

# Die Bahn bringt's!



10 kluge Verlagerungsbeispiele  
vom LKW auf die Schiene

## **INHALT**

Vorwort	Seite 3
Vorstellung des <i>FLAVIA</i> Projektes	Seite 4
Schienengüterverkehr in Österreich	Seite 5
Asamer Kies- und Betonwerke GmbH	Seite 8
Hagleitner Hygiene International GmbH	Seite 10
Hermann Pfanner Getränke GmbH	Seite 12
Kieswerk Starkenbach GmbH/Rail Cargo Austria AG	Seite 14
Kraft Foods Österreich Production GmbH	Seite 16
Lenzing AG	Seite 18
Logistik Service GmbH/voestalpine Stahl GmbH	Seite 20
REWE International AG/Gebrüder Weiss GmbH	Seite 22
RHI AG	Seite 24
Zapf 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 km) 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: Freight and Logistics Advancement in Central/South-East Europe – Validation of trade and transport processes, Implementation of improvement actions, Application 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.

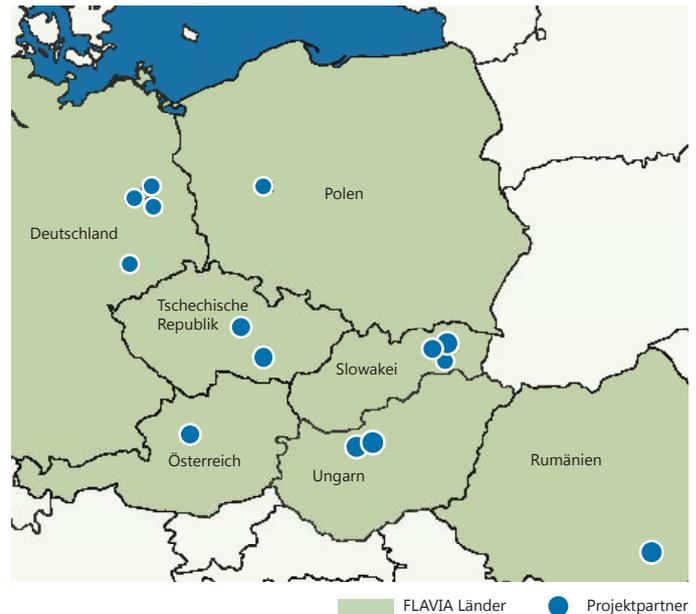
14 Partner aus den sieben Ländern **Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien, Österreich und Deutschland** sind am *FLAVIA*-Projekt beteiligt, Lead Partner ist die Technische Hochschule Wildau. Die beteiligten Regionen bilden den *FLAVIA*-Korridor.

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. Das Logistikum Steyr sammelte die hier vorgestellten Verlagerungsbeispiele für Österreich.

Sie können für weitere Unternehmen Vorbild und Entscheidungshilfe sein.

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



#### IMPRESSUM

Herausgeber:

