognostiziert Marek Dolinski von Paneuropa-Rösch. 



## Kein Staub und keine Staus: „black-boxX“ macht's möglich

### Gießereikoks vom polnischen Wałbrzych zum Rhein-Ruhr Terminal

Eine staubige Angelegenheit auf deutschen Autobahnen: Kipp-Lkw mit Gießereikoks. Normalerweise gehört dieses Massengut auf die Schiene, doch im Jahr 2009 waren besonders viele polnische Lkw mit dieser Ladung auf deutschen Autobahnen unterwegs. Damit sollte im Jahr darauf Schluss sein. Das Logistikunternehmen neska intermodal entwickelte ein multimodales Verkehrskonzept, das diese Ladung wieder zurück auf die Schiene bringen sollte.

#### Eine staubige Angelegenheit

Die Geschichte des Koks-Transports beginnt bei der Schiene, verirrt sich dann auf die Straße und ist nun wieder bei der Schiene angekommen. Ursprünglich wurde Gießereikoks für das Unternehmen ThyssenKrupp Metallurgical Products in konventionellen Bahnwagen von Polen bis ins Ruhrgebiet transportiert. Dort wurde der Koks auf Halde ausgeladen, auf Kipp-Lkw verladen und zum Endkunden transportiert. Doch durch die Umschläge von Bahnwagen auf Lager und vom Lager auf die Kipp-Lkw musste der Koks erneut gesiebt werden, um die Qualität des empfindlichen Produktes zu sichern. Erschwerend für die Schiene kam hinzu, dass die Verladung zwischen Bahnwagen und Lkw eine extrem staubige Angelegenheit war. Deswegen entschloss sich ThyssenKrupp für einen so genannten „door-to-door“-Transport ohne Umladung. Kurz: Statt Endstation Zwischenlager und Bahntransport führen die Kipp-Lkw fortan von Polen nach Deutschland durch. Kein Staub beim Umladen mehr, kein Qualitätsverlust, dafür aber Staus auf der viel befahrenen Ost-West-Achse, Störungen in der Logistikkette und Probleme bei der Terminsteuerung. Hinzu kam, dass die polnischen Lkw-Fahrer oftmals kein Deutsch sprachen. „Um es kurz zu machen: Es musste eine andere Lösung her“, erinnert sich Frank Holz, Prokurist bei ThyssenKrupp Metallurgical Products. „Wir transportierten unsere Produkte schon auf der Schiene und auf der Straße – vielleicht war es an der Zeit für eine Kombination aus beidem?“, so Frank Holz weiter.



#### Produkt

Gießereikoks

#### Verlagerte Tonnage

75.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 3.000 Lkw

#### Unternehmen

ThyssenKrupp Metallurgical Products GmbH

#### Motivation für Verlagerung

Pünktlichkeit, bessere Steuerung der Logistikkette, Schonung des Gutes

#### Verlagerungszeitpunkt

Februar 2010

#### Strecke

Wałbrzych (Polen) – Duisburg (Nordrhein-Westfalen)

#### Streckenlänge

ca. 900 km

#### Transportunternehmen

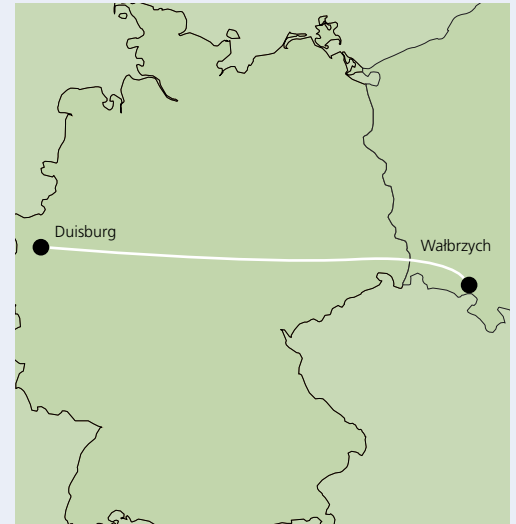
PKP Cargo S.A. und TXLogistik AG (Traktion)

neska intermodal c/o Rhein-Ruhr Terminal Rhein-Ruhr Terminal Gesellschaft für Container- und Güterumschlag mbH (Konzeption und Containerlogistik)



ThyssenKrupp Metallurgical  
Products GmbH  
Frank Holz  
Prokurist

Telefon +49 (0) 201-844 56 3971  
Fax +49 (0) 201-844 56 3970  
frank.holz@thyssenkrupp.com  
www.tkmetpro.com



## Die „black-boxX“ ist ein Open-Top-Container

Die Lösung ist ein multimodales Verkehrskonzept, das neska intermodal, ein Unternehmen der Imperial Logistics Gruppe, gemeinsam mit ThyssenKrupp Metallurgical Products GmbH entwickelte. Ralf Kirion ist Logistikmanager bei neska intermodal, er beschreibt das Herzstück des Konzepts als einen 30-Fuß-Spezialcontainer („black-boxX“), der für ein optimales Gewicht-Volumen-Verhältnis beim Transport des leichten Koks sorgt. Der Container sei oben offen, ein so genannter Open-Top-Container. Diese Art der Container ermögliche Ganzzugtransporte, somit entfallt eine Umladung oder Zwischenlagerung. 150 solcher Container sind seit Februar 2010 zwischen Wałbrzych und Duisburg im Einsatz.

Der Container wechselt erst nach 900 Kilometern beim Rhein-Ruhr-Terminal den Verkehrsträger und legt den letzten Abschnitt, maximal 100 Kilometer, im Nachlauf per Lkw zurück. Und mit lokalen Fahrern, die sich vor Ort auskennen und verständigen können. Zum Einen ist die neue Lösung produktschonend, zum Anderen bekommen die Kunden ihre Ware jetzt termingegenau zugestellt“, erklärt Frank Holz.

## Neues Schienenlogistik-Konzept überzeugt

Der Gießereikoks wird beim Hersteller, der polnischen Kokelei „Victoria“ in Wałbrzych, direkt in die 54 schwarzen Container verladen. Jeder Container fasst 27 Tonnen Gießereikoks. Im Ganzzug werden die schwarzen Container von der polnischen Bahn PKP bis zur deutschen Grenze transportiert, danach übernimmt TXLogistik bis zum Rhein-Ruhr-Terminal.

Pro Jahr fahren 50 dieser Züge zwischen Polen und Deutschland. Am Ziel werden die Container mit mobilen Kränen, so genannten Reachsteakern, auf die Lkw umgesetzt, die dann mit lokalem Personal bis zu den Endkunden in Nordrhein-Westfalen fahren. Eine taktgenaue Zustellung!

Mit diesem Konzept werden jährlich mehr als 75.000 Tonnen Gießereikoks transportiert. Ralf Kirion zählt die Vorteile auf: „Das multimodale Konzept ist viel wirtschaftlicher und umweltschonender als der reine Straßentransport. Die belastete Ost-West-Verkehrsachse wird von mehr als 6.000 Lkw-Fahrten pro Jahr befreit, wir rechnen mit einer Entlastung von 5,6 Millionen Lkw-Kilometer.“ Zudem würde der empfindliche Koks geschont, freut sich Frank Holz und ergänzt: „Auch das Massengutlager entfällt. Damit ist es gelungen, das Beste aus zwei Systemen zu kombinieren. Das Konzept hat sich schon bewährt.“

Um die Kapazitäten künftig noch besser nutzen zu können, wird nach Rückladung für die Strecke Deutschland – Polen gesucht. Weitere Transporte mit der „black-boxX“, unter anderem in die Tschechische Republik und zu anderen deutschen Standorten, sind in Planung. „black-boxX“ macht's möglich!