Logistikum Steyr - die Logistik-Kompetenz der FH Oberösterreich

Wehrgrabengasse 1-3  
4400 Steyr

Tel. +43(0)50804-33220  
Fax +43(0)50804-33299

logistikum@fh-steyr.at  
www.logistikum.at

Redaktion, Inhalt:  
Gerald Aschauer  
Christian Flotzinger  
Christian Haider

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

Streckenkarten:  
Technische Hochschule Wildau

Layout:  
Lücken-Design, luecken-design.de

Stand: Juni 2012

# Schiengüterverkehr in Österreich

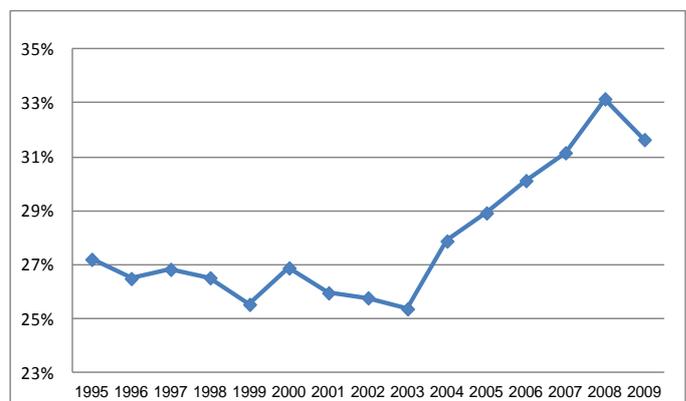


Im Schienengüterverkehr wurden 2011 von allen in- und ausländischen Eisenbahnunternehmen (EVU) insgesamt 107,6 Mio. Tonnen an Gütern auf dem österreichischen Schienennetz befördert. Aufgeteilt nach Verkehrsbereichen ergab sich folgendes Bild: Inlandverkehr 34,8 Mio. Tonnen, grenzüberschreitender Empfang 32,5 Mio. Tonnen, grenzüberschreitender Versand 20,2 Mio. Tonnen und Transitverkehr 20,1 Mio. Tonnen.

Quelle: Statistik Austria

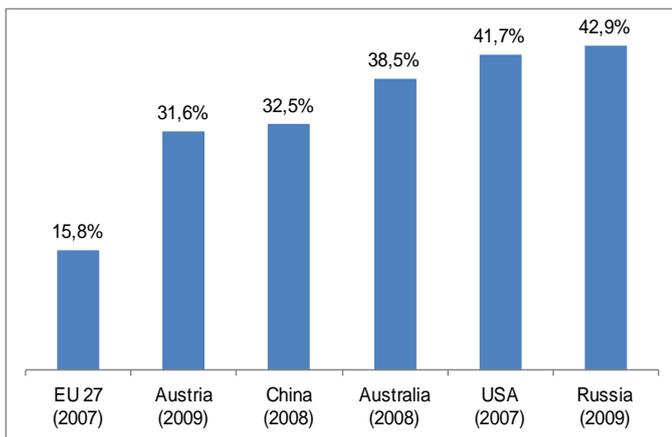
## Österreich auf einem guten Weg

Österreich liegt beim Bahngüterverkehr im EU-Spitzenfeld. Pro Kopf wird dreimal so viel mit der Bahn transportiert wie im EU-Durchschnitt. Die Entwicklung des österreichischen Marktanteils im Schienengüterverkehr (Verkehrsleistung) zeigt dabei folgendes Bild.



Entwicklung des österreichischen Marktanteils im Schienengüterverkehr in Prozent (Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometern von: Schiene, Straße, Binnenschiff und Rohrfernleitungen.)

Quelle: Statistical Pocketbook 2011, VCÖ;



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

Quellen: Allianz pro Schiene/Logistikum Steyr - 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 Österreich 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.

In dieser *FLAVIA*-Broschüre werden zehn Beispiele erfolgreicher Verlagerungen in Österreich vorgestellt. Die Beispielsammlung beschreibt den Entscheidungs- und Umsetzungsprozess aus Verladersicht, d.h. aus Sicht derjenigen, die im Güterverkehr über die Wahl des Verkehrsträgers entscheiden. Es wird gezeigt, wie die Schiene erfolgreich, kostensparend und ressourcenschonend in die Logistikette integriert werden kann.

Die von den vorgestellten 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. So verursacht der umweltfreundliche Gütertransport auf der Bahn 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. Mehr als die Hälfte des Schienengüterverkehrs in Österreich ist heute grenzüberschreitender Verkehr oder Transitverkehr.

Auch andere Trends eröffnen dem Schienengüterverkehr neue Chancen, darunter die zunehmende Containerisierung oder auch die stark wachsende Bedeutung der Energieeffizienz (systembedingter Vorteil für die Schiene). Zugleich ist der Schienenverkehr durch die Marktöffnung und die entstandene neue Anbietervielfalt wettbewerbsfähiger und kundenorientierter geworden. 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 wettbewerbsfähiger werden. Eine der Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die energieeffiziente Schiene ist die Förderung von privaten Gleisanschlüssen durch die öffentliche Hand.