# Transport per Bahn läuft wie geschmiert

## Gebrauchtöltransporte von Herne-Wanne-Osthafen nach Dollbergen

**W**as passiert eigentlich mit Öl, das Tankstellen, Werkstätten oder Industrieunternehmen umweltgerecht entsorgen oder gemäß Altölverordnung aufbereiten lassen wollen? Die Karo As Umweltschutz GmbH, ein Unternehmen der AVISTA OIL AG, aus Dollbergen kennt die Antwort, denn sie hat sich auf das Sammeln und Aufbereiten von Gebrauchtoil spezialisiert. Um dieses Konzept noch umweltfreundlicher zu gestalten, spielt Karo As Umweltschutz einen Trumpf aus: die Schiene.

### Aus alt mach neu – das Transportkonzept

„Das Unternehmen hat sich den Umweltschutz auf die Fahnen geschrieben“, sagt Karin Anter. Sie organisiert Schienentransporte bei der Karo As. Anter erklärt, dass das Unternehmen generell das Ziel verfolge, möglichst viele Transporte mit der Bahn durchzuführen. Mit dem Logistiker DB Schenker Rail Deutschland AG wurden an vielen Güterbahnhöfen Umfüllstationen gebaut, die gemäß Vorschrift über eine betonierte Auffangwanne und Ölabscheider verfügen.

Im NRW-Einzugsgebiet war der Schienentransport nach Herne zunächst nicht möglich, da das Tanklager dort nicht über einen aktiven Gleisanschluss verfügte. Die eigenen Tankwagen der Karo As fuhren das Tanklager an und lieferten dort das Altöl ab. Danach mussten größere Tanklastereines beauftragten Spediteurs dieses abholen und in das Schwesterunternehmen, die Mineralöl-Raffinerie Dollbergen GmbH bringen. Der Weg zwischen dem Ruhrgebiet und Dollbergen in der Region Hannover wurde auf der Straße zurückgelegt – bis Karo As den Füllcomaten der Firma Innovative Tank- und Umweltschutzsysteme (ITU) entdeckte. Mit dieser Umfülltechnik lässt sich Gebrauchtoil direkt in die Kesselwagen umpumpen, ohne dass eine Bodenversiegelung und Abscheidereinrichtung erforderlich sind.

Zusammen mit DB Schenker Rail suchte Karo As nach einem geeigneten Standort, der über einen Gleisanschluss verfügte und wurde fündig bei der Wanne-Herner Eisenbahn (WHE).



#### Produkt

Gebrauchtoil

#### Verlagerte Tonnage

3.500 Tonnen pro Jahr, entspricht 140 Lkw

#### Unternehmen

Karo As Umweltschutz GmbH

#### Motivation für Verlagerung

Umweltvorteile, CO<sub>2</sub>-Reduzierung

#### Verlagerungszeitpunkt

Januar 2010

#### Strecke

Herne-Wanne-Osthafen (Nordrhein-Westfalen) – Dollbergen (Niedersachsen)

#### Streckenlänge

ca. 259 km

#### Transportunternehmen

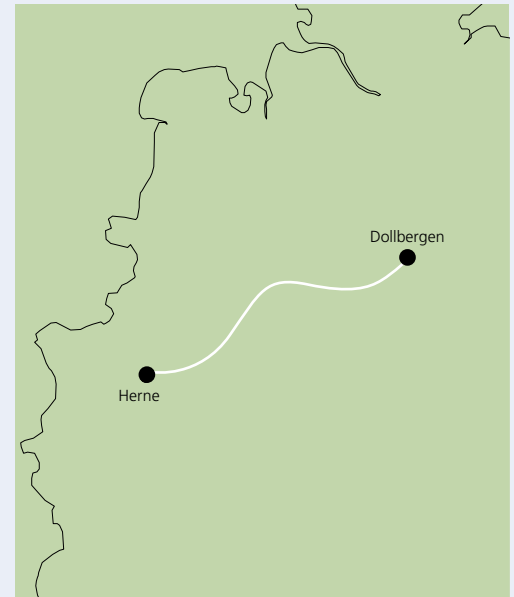
Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE), DB Schenker Rail Deutschland AG



Karo As Umweltschutz GmbH  
Karin Anter  
Technik/Schiene

Telefon + 49 (0) 5177-85-204  
Fax + 49 (0) 5177-85-249

karin.anter@karoas.com  
www.karoas.com



## Gemeinsame Umsetzung des Gleisreaktivierungsprojekts

Schnell war vereinbart, den Füllcomaten mit einem zweiten angeschlossenen Satelliten an das bisher betrieblich stillgelegte Stumpfgleis der WHE in Wanne Osthafen zu stellen. 20 Jahre lang wurde das Gleis nicht genutzt und war betrieblich gesperrt, jedoch zum Glück nie vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entwidmet worden. Es musste lediglich in einen betriebssicheren Zustand versetzt werden. Die Sanierung ging ohne bürokratischen Aufwand über die Bühne. Die meisten Arbeiten am Freiladegleis wurden von den Mitarbeitern der WHE erledigt, bereits vorhandene Schienen und Schwellen wurden genutzt. „So wurde die Reaktivierung sehr kosteneffizient durchgeführt“, sagt Daniel Reckel (WHE). Das Umweltamt Herne erteilte die Genehmigung zur Aufstellung des Füllcomaten, die DB Schenker Rail übernahm die Kosten für die Füllcomaten und die WHE fungiert seitdem als Vermieter und auch als Beförderer. Sogar einen wissenschaftlichen Stempel erhielt dieses Gemeinschaftsprojekt: Die Universität Duisburg-Essen untersuchte das Vorhaben im Verbundprojekt MAEKAS, einer Initiative zur nachhaltigen Schienenlogistik. Fazit: Es war die richtige Entscheidung!

Der Weg des Gebrauchttöls läuft so ab: Die vollen Kesselwagen werden durch die Loks der WHE bis zum Güter- und Rangierbahnhof Wanne-Eickel gebracht. Von dort aus werden die Wagen im Einzelwagenverkehr auf dem Schienen-

netz der DB Netz AG weitertransportiert. Für die Strecke von Herne bis nach Dollbergen benötigen die Kesselwagen zwei Tage. Der Spediteur braucht mit seinen Tankwagen zwar nur ca. fünf Stunden, allerdings haben diese eine Maximalkapazität von 25 Tonnen. Die eingesetzten Kesselwagen fassen hingegen bis zu 55 Tonnen.

„Eine innovative Transportvariante“, schwärmt Karin Anter und erklärt: „Die Wertschöpfungskette ist ressourcenschonend, denn die Gebrauchttöle werden zu CO<sub>2</sub>-reduzierten Schmierstoffen aufgewertet. Außerdem sind gerade nachhaltige Transportwege im Fokus unseres Interesses. Durch die günstigere Frachtberechnung bei den großvolumigen Kesselwagen kann das Manko der längeren Beförderungszeit mehr als ausgeglichen werden. Das bedeutet für uns letztlich eine verbesserte Wirtschaftlichkeit, was natürlich einen positiven Nebeneffekt darstellt.“

## Umweltschutz ist Trumpf

Mit dem Konzept der Gleisreaktivierung in Herne durch die WHE ist die Karo As dem Ziel der Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene einen großen Schritt näher gekommen. Bei einer empfangenen Menge von 3.500 Tonnen Altöl in Herne pro Jahr können 140 Tankwagentouren eingespart werden. Übrigens: Karo As benötigt nur eine Hälfte der an das Freiladegleis angrenzenden Fläche. Die andere Hälfte könnte von der WHE also für den Umschlag weiterer Güter genutzt werden.



# Ohne (Lkw-) Rauch geht's auch

## Zellstoff rollt von der Küste in den Pfälzer Wald

**M**an kann sich für ein Unternehmen fast keinen schöneren Standort vorstellen als einen Firmensitz mitten im Pfälzerwald, ganz nah am gleichnamigen Erholungs- und Naturschutzgebiet. Der weltweit drittgrößte Zigarettenpapierhersteller, die Julius Glatz GmbH, ist dort gleich mit zwei Standorten vertreten, Neidenfels und Frankeneck. Dem Naturschutz verpflichtet, nutzt das Unternehmen für die Rohstoff-Belieferung seines Stammwerks in Neidenfels schon seit Jahrzehnten die Schiene. Neidenfels ist zwar gut an das Schienennetz angeschlossen, doch durch das beschauliche Örtchen Frankeneck verläuft nur eine Teilstrecke des „Kuckuckbähnels“, einer bei Ausflüglern sehr beliebten Museumsbahn. Anfang des 20. Jahrhunderts für die örtliche Forstindustrie gebaut, ist sie heute nur eine Museumsstrecke von ca. 20 km Länge. Güter rollen hier schon seit 1977 nicht mehr.

### Umstellung der Produktion und Logistik

Als in Frankeneck noch Kondensatorpapier für die Elektroindustrie hergestellt wurde (bis 2004), konnten die dafür benötigten 1.500 Tonnen Zellstoff pro Jahr noch sporadisch per Bahn angeliefert werden. Doch als die Herstellung von Zigarettenpapier den Umbau der Papiermaschine nötig machte, stieg der Bedarf an Zellstoff auf ca. 10.000 Tonnen jährlich. Das war natürlich eine ganz andere Dimension.

Die Produktion des dünnen Zigarettenpapiers erfordert eine ausgewogene Mischung von 10-15 der unterschiedlichsten Zellstoffe aus Kanada, Schweden oder Südamerika. Angeliefert über die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) oder über die deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen, Brake und Lübeck wurden die Zellstoffe in den ersten Jahren nach Produktionsumstellung mit dem Lkw bis zur Fabrik transportiert. Rund 400 Lkw pro Jahr fuhren das Betriebsgelände an – zum Ärger der Anwohner, vor allem im Winter. Denn beliefert wurde auch in den frühesten Morgenstunden zwischen 3 und 4 Uhr, wegen der Kälte bei laufenden Motoren. So wurden Umweltbelastung, Lärm und



Abgase irgendwann zu viel, nicht nur für die Nachbarn. Die Geschäftsleitung suchte deshalb händeringend nach Lösungen. Für Michael Potthoff, Leiter Materialwirtschaft der Julius Glatz GmbH, stand fest: „Wenn irgendwie machbar, wollen wir wieder zurück zur Schiene.“ Frankeneck wurde frü-

#### Produkt

Zellstoff

#### Verlagerte Tonnage

10.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 800 Lkw

#### Unternehmen

Julius Glatz GmbH

#### Motivation für Verlagerung

Naturschutz, Umweltschutz

#### Verlagerungszeitpunkt

November 2009

#### Strecke

ARA-Häfen/Nordseehäfen – Frankeneck (Rheinland-Pfalz)

#### Streckenlänge

unterschiedliche Streckenlängen

#### Transportunternehmen

DB Schenker Rail Deutschland AG





Julius Glatz GmbH  
Michael Potthoff  
Leiter Materialwirtschaft

Telefon +49 (0) 6325-182-214

Fax +49 (0) 6325-182-121

potthoff@glatz.de

www.glatz.de




her schon einmal mit der Bahn beliefert. Die Gleise waren also da, jedoch in einem sehr schlechten Zustand. Die Bahn untersagte deshalb große Lieferungen und der Gleisanschluss wurde Ende 2004 gesperrt.

## Die Brücke am Speyerbach

Michael Potthoff recherchierte lange und gründlich, verglich Kosten für den Straßentransport mit der Schiene und suchte auch nach Fördermöglichkeiten für die Schienelösung. Dann schließlich fiel die Entscheidung bewusst zugunsten der Schiene, obwohl diese Lösung die Reaktivierung des Gleisanschlusses und damit zusätzliche Kosten für das Unternehmen bedeutete. Neue Rampen, ein neues Anschlussgleis und eine neue Weiche mussten gebaut werden. Auch eine Brücke über den Speyerbach, der durch das Betriebsgelände fließt, musste errichtet werden, damit Gabelstapler die ankommenden Waren von den Gleisen zum Werk transportieren konnten. Diese aufwendige und spezielle Konstruktion wurde nach strengsten Umweltvorschriften gebaut, schließlich musste sie dem Fluss mit seiner Fauna genug Licht lassen. Zu allem Überfluss erforderte, so Potthoff, der Bau auf dem Morastboden spezielle Uferbefestigungen und so wurde die Brücke kostspieliger als ursprünglich gedacht. Das Eisenbahn-Bundesamt in Bonn unterstützte diese Investition zwar, das deckte aber nur ca. 10 % der Gesamtkosten. Auch gab es einige bürokratische Hürden bei der Einholung aller notwendigen Genehmigungen der Wasser- und Baubehörden zu überwinden. So vergingen von der Idee bis zu ihrer Umsetzung fast fünf Jahre. Als schließlich der erste

Zug im November 2009 in Frankeneck ankam, war die Freude groß, all die Mühe hatte sich gelohnt. Ein Stück der Strecke fährt der Zug sogar auf den Gleisen der Kuckucksbahn und erweitert so den Touristen- um den Güterverkehr. Mit DB Schenker Rail entschied sich die Julius Glatz GmbH für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit dem es schon kooperierte und gute Erfahrung gemacht hatte.

## Nachhaltigkeit sticht Preispolitik

Obwohl die Bahnlösung etwas teurer ist, sind die Entscheider damit sehr zufrieden. Der Preisvorteil einer Lkw-Lösung ist gering und war für das nachhaltigkeitsorientierte Unternehmen bei der Entscheidung nicht zwingend ausschlaggebend. Die größte Rolle spielte zweifelsohne die Reduktion der Umweltbelastung. Heute ist es ruhiger auf dem Betriebsgelände von Glatz, Lärm und Abgase sind Rauch von gestern. Auch bei den innerbetrieblichen Abläufen gibt es Vorteile: Früher mussten die Lkw sofort entladen werden, heute kann der Waggon ein paar Stunden bis zur Entladung warten. Das schafft eine größere Flexibilität. Für Michael Potthoff ist Zellstoff ganz klar Massengut und gehört deshalb auf die Schiene bzw. auf das Binnenschiff. Aus heutiger Sicht sei die Entscheidung für die Schiene eine hundertprozentig richtige Entscheidung, betont der Materialwirtschaftler und fügt hinzu, auf die Lieferungen aus den deutschen Seehäfen sei Verlass. Verbesserungsbedarf gebe es nur im internationalen Einzelwagenverkehr der ARA-Häfen. 