### **Förderungsmöglichkeiten in Österreich und der Europäischen Union**

Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr	<a href="http://www.awsg.at/">http://www.awsg.at/</a>
Programm für die Unterstützung von Umschlaganlagen im Intermodalen Verkehr Straße-Schiene-Schiff	<a href="http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen.html">http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen.html</a>
ERP-Verkehrsprogramm des awsg	<a href="http://www.awsg.at/">http://www.awsg.at/</a>
Programm zur Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen	<a href="http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen.html">http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/anschlussbahnen.html</a>
Marco-Polo Programm der EU	<a href="http://ec.europa.eu/transport/marco-polo/home/home_en.htm">http://ec.europa.eu/transport/marco-polo/home/home_en.htm</a>
iv2splus Programm des bmvit	<a href="http://www.ffg.at/iv2splus">http://www.ffg.at/iv2splus</a>
Staatspreise	<a href="http://www.bmvit.gv.at/ministerium/staatspreis">http://www.bmvit.gv.at/ministerium/staatspreis</a>
Europäische Forschungsrahmenprogramme	<a href="http://cordis.europa.eu/fp7">http://cordis.europa.eu/fp7</a> <a href="http://www.ffg.at/rp7">http://www.ffg.at/rp7</a>

### **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 Verlagerer weiter daran arbeiten, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – die Zeit ist reif dafür.

## Kieswerk baut auf kalkulierbare Transporte

### Schotter und Kies von Roitham nach Linz

Das oberösterreichische Familienunternehmen Asamer Kies- und Betonwerke GmbH transportiert Rohstoffe aus dem Kieswerk Roitham umweltfreundlich per Bahn ins Asamer-Betonwerk nach Linz. Das Unternehmen investierte in Summe 8 Mio. Euro in den Ausbau der Verladestelle und der Errichtung von Bahnanschlüssen an das Schienennetz und spart jährlich 1.920 Tonnen CO<sub>2</sub> ein.

#### **Alles auf Schiene**

Im Kieswerk Roitham bei Gmunden/Oberösterreich wird seit Juni 2010 das Betonwerk in Linz mit den Zuschlagstoffen Sand und Kieskörnungen versorgt. Diese wurden zuvor per LKW transportiert, was einer Streckenlänge von durchschnittlich 120 km (hin und retour) entspricht. Dies gilt ebenso für Binde- und Zusatzmittel. Durch den Umstieg zu Beginn des Jahres 2010 können 80 bis 90 % der in Roitham gewonnenen Rohstoffe per Bahn abtransportiert werden, der Rest wird aus logistischen Gründen weiterhin per LKW befördert. In Summe 180.000 Tonnen Schotter und Kies werden über die beiden Anschlussstellen Steyermühl (Standort Roitham) und Kleinmünchen (Standort Betonwerk Linz) transportiert. Die Verladung in Roitham erfolgt von Montag bis Freitag bis 7:30 Uhr, je nach Bedarf auch an Samstagen. In Linz werden die mit Zuschlagstoffen beladenen Mobiler-Container vom Waggon direkt auf einen LKW geladen, zur Entladestation gefahren, entladen und retour zum Bahnhof gebracht.

#### **Steigende Umweltbelastung – für Asamer ein wichtiges Thema**

Asamer befasst sich intensiv mit dem Problem der steigenden Umweltbelastung und sucht nach Möglichkeiten zur Reduktion der Schadstoffemissionen. Das Unternehmen spart durch den Schienentransport jährlich 14.500 LKW-Fahrten und somit 1.920 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. 14.500 Fahrbewegungen weniger bedeuten 850.000 LKW-Kilometer, für die 350.000 Liter Diesel verbraucht würden. Für die Errichtung der Bahnanschlüsse an das öffentliche Verkehrsnetz und den Ausbau der Verladung wurden insgesamt 8 Mio. Euro investiert. Die daraus resultierenden Vorteile sind nicht von der Hand zu weisen. Zum einen ist in den letzten Jahren die LKW-Leistung (gemessen in Tonnen/Tag) auf der Stre-



cke Roitham – Linz gesunken. Das liegt vor allem an der Tatsache, dass Linz und die dazugehörige Westautobahn ein potentielles Nadelöhr darstellen. Die Kosten bleiben jedoch gleich beziehungsweise werden in der Zukunft weiter steigen (Personal- und Treibstoffkosten)