## Umweltschutz – wie das Salz in der Suppe

### Josera verlagert weitere Verkehre auf die Bahn

Die Verantwortung gegenüber nachfolgenden Generationen, Umwelt und Tieren steht im Hause Josera an oberster Stelle. Schon seit vielen Jahren wird daher im gesamten Unternehmen ausschließlich grüner Strom verwendet, der zu 100 % aus regenerativen Energiequellen gewonnen wird. Diese Unternehmenswerte machen aber auch vor dem Warenverkehr nicht Halt. Umweltschonend soll er sein, deswegen setzt Josera immer stärker auf die Schiene.

### Erweiterung des Gleisanschlusses

In den 80er Jahren hat das Familienunternehmen im Zuge des Neubaus seiner Produktion auch in einen firmeneigenen Gleisanschluss investiert, zu einer Zeit, wo andere Unternehmen ihre bestehenden Gleisanschlüsse stillgelegt haben. Doch leider machte die Bahn im Jahr 2001 einen Strich durch die Öko-Rechnung, als sie im Zuge ihres MORA C-Programmes die Bedienung „unrentabler“ Strecken stoppte. Für die Transporte hieß das: Ab auf die Straße. Doch Josera wollte sich damit nicht zufrieden geben und suchte nach einer anderen Lösung. Viele Jahre kämpfte das Unternehmen darum, wieder einen Anschluss an die Schiene zu finden. 2006 war es endlich soweit, die Lösung war gefunden (Die Allianz pro Schiene berichtete im März 2007 unter der Überschrift „Ein gefundenes Fressen für die Schiene“, Seite 28\*). Seit dieser Zeit werden jährlich 20.000 Tonnen Calciumcarbonat nicht mehr auf der Straße, sondern auf der umweltfreundlichen Schiene transportiert: Ein Ganzzug pendelt im Wochenrhythmus zwischen Blaubeuren bei Ulm (dort befindet sich das Kalkwerk) und dem Unternehmenssitz Kleinheubach. Das entspricht 1.000 Lkw-Ladungen pro Jahr, die der Umwelt seit der Umstellung erspart bleiben. Für den weiteren Ausbau der Schienenverkehre wurde aber der bestehende Anschluss zu klein und für die Planung holte sich Josera professionelle Unterstützung. Andreas Marquart, Diplom-Agraringenieur und Einkaufsleiter bei Josera, räumt ein, dass diese Aufgabe für das eigene Haus allein zu komplex gewesen sei. Das Ingenieurbüro „Anschlussbahnprofis“ und erfahrene Bahnpraktiker leisteten Hilfestellung beim Planungsprozess. Nach Abschluss stand für Josera fest:



Wir bauen einen neuen Gleisanschluss auf der anderen Seite des Werkes, um weiteren Verkehr auf die Schiene zu bringen. Nach drei Jahren, im Sommer 2010, wurde der neue Gleisanschluss feierlich in Betrieb genommen. Dieser ermöglicht

#### Produkt

Calciumcarbonat und Salz

#### Verlagerte Tonnage

32.000 Tonnen pro Jahr (davon 12.000 Salz)  
entspricht 1.600 Lkw

#### Unternehmen

Josera GmbH & Co. KG

#### Motivation für Verlagerung

Umweltschutz, Strategische Ausrichtung,  
langfristige Kosteneinsparungen

#### Verlagerungszeitpunkt

Calciumcarbonat: Jahreswechsel 2006/2007  
Salz: Sommer 2011

#### Strecke

Blaubeuren (Baden-Württemberg) – Heilbronn–  
Kleinheubach (Bayern)

#### Streckenlänge

ca. 236 + 110 km

#### Transportunternehmen

Stock-Transport



Josera GmbH & Co. KG  
Andreas Marquart  
Einkauf / Purchasing

Telefon +49 (0) 9371-940-620  
Fax +49 (0) 9371-940-630

a.marquart@josera.de  
www.josera.de



Foto: Hannes Ortlieb



nun die zusätzliche Verlagerung von bis zu 65.000 Tonnen pro Jahr von der Straße auf die Schiene. Die dazu nötige Investition des Unternehmens wurde dabei ergänzt durch Mittel aus dem Gleisanschlussförderprogramms des Bundes.

## Nach Calciumcarbonat ist Salz dran

Seit Juni 2011 laufen auch Salztransporte über die Schiene. Dafür kaufte Josera weitere Schüttwaggons. Die gelben Waggons mit Josera-Logo fahren ab Werk in Kleinheubach leer ab. Ein Teil der Waggons wird in Heilbronn abgehängt und bleibt dort. Sie werden mit Salz beladen. Die übrigen Waggons fahren weiter nach Blaubeuren, um Kalk (Calciumcarbonat) aufzuladen und kehren zurück nach Kleinheubach, wieder mit einem Stopp in Heilbronn. Dort warten die mit Salz beladenen Waggons und werden an die mit Kalk beladenen Waggons angehängt. Dann fährt der Zug direkt zurück ins Werk, alles ganz reibungslos und für das Unternehmen rentabel. In der Summe kommen somit weit über 30.000 Tonnen Rohstoffe zusammen, die ca. 1.600 Lkw-Fahrten pro Jahr einsparen.

Seit Wiederaufnahme der Bahnverkehre besteht eine gut funktionierende Zusammenarbeit zwischen Josera und dem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen Stock-Transport. Das kleine Unternehmen aus Mainz agiert wie ein LKW-Spediteur: Sobald die Züge beladen sind, fahren sie los. Marquart sagt, Josera prüfe die Entscheidung gemäß den Unternehmensleitlinien unter drei Aspekten: Ist sie wirtschaftlich,

schafft sie Nachhaltigkeit und ehrlichen Nutzen, ist sie klar und einfach? Auf alle Fragen gab es für die betrachteten Verkehre ein klares Ja für die Schiene.

## Verkehr aus und nach Polen geplant

Zurzeit setzt Josera sowohl beim eingehenden Verkehr als auch beim werkseigenen Verkehr im Rohstoffbereich auf die Schiene. Andreas Marquart plant, in den nächsten zwei Jahren auch ausgehende Ware über die Schiene zu transportieren. Einige Kunden, beispielsweise aus Skandinavien oder aus Osteuropa, wünschen schon heute eine Belieferung per Bahn und Josera exportiert seine Produkte weltweit.

Da die Exporte nach Polen und in osteuropäische Länder über die Jahre stark wuchsen, baute Josera 2009 in Polen ein modernes Mineralfutterwerk in Nowy Tomysl. Das Mutter- und Tochterunternehmen erarbeiten derzeit intensiv, inwieweit sich die Schiene für die Transporte zwischen beiden Standorten einsetzen lässt. Eine Genehmigung für einen Gleisanschluss in Polen wurde im Sommer 2011 erteilt, danach geht es mit Volldampf weiter. Voraussichtlich im Jahr 2012 werden auch Josera-Züge zwischen Kleinheubach und dem polnischen Nowy Tomysl rollen.

Im Ergebnis der bereits getätigten Maßnahmen und der weiteren Planungen werden sich damit die Schienentransporte im Verlauf von nur wenigen Jahren vervielfachen.