#### **Produkt**

Schotter/Kies

#### **Verlagerte Tonnage**

180.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 7.200 LKW

#### **Unternehmen**

Asamer Kies- und Betonwerke GmbH

#### **Motivation für Verlagerung**

Entlastung von Umwelt und Verkehr, Reduktion von Schadstoffemissionen - Einsparung von jährlich 1.920 CO<sub>2</sub>

#### **Verlagerungszeitpunkt**

Beginn 2010

#### **Strecke**

Kieswerk Roitham (bei Gmunden in OÖ) ins Asamer Betonwerk nach Linz (OÖ)

#### **Streckenlänge**

ca. 60 km

#### **Transportunternehmen**

Stern & Hafferl Verkehrsges.m.b.H., Rail Cargo Austria AG



Asamer Kies- und Betonwerke GmbH  
Roland Raffelsberger  
Geschäftsführer

Telefon: +43 (0)50799-4100  
r.raffelsberger@asamer.at  
www.asamer.at



### **Man muss die Chance nutzen, wenn sie da ist!**

Der gewonnene Rohstoff wird in einem „Aufgabebunker“ aufgegeben. Ab diesem Produktionsschritt erfolgen die vollständigen mannlosen Aufbereitungs-, Wasch- und Zerkleinerungsprozesse, lediglich die Überwachungsfunktion wird von dem Betriebsleiter durchgeführt. „Ein wichtiger Erfolgsfaktor ist die gegebene Infrastruktur - fällt diese Grundbasis weg, wäre die Realisierung eines Bahntransportes schwierig“, berichtet Geschäftsführer Roland Raffelsberger. Jedoch wurde von den Verantwortlichen die Chance zur Umstellung erkannt und genutzt. Der Einsatz der Bahn ist vor allem dort sinnvoll, wo konstante Mengen mit regelmäßiger Frequenz transportiert werden. Der Zug muss immer bezahlt werden, egal ob er leer, halbvoll oder komplett beladen ist. Dadurch ist die Thematik der Kapazitätsauslastung sehr wichtig. Durch eine exakte Planung der gesamten Anlage und der dazugehörigen Verladeleistung von mehreren 100 Tonnen pro Stunde kann eine Auslastung von fast 100 % erreicht werden. Weiters ist ein enges Zeitfenster für die Verladung gegeben. Dadurch wurden bereits heute zwei Förderbänder eingeplant, um auch für die Zukunft und somit für tendenziell noch kürzere Zeitfenster gerüstet zu sein. Durch den neu entwickelten Ablauf auf der Strecke Roitham – Linz – Roitham konnten auch wirtschaftliche Einsparungen vorgenommen werden. Die Zuschlagstoffe werden im Vorbahnhof Steyrermühl direkt von den Rohstofflagern auf die Bahn (Mobiler-Container) verladen, die Waggons mit den

beladenen Containern zum Bahnhof Linz-Kleinmünchen gefahren und dort auf dem Anschlussgleis der Firma Asamer abgestellt. Vom Bahnhof Linz/Kleinmünchen werden die Zuschlagstoffcontainer mit dem MOBILER – LKW in das Betonwerk Linz transportiert, dort entladen und wieder retour zum Bahnhof gebracht. Dieser Zyklus wiederholt sich bis zu 30mal am Tag. Da die unterschiedlichen Zuschlagstoffe nun, geboxt in Containern, in unmittelbarer Nähe (rund 1.5 km) zur weiterverarbeitenden Produktionsstätte (Betonwerk) am Bahnhof Kleinmünchen zwischengelagert, ist die Disposition der jeweils benötigten Materialien „Just in Time“ durchführbar. Zusätzlich konnte der Werkverkehr eingespart werden (Einsparung von 6 Stück 5-Achs-LKWs). Vorgeschriebene Ruhezeiten der LKW Fahrer sind somit kein Thema mehr. Zusätzlich entstehen keine Wartezeiten bei der Be- und Entladung durch mehrere wartende LKWs.

### **Bahnlösung ist absolut zufriedenstellend**

Die verantwortlichen Personen bei Asamer sind mit der entwickelten Transportlösung sehr zufrieden. Interne Problemherde, wie die gesetzlichen Ruhezeiten beim Werkverkehr und die Unwägbarkeiten im Straßenverkehr fallen weg. „Aktuell gibt es im Bereich Vorchdorf-Steyrermühl eine 10 km lange Baustelle. Diese würde den Rohstofftransport mittels LKW stark belasten. Durch die Bahnlösung sind uns solche unkalkulierbaren Gegebenheiten völlig egal“, bringt Raffelsberger die Vorteile auf den Punkt. Es kann festgehalten werden, dass die Bahn für das Unternehmen kalkulierbare Werte erzeugt, hingegen der LKW Transport oftmals nur Schätzungen zulässt.



## Innovative Produkte auf Schiene

Artikel für die professionelle Hygiene von Zell am See zu den Servicecentern nach Imst, Villach, Graz und Wien

Die Hagleitner Unternehmensgruppe gilt als der Partner für alle Fragen der professionellen Hygiene. Innovative Systeme für Waschraum-, Küchen-, Wäsche- und Objekt-hygiene bieten wirtschaftliche Lösungen für die Kunden. Auch der Bahntransport spielt eine wesentliche Rolle bei Hagleitner!

### **Nicht nur Massengüter sind für die Bahn interessant**

Im modernsten chemisch-technischen Betrieb Europas, am Stammsitz (Head Office) in Zell am See, werden bei Hagleitner weit mehr als 100 eigene Rezepturen entwickelt und produziert. Rund 8.000 Tonnen Handtuch- und Toiletpapier werden jährlich erzeugt. Im Spenderbau verlassen 250.000 Stück pro Jahr das Werk. Dabei sind Speziallösungen für die Waschraum-, Wäsche-, Küchen- und Objekthygiene der zentrale Unternehmensgegenstand. Diese werden unter anderem mit Hilfe der unternehmenseigenen Anschlussbahn, welche 2004 eröffnet wurde, zu den Servicecentern in Imst, Villach, Graz und Wien transportiert. Zu diesen Destinationen wird jährlich ein Transportaufkommen von ca. 6.000 Tonnen mit der Bahn versendet. Ursprünglich wurden LKW-Transportlösungen eingesetzt. Durch den Umstieg können auf diesen nationalen Strecken jährlich ca. 300 LKW von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dabei bedarf es keiner Terminals, welche die Güter umschlagen. Diese direkte Verbindung des Produktionsstandortes Zell am See mit den Servicecentern ist ein großes Plus in der Transportabwicklung, da die täglichen logistischen Herausforderungen im Bereich ein- und abgehende Waggons durch die Lösung mit hoher Zuverlässigkeit, aber auch mit verbesserter Flexibilität in der Verladung gemeistert werden. Durchschnittlich gehen zwei Waggons täglich von Zell am See ab. Zusätzlich sind drei Waggons wöchentlich abzuwickeln, die zugehend nach Zell am See verkehren. Markus Kollmaier, Managing Director bei Hagleitner Hygiene, sieht vor allem die freien Be- und Entlademöglichkeiten sowie das vergrößerte Transportvolumen als große Vorteile.



#### **Produkt**

Artikel für die professionelle Hygiene

#### **Verlagerte Tonnage**

Ca. 6.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 300 LKW

#### **Unternehmen**

Hagleitner Hygiene International GmbH

#### **Motivation für Verlagerung**

Freie Be- und Entlademöglichkeiten sowie ein vergrößertes Transportvolumen

#### **Verlagerungszeitpunkt**

2004

#### **Strecke**

Vom Produktionsstandort in Zell am See zu den Servicecentern in Imst, Villach, Graz und Wien