\*Online unter [www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/mehr-bahn-wagen/mehr-bahn-wagen.pdf](http://www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/mehr-bahn-wagen/mehr-bahn-wagen.pdf)



# Bahn fahren mit Köpfchen

## Kosmetika von Wassertrüdingen nach Monheim

Eigentlich war die Ausgangslage ideal: Vor mehr als 50 Jahren wurde das Schwarzkopf-Werk im fränkischen Wassertrüdingen in der Nachbarschaft zum Bahnhof errichtet. So konnten die Produkte ab Werk mit der Bahn transportiert werden. Als Henkel das Werk Ende der 90er Jahre im Rahmen der Akquisition von Schwarzkopf übernahm, war die Schiene längst Geschichte und der Fertigwarentransport bereits auf die Straße verlagert worden. Henkel unternahm in den letzten 14 Jahren mehrere Versuche, die Schienen wieder zu nutzen. Die letztendliche Reaktivierung der Gleisanlage erfolgte dann aber in einer Rekordzeit von nur vier Monaten.

### Eine lange Geschichte mit Happy End

Das Zentrallager für die Kosmetik- und Körperpflegeprodukte des Unternehmens befindet sich in Monheim bei Düsseldorf. Dr. Stefan Huchler, Leiter Global Supply Chain Management im Unternehmensbereich Kosmetik/Körperpflege erklärt, wie es zur Option Schiene kam: „Als der Warenumsatz anstieg, mussten wir eine neue und vor allem nachhaltige Transportlösung zwischen unserem Werk Wassertrüdingen und dem Lager Monheim finden.“ Die Anbindung der beiden Standorte an die Schiene war schnell als effiziente und nachhaltige Alternative zum Lkw gefunden: Im Wassertrüdingen Werk war eine Bahnanlage vorhanden, wenn auch verwaist; zudem plante die Firma Hammesfahr, der Lagerbetreiber und langjährige Logistikpartner von Henkel, den Bau eines Bahnanschlusses in Monheim. Doch Huchler ließ zunächst intensiv prüfen, ob die produzierte Warenmenge über die Schiene transportiert werden kann. Auch die bürokratischen Hürden sowie die immensen und kostenintensiven Baumaßnahmen verlangten eine genaue Analyse. Die 1995 stillgelegte Strecke in der Nähe der Fabrik Wassertrüdingen würde beispielsweise reaktiviert, erweitert und instand gesetzt werden müssen. Auch in Monheim würden Gleisanschlussarbeiten vonnöten werden. Im



Jahr 2009 startete Henkel schließlich das Projekt. Die Bahnstrecke war mittlerweile von der Deutschen an die Bayern-Bahn, eine in Nördlingen ansässige Privatbahn, verpachtet

#### Produkt

Kosmetika (z. B. Haarfärbemittel, Deodorant, Shampoo, Spülung)

#### Verlagerte Tonnage

86.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 3.000 Lkw

#### Unternehmen

Henkel AG & Co. KGaA

#### Motivation für Verlagerung

Zuverlässigkeit, Umweltvorteile

#### Verlagerungszeitpunkt

Januar 2010

#### Strecke

Wassertrüdingen (Bayern) – Monheim (Nordrhein-Westfalen)

#### Streckenlänge

ca. 500 km

#### Transportunternehmen

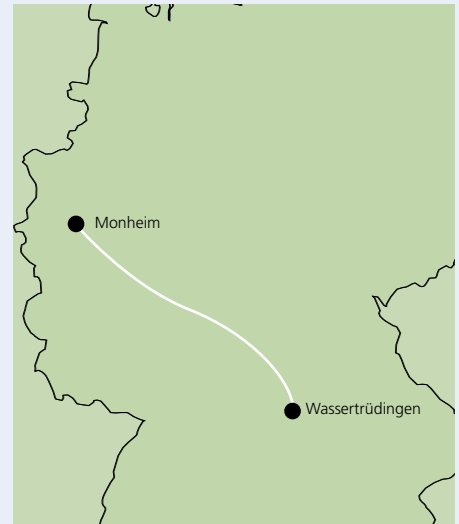
BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH, Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Wilhelm Hammesfahr GmbH & Co. KG (Logistik)



Henkel AG & Co. KGaA  
Dr. Stefan Huchler  
Corporate Senior Vice President  
Cosmetics / Global Supply  
Chain Management

Telefon +49 (0) 211-797-3626  
Fax +49 (0) 211-798-4040  
hanna.philipps@henkel.com  
www.henkel.com



worden. Dank der Flexibilität der Privatbahn in Kombination mit den Bahnen der Stadt Monheim erarbeitete Henkel ein attraktives Konzept mit bedarfsgerechten Transportkapazitäten. Die beiden Privatbahnen machten eine direkte Zugverbindung zwischen Wassertrüdingen und Monheim im sogenannten „Nachtsprung“ möglich. Das Unternehmen nahm für das Projekt das Förderprogramm des Eisenbahn-Bundesamts zur Reaktivierung privater Gleisanschlüsse in Anspruch. Mehr als 14 Jahre nach der Streckenstilllegung und nur wenige Monate nach Beginn der Planungsphase im August 2009 rollte am 8. Januar 2010 der erste Zug ins Kosmetik-Logistikzentrum im Monheim. Für alle Beteiligten wohl eines der schönsten Ereignisse zum neuen Jahr.

## Endlich rollen die Züge

Zwei private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbringen die Transportleistung: Henkel schloss einen Transportvertrag mit der BayernBahn, einem mittelständischen EVU, das seinerseits mit den Bahnen der Stadt Monheim kooperiert. Und so läuft ein ganz normaler Transporttag ab: Um 17.30 Uhr ist der Zug in Wassertrüdingen abfahrtsbereit. Bis ins 15 Kilometer entfernte Gunzenhausen fährt eine Diesellok, dort übernimmt eine Elektrolok und fährt die Wagen rund 480 km bis nach Langenfeld im Nachtsprung. Von Langenfeld bis Monheim geht es weiter auf der Infrastruktur der Stadt Monheim, wieder 6 km in Dieseltraktion. Schon um 6 Uhr morgens kann die Zugentladung im Zentrallager beginnen. Die leeren Wagen fahren anschließend wieder zurück und sind um 17 Uhr in Gunzenhausen, wo sie gegen

beladene Wagen getauscht werden. Ein eingespielter Logistikkreislauf, der insgesamt drei Wagenparks notwendig macht: Ein Zug wird entladen, ein zweiter Zug beladen und das so genannte Henkel-Shuttle verkehrt zwischen Wassertrüdingen und Monheim. „Alles läuft hervorragend, zuverlässig und sicher“, freut sich Huchler.

## Stolz auf die Schiene

In das Lager in Monheim wurden auch das Exportlager und das Lager für Co-Packaging integriert. So konnten effiziente Abläufe der logistischen Prozesse gewährleistet werden. Das erspart der Umgebung weitere Lkw-Fahrten und generiert zudem neue Arbeitsplätze am Standort. Henkel prüft zurzeit, ob auch Rohstoffe für die Produktion in Wassertrüdingen per Bahn angeliefert werden könnten. Denn bei seinen Kooperationspartnern legt das umweltorientierte Unternehmen Wert darauf, dass sie Gleisanschluss besitzen und die Belieferung per Bahn erfolgen kann.