#### **Streckenlänge**

Unterschiedliche Streckenlängen

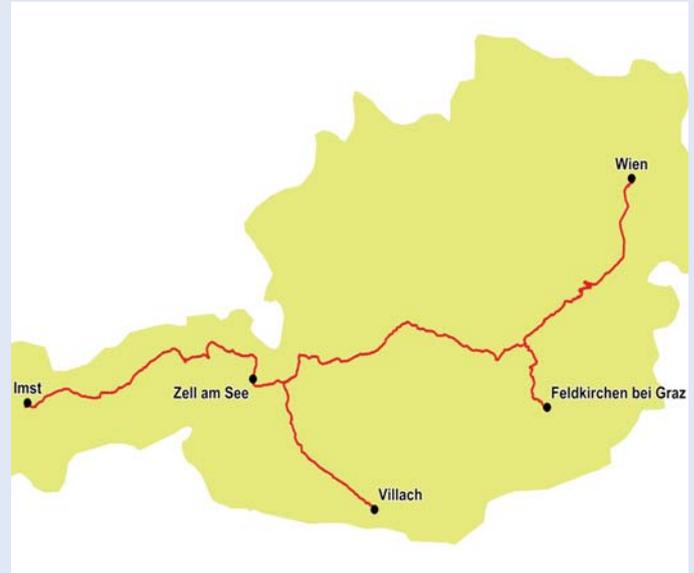
#### **Transportunternehmen**

Rail Cargo Austria AG



Hagleitner Hygiene International GmbH  
Markus Kollmaier  
Managing Director

Telefon: +43 (0)50456-13001  
markus.kollmaier@hagleitner.at  
www.hagleitner.com



### **Standortsicherung durch Bahntransporte**

Neben den dargelegten logistischen Vorteilen war die Entscheidung für die Errichtung einer Anschlussbahn ein überlebenswichtiger Faktor für den Standort Zell am See. Ohne Bahnanschluss wäre kein weiterer Ausbau der Produktionsstätte möglich gewesen, da die logistischen Anbindungen von und nach Zell am See durch ungünstige geographische Gegebenheiten charakterisiert sind. Durch die Realisierung der Anschlussstelle konnte dieser Nachteil jedoch egalisiert werden. Dabei mussten auch einige Anstrengungen unternommen werden. Die Kosten von ca. 1,7 Mio. Euro wurden durch Förderungen von Bund (40 %) und Land (10 %) gestützt. Dabei war eine Mindesttransportquote von 5.000 Tonnen jährlich gefordert. Schwierig gestalteten sich zu Beginn auch die Verhandlungen bezüglich Frachtkosten. Alle diese Aufgaben wurden jedoch durch großen Einsatz und Überzeugungskraft erledigt. Darüber hinaus erfolgte 2008 eine Vergrößerung des bereits vorhandenen Anschlussgleises von ca. 300 auf 375 Meter. Aufgrund der Ausbauten im Zentrallager wurde auch die Gleisanlage dementsprechend adaptiert. Zusätzlich wurde bei der Anschlussstelle eine weitere Überdachung gebaut, um witterungsunabhängige Verladetätigkeiten noch flexibler vornehmen zu können. Auch hier waren Bund und Land die Förderstellen, welche die Fertigstellung im März 2009 mit ermöglichten.

### **Sanfter Gütertransport soll ausgedehnt werden**

Beim Thema Standortsicherung fällt die Einschätzung von Seiten des Unternehmens positiv aus. Die Implementierung der derzeitigen Transportlösungen war die richtige Entscheidung. Weiters ist man bestrebt, auch in Zukunft sovielle Mengen wie nur möglich auf die Schiene zu verlagern. Dies hängt zusätzlich auch von den wirtschaftlichen Faktoren, wie der Kostenentwicklung im Bereich Bahntransport ab. Der Schienengüterverkehr ermöglicht für die Hygieneartikel einen "sanften Transportprozess" der kaum Schäden am Produkt verursacht. Daher werden laufend Möglichkeiten gesucht und analysiert, wie die umweltfreundliche Transportlösung noch verbessert beziehungsweise optimiert werden kann. Die Hagleitner Unternehmensgruppe hat seit dem Jahr 2004 an einer stetigen Erhöhung des Transportvolumens im Bereich der Bahn gearbeitet und dies bis 2010 auch erfolgreich umgesetzt. Durch enorme Preissteigerungen des Bahntransportes im Jahr 2011 wurde diese Bestrebung unterbrochen. „Heute sind wir aber zuversichtlich den alten Kurs wieder aufnehmen bzw. fortführen zu können“, berichtet Kollmaier. Dieses Vorhaben ist ein realistisches Ziel für die nächsten Jahre und durch die langjährige Erfahrung der verantwortlichen Personen bei Hagleitner durchaus realisierbar.