Einige Erfolgszahlen zum Schluss: Henkel transportiert jährlich 86.000 Tonnen Kosmetikprodukte mit der Bahn, darunter auch das Gefahrgut Aerosole. In Spitzenzeiten hängen bis zu 12 Wagen an der Lok, jeder beladen mit 45 bis 55 Tonnen. So erspart der „Henkelzug“ seiner Umwelt 3.000 Lkw und mehr als 7.000 CO<sub>2</sub> jährlich. Huchler dazu: „Wir sind alle stolz darauf, dass das Schienenkonzept umgesetzt wurde und dass wir unser Ziel des nachhaltigen und umweltschonenden Transports trotz der Komplikationen nicht aus den Augen verloren haben.“



## Biokraftstoff auf der Zuckerbahn

### Bioethanol von Klein Wanzleben zu Raffinerien

**Z**uckerrübenfelder – so weit das Auge in der Magdeburger Börde reicht. Kein Wunder, dass hier zwischen Blumenberg und Eilsleben die „Zuckerbahn“ verkehrt. Ihren liebevollen Spitznamen erhielt die Bahnstrecke Ende des 19. Jahrhunderts, als die ansässigen Zuckerfabriken noch mit der Bahn beliefert wurden. Doch dann kam das Aus für die „Zuckerbahn“, die Rüben wurden per Lkw zu den Zuckerfabriken transportiert. Im Jahr 2002 wurden Güter- und Personenverkehr schließlich eingestellt, die Gleisanlagen stillgelegt. Nur noch der Name erinnerte an die alte Transportgeschichte.

Da die Infrastruktur der Zuckerbahn glücklicherweise erhalten blieb, konnte die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) im Jahr 2005 die Strecke übernehmen. 2007 dann der Neustart für die Zuckerbahn: Die Strecke wurde wieder für den Güterverkehr freigegeben. Heute rollt aber nicht die Zuckerrübe auf der Schiene, sondern ein neues Produkt der Firma Nordzucker namens Bioethanol.

### Neue Fracht auf der „Zuckerbahn“

Im Zuckerdorf Klein Wanzleben produziert Nordzucker gemeinsam mit dem Tochterunternehmen fuel 21 GmbH & Co.KG Bioethanol aus Zuckerrüben. Denn nur im Herbst, zwischen Mitte September und Mitte Januar, werden die Rüben in den Nordzucker-Fabriken zu Zucker verarbeitet (dieser Prozess wird als „Zuckerkampagne“ bezeichnet). Ganzjährig können dagegen die Rohstoffe aus der Zuckerproduktion – genauer: Rohsaft, Dicksaft und Melasse – für die Produktion des Biokraftstoffes Bioethanol genutzt werden, der Autofahrern inzwischen bekannt sein dürfte (der Kraftstoff E10 enthält 10 % Bioethanol). Warum Bioethanol mit der Bahn fährt, erklärt Geschäftsführer der fuel 21, Dr. Albrecht Schaper: „Bioethanol ist ein Massengut und dazu ein Gefahrgut, deswegen gehört es selbstverständlich



auf die Schiene“. Außerdem würden deutsche Raffinerien als Kunden von fuel 21 verlangen, dass Bioethanol per Bahn angeliefert wird.

#### Produkt

Bioethanol

#### Verlagerte Tonnage

100.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 8.000 Lkw

#### Unternehmen

fuel 21 GmbH & Co. KG

#### Motivation für Verlagerung

Massengut und Gefahrgut, Wunsch der Kunden, Umweltvorteile

#### Verlagerungszeitpunkt

Dezember 2007

#### Strecke

Klein Wanzleben (Sachsen-Anhalt) – Leuna, Duisburg, Karlsruhe, Ingolstadt, Schwedt und Heide

#### Streckenlänge

unterschiedliche Streckenlängen

#### Transportunternehmen

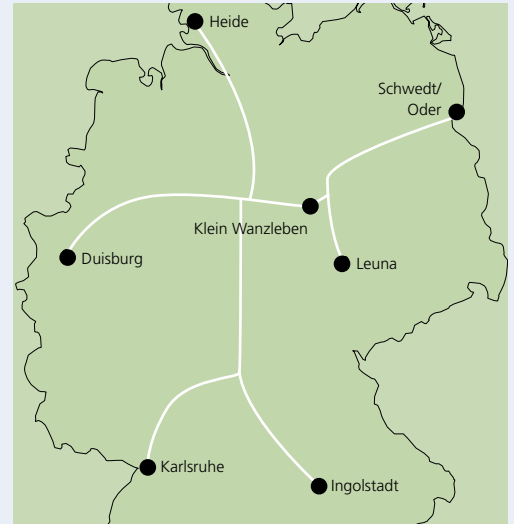
Transpetrol GmbH



fuel 21 GmbH & Co. KG  
Dr. Albrecht Schaper  
Geschäftsführer

Telefon +49 (0) 39209-45-158  
Fax +49 (0) 39209-45-100

Albrecht.Schaper@fuel21.de  
www.fuel21.de



Zweimal pro Woche verlässt ein Ganzzug mit 18 Kesselwagen die Fabrik in Klein Wanzleben und fährt mit der Diesellok nach Magdeburg. Dort wird gewöhnlich auf eine Elektrolok umgespannt. Rund 100.000 Tonnen Bioethanol werden an deutsche Raffinerien geliefert, nach Leuna, Duisburg, Karlsruhe, Ingolstadt, Schwedt und Heide. „Eine just in time-Lieferung“, freut sich Schaper. Das erspare der Umwelt 4.000 Lkw-Ladungen oder 8.000 Lkw-Fahrten, wenn man die Leerrücktransporte mit einrechnet. Die Ausschreibung für den Transport gewann das Eisenbahnverkehrsunternehmen Transpetrol. Es übernimmt für Nordzucker den Transport, stellt Kesselwagen zur Verfügung und führt sämtliche Lieferungen aus.

### Ein Bundesland macht sich stark für die Schiene

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützte den Ausbau des Abschnitts Blumenberg – Klein Wanzleben und förderte auch den Neubau von Verladestation und Anschlussgleisen auf dem Fabrik-Gelände. In nur drei Monaten wurde der Zuckerbahn zwischen Blumenberg und Klein Wanzleben wieder neues Leben eingehaucht: Auf der 8,3 Kilometer langen Schienenverbindung wurden zum Beispiel Weichen instandgesetzt, Schwellen und technische Einrichtungen erneuert. Außerdem wurde die Strecke für eine höhere Achslast von 22,5 Tonnen ausgebaut.

Mit Erlaubnis der DRE und in Absprache mit der DB Netz AG wurde eine Verladestation von Nordzucker auf der öffentlichen Strecke errichtet. Rund 2,7 Millionen Euro wurden investiert, das Land Sachsen-Anhalt bezuschusste das Projekt mit rund einer Million Euro. Die restlichen Kosten trugen die Nordzucker AG und die DRE.

### Viel Potenzial für weitere Transporte

Albrecht Schaper geht davon aus, dass Menge und Intervalle seiner Bioethanoltransporte vorerst auf dem heutigen Niveau bleiben. Die Güterzüge auf der Zuckerbahn aber könnten in Zukunft häufiger fahren. Denn die Zuckerbahn ist nun eine öffentliche Eisenbahnstrecke. Und somit können alle Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der DRE Trassen bestellen und Warenverkehr auf dem Abschnitt anbieten.

Wer weiß, vielleicht fährt mal wieder eine Zuckerrübe auf der Zuckerbahn?

# Freixenet

## Es prickelt auf der Schiene

### Sekt (Cava) aus Spanien nach Deutschland

**U**nternehmen wir eine kleine, aber prickelnde Europa-reise: Wir starten bei einem Gläschen Sekt in Deutschland, nippen mehrfach am Spumante aus Italien, genießen einen französischen Crémant und zum Abschluss gibt's einen Cava im spanischen Katalonien. Dort produziert das spanische Familienunternehmen Freixenet seit 150 Jahren hochwertige Cavas nach dem traditionellen Verfahren der Flaschengärung. Als international renommierte Marke exportiert Freixenet seine beliebten Cavas in alle Welt.

### Heute schon intermodal unterwegs

Seit 2008 hat die deutsche Tochtergesellschaft des spanischen Konzerns die volle Verantwortung für alle betrieblichen Funktionsbereiche und bestimmt somit auch die Logistik. Nachhaltigkeit spielt für Freixenet eine wichtige Rolle. Dies schließt natürlich den Transportweg ein. Für die Schiene spricht, so Jörg Seyffarth, Leiter Logistik, die zuverlässige und kontinuierliche Versorgung mit Waren, unabhängig von Wettereinflüssen oder verstopften Autobahnen. Um die Warenversorgung für das Distributionslager in Bingen zu gewährleisten, ist ein ausgewogenes Konzept erforderlich, das Risiken minimiert, indem es die Schiene einbezieht. Für die Transportkette sind zuverlässige Partner mit marktgerechter Preisstellung von großer Bedeutung. Auf diese Kriterien legt Freixenet besonderen Wert. Heute wird etwa die Hälfte der jährlichen Tonnage intermodal, also auf der Schiene und der Straße, transportiert.

### Risikostreuung mit mehreren Dienstleistern

Und so kommt der Cava von Freixenet nach Deutschland: Die Kellerei befindet sich in Sant Sadurni d'Anoia bei Barcelona. Von dort aus muss der Cava im Intermodalverkehr zunächst per Lkw transportiert werden, denn die Spurweite, also der Abstand zwischen den Schienen der Eisenbahngleise, ist in Spanien anders als in Frankreich und Deutschland. Nachdem



#### Produkt

Sekt (Cava)

#### Verlagerte Tonnage

etwa die Hälfte der jährlichen Tonnage

#### Unternehmen

Freixenet GmbH

#### Motivation für Verlagerung

Umweltgedanke, Risikostreuung

#### Verlagerungszeitpunkt

Dezember 2009

#### Strecke

Sant Sadurni d'Anoia (Spanien) – Perpignan oder Le Boulou (Frankreich) – Darmstadt oder Epinal (Frankreich) oder Bettembourg (Luxemburg) – Bingen

#### Streckenlänge

ca. 1.500 km

#### Transportunternehmen

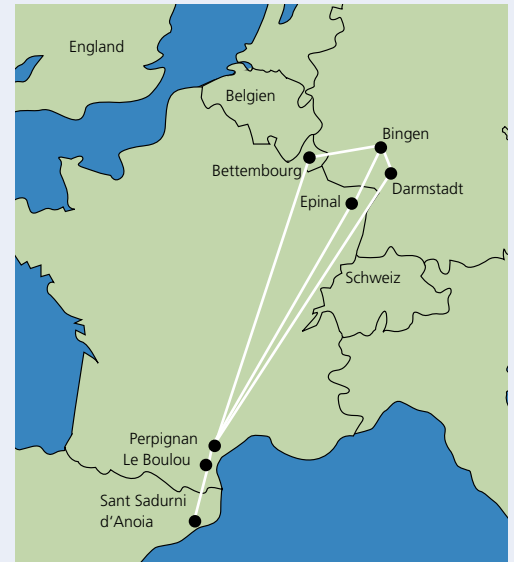
1. DB Schenker Rail Deutschland AG, DHL FoodServices GmbH (Logistik)
2. Lorry-Rail S.A. Vos Logistics Oss BV (Logistik)
3. DB Schenker Rail Deutschland AG, SNCF, Europorte France Eurorail NV/SA (Logistik)





Freixenet GmbH  
Jörg Seyffarth  
Leiter Supply  
Chain Management

Telefon +49 (0) 611-23 835149  
Fax +49 (0) 611-23 8352149  
joerg.seyffarth@freixenet.de  
www.freixenet.de/



die Paletten die ersten 200 km mit dem Lkw bis Perpignan oder Le Boulou, kurz hinter der französischen Grenze, transportiert wurden, geht es mit der Bahn weiter.

Logistikleiter Jörg Seyffarth und sein Team arbeiten im Intermodalbereich mit drei Speditionen, die auf intermodale Transporte spezialisiert sind: DHL FoodServices GmbH aus Mannheim, Vos Logistics Oss BV aus den Niederlanden und Eurorail NV/SA aus Belgien. Diese Dienstleister arbeiten wiederum mit verschiedenen (staatlichen und privaten) Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen und optimieren somit intern die Transporte.

Alle diese Dienstleister nutzen die Bahn im Hauptlauf und wählen dennoch unterschiedliche Lösungen: Zwei Dienstleister laden den Cava in den Terminals Perpignan und Le Boulou auf Bahnwaggons um, der dritte Dienstleister verlädt ganze Sattelaufleger auf die Schiene.

Die Zielterminals befinden sich in Darmstadt, in Epinal (Frankreich) oder in Bettembourg (Luxemburg). Von dort bis zum Lager in Bingen wird wieder die Straße genutzt.

Neben dem Intermodalverkehr kann Freixenet weiterhin auf den reinen Transport per Lkw zurückgreifen. „Das ist unsere Art der Risikostreuung“, erklärt Jörg Seyffarth das Logistik-konzept von Freixenet. Schließlich muss Freixenet, als Marktführer für Cavas in Deutschland, die Warenversorgung mit seinen Erzeugnissen sicher und termingerecht gewährleisten, insbesondere unabhängig von Kapazitätsengpässen sowie von Verkehrs- und Wettereinflüssen.

## Salut auf die Schiene!

Durch die Einbindung der Intermodalverkehre in das Logistik-konzept entlastet Freixenet die Straßen. Das Unternehmen ist mit dem Konzept sehr zufrieden. Dies liegt vor allem auch an der bereits beschriebenen gezielten Auswahl der beteiligten Dienstleister.

Fakt ist: Seit Freixenet die Logistik selbst organisiert, ist der Schienenanteil gestiegen. Ob dieser in Zukunft weiter ausgebaut wird, hängt von strategischen Komponenten ab. Jörg Seyffarth: „Wir müssen die Preisentwicklung, aber auch die Entwicklung im Straßenverkehr mit Lenk- und Ruhezeiten sowie die Entwicklung der Mautgebühren berücksichtigen“. Für die Zukunft glaubt Jörg Seyffarth: „Die Schiene kann noch konkurrenzfähiger werden als bisher.“

Mit den hohen Investitionen in das Schienennetz setzt Spanien klare Signale. Davon könnte künftig der gesamte internationale Güterverkehr profitieren. Ein Salut auf die Schiene!





## Wassertransport auf Schienen

### Mineralwasser von der französischen Quelle nach Hockenheim, Duisburg und Worms

Im Herzen Europas, genauer gesagt im Naturschutzgebiet der französischen Auvergne, entspringt 90 Meter unter dem Vulkan »Puy de Dôme« die Quelle des Mineralwassers Volvic. Aus dem „Land der Vulkane“, wie dieses eindrucksvolle Gebiet liebevoll genannt wird, exportiert das Unternehmen Danone Waters sein Mineralwasser Volvic in alle Welt. Schon seit 2006 nutzt der zweitgrößte Produzent von Flaschenwasser weltweit die Schiene für seine Transporte – den Anfang machte das Mineralwasser evian: 130.000 Tonnen transportierte Danone Waters jährlich von der Quelle im französischen Évian-les-Baines per Schiene ins deutsche Hockenheim. Einsparung seit der Verlagerung: 4.500 Lkw-Ladungen pro Jahr (Die Allianz pro Schiene berichtete im März 2007 über die Erfolgsgeschichte, unter der Überschrift: „Schiene gräbt Straße das Wasser ab“, Seite 13\*). Nun vermeldet das Unternehmen eine weitere Verlagerung: Auch Volvic darf mit der Bahn fahren!

### Volvic sagt „adieu“ zur Straße – neue Logistikstrategie

In den letzten Jahren verzeichnete das Unternehmen, das mit evian und Volvic in Deutschland Marktführer ist, kontinuierliche Volumenzuwächse, passte seine Logistikstrategie entsprechend an und ermöglichte fortan auch eine Abholung in Deutschland. Eigens dafür erweiterte Danone Waters seine Logistikstandorte. Neben Hockenheim ist das Unternehmen nun auch in Worms und in Duisburg vertreten, wobei alle Standorte von der Quelle bzw. der Güterverkehrsstelle Riom direkt mit dem Zug beliefert werden. Die Entfernung Riom – Worms/Hockenheim beläuft sich auf rund 700 km, nach Duisburg sind es ca. 900 km. Seit Januar 2010 ist der Transport für beide Marken auf die Schiene verlagert worden. Das entspricht jährlich ca. 28.000 Lkw-Ladungen.

Zur Durchführung der Logistik wurden eigens zwei Verkehrsdienstleister-Konstellationen anhand eines Tenders ausgewählt, die beide Marken und alle Relationen schultern



können: Die französische Bahn SNCF übernimmt die Wegstrecke bis Forbach/Saarbrücken, Wincanton übernimmt durch Deutschland. Das andere Logistikpaar setzt sich zusammen aus der französischen ECR und der DB Schenker Rail.

#### Produkt

Mineralwasser

#### Verlagerte Tonnage

ca. 600.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 28.000 Lkw

#### Unternehmen

Danone Waters Deutschland GmbH

#### Motivation für Verlagerung

Umweltvorteile

#### Verlagerungszeitpunkt

evian: 2006, Volvic: Januar 2010

#### Strecke

Volvic – Riom (Frankreich) – Hockenheim, Worms und Duisburg (Deutschland)

#### Streckenlänge

ca. 700 – 900 km

#### Transportunternehmen

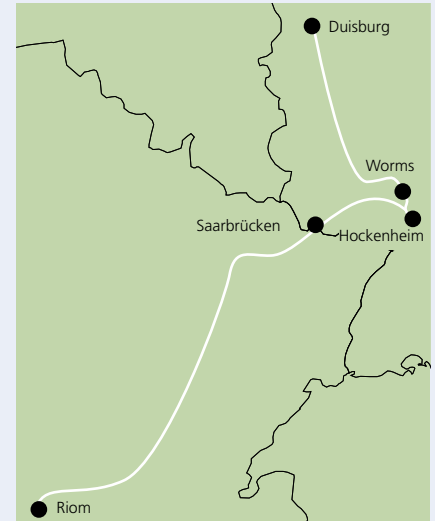
SNCF und Wincanton GmbH, Euro Cargo Rail SAS und DB Schenker Rail Deutschland AG



Danone Waters Deutschland GmbH  
Heiko Gerling  
Supply Chain Director

Telefon +49 (0) 69 71-91 35 170  
Fax +49 (0) 69 71-91 35 140

reception.dwge@danone.com  
www.danone-waters.de



„Die Wahl fiel auf diese beiden Logistikpaare, weil sie das beste Preis-Leistungs-Verhältnis angeboten hatten“, erklärt Heiko Gerling, Supply Chain Direktor bei Danone Waters, und ergänzt: „Gerade im Hinblick auf den offenen Bahnmarkt würden wir uns aber weitere Anbieter wünschen. So könnten wir die Angebote der privaten Eisenbahnen stärker berücksichtigen.“ Zwischen Frankreich und Deutschland laufen je nach Saison 5-12 Ganzzüge pro Woche mit 26 Standardwaggons per Zug.

## Reduktion des ökologischen Fußabdruckes um 40 Prozent

„Gerade Nachhaltigkeit und vor allem die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks sind große Themen für Danone Waters“, so Gerling weiter. Dies sei auch die Erwartungshaltung der Kunden, die sich eine „grüne Logistik“ für die Transportkette wünschen würden. Das Unternehmen hat sich das klare Ziel gesetzt, den ökologischen Fußabdruck zwischen 2008 und 2011 um 40 % zu reduzieren. Somit sei für Danone Waters nicht nur der ökologische Transport von Bedeutung, erklärt Gerling, sondern zum Beispiel auch fachgerechtes Recycling, die Nutzung nachwachsender Rohstoffe und innovative Verpackungsideen.

## EU-Förderung für die Transportlösung – weitere Verlagerungen

Der Kombinierte Verkehr hilft Danone Waters bei der Umsetzung seiner ökologischen Ziele. Daher baut das Unterneh-

men seinen Zuganteil im Logistikbereich stetig aus. Aktuell wird intensiv mit potenziellen Partnern darüber nachgedacht, wie man die noch leeren Waggons auf dem Rückweg nach Frankreich sinnvoll beladen könnte. Denn damit wäre die Wirtschaftlichkeit noch weiter optimiert, die Emissionen würden weiter gesenkt. Auch innerhalb Deutschlands will Danone Waters den Kombinierten Verkehr nutzen. Derzeit wird die Strecke vom Zentrallager zum Kombiverkehrsterminal in Berlin ebenfalls schon mit dem Zug zurückgelegt und erst dort übernehmen Lkw den Kurzstreckentransport zum Kunden. Die ersten Testversuche seien, so Gerling, vielversprechend verlaufen. Die Straße sei zwar weiterhin konkurrenzfähig, doch das Markenunternehmen ist klarer Fürsprecher der Schiene.

Als eines der ersten Unternehmen in Deutschland wurde Danone Waters in das EU-Förderprogramm Marco Polo aufgenommen und für seine Logistiklösungen ausgezeichnet. Viel Zuspruch für die Schienen-Strategie komme außerdem direkt aus dem Markt, von den Handelspartnern, berichtet Gerling nicht ohne Stolz. Er sieht darin eine Bestätigung der eingeschlagenen Richtung. Die etwas geringere Flexibilität der Schiene wird mit höheren Sicherheitsbeständen ausgeglichen, das hat das Unternehmen in den letzten Jahren gelernt. Also kann die Schiene dem Lkw problemlos das Wasser reichen!

\* Online unter [www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/mehr-bahn-wagen/mehr-bahn-wagen.pdf](http://www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/mehr-bahn-wagen/mehr-bahn-wagen.pdf)





Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstraße 18 | 10117 Berlin  
T +49.30.2 46 25 99-0 | F +49.30.2 46 25 99-29  
E info@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de



Diese Broschüre wurde als Teil des Projektes FLAVIA ([www.flavia-online.de](http://www.flavia-online.de)) erstellt.

Das Projekt wird von der Europäischen Union aus dem Programm Central Europe (European Regional Development Fund) gefördert.