## Bekanntnis zur Bahn

### Fruchtsäfte von Enns nach Sizilien (Italien)

Der Vorarlberger Fruchtsaft- und Eisteehersteller Pfanner mit Sitz in Lauterach (Zentrale) ist ein österreichischer Getränkeproduzent mit internationalen Tätigkeiten. 1986 wurde in Enns/OÖ, im Einzugsgebiet der großen Obstgebiete, ein leistungsfähiges Werk für die Produktion von Fruchtsaftkonzentraten errichtet. Der Schwerpunkt dieses Ausbaus in Oberösterreich lag zu Beginn auf der Obstlieferung. Im Laufe der Jahre wurde der Ausbau der Produktionsanlage forciert und immer mehr Fertigprodukte von Enns ausgeliefert. Der unternehmenseigene Gleisanschluss ist bereits 1986 errichtet worden und ist seit jeher ein wichtiger Bestandteil für die Transportabwicklung bei Pfanner. Als Lebensmittelproduzent operiert Pfanner mit großen Mengen an Fertigprodukten. In Enns werden Eistee und Fruchtsäfte erzeugt. Die entsprechenden Mengen können dabei optimal auf der Bahn bewegt werden. Gerade im Zielland Italien kann die Bahn mehrere Vorteile ausspielen.

#### **Keine Abhängigkeit bei Transportplanung**

Die Logistikverantwortlichen bei Pfanner berichten, im Zuge der Transportorganisation von Auslieferungen zu den italienischen Kunden, von aufwändigen Suchen nach geeigneten Transportunternehmen. Dieser Prozess stellte sich in der Vergangenheit als sehr schwierig und unberechenbar dar. Kalkulierbare Preise sind in diesem Szenario eine Wunschvorstellung. Eine Unsicherheit in der Planung ist die Folge. Durch den Umstieg auf Bahntransporte von Enns nach Sizilien im Jahr 2007 wurde diese Abhängigkeit vermindert und der Fokus konnte ab diesem Zeitpunkt auf interne Anforderungen gelegt werden. Hier spielt vor allem der Faktor Zeit eine wesentliche Rolle. Die Beladung der Waggons kann in den Randzeiten vorgenommen werden, sprich in Zeiten, wo in der Verladetätigkeit freie Kapazitäten entstehen. Der Einsatz des Personals kann flexibler gestaltet werden. Externe Zeitfenster, die für Zeitdruck sorgen würden, fallen weg. Es gibt beispielsweise keine externen LKW Fahrer, welche auf die Verladung der Fertigwaren warten. Vielmehr existieren interne Zeitfenster, die genau mit den jeweiligen Produktionsbereichen abgestimmt sind.



#### **Produkt**

Fruchtsäfte/Eistee

#### **Verlagerte Tonnage**

ca. 5.600 Tonnen pro Jahr, entspricht 235 LKW

#### **Unternehmen**

Hermann Pfanner Getränke GmbH

#### **Motivation für Verlagerung**

CO<sub>2</sub> Einsparungen, bessere Flexibilität der Planung, höhere Transportkapazität

#### **Verlagerungszeitpunkt**

2007

#### **Strecke**

Enns - Belpasso

#### **Streckenlänge**

1.850 km

#### **Transportunternehmen**

SCHENKER & CO AG



Hermann Pfanner  
Getränke GmbH  
Peter Spiegel  
Leiter Logistik

Telefon: +43 (0)5574-6720-119

peter.spiegel@pfanner.com  
<http://www.pfanner.com>



### **Großkunde in Italien wird mit Bahn versorgt**

In Sizilien (Italien) sitzt ein großer Kunde von Pfanner. Eine Palette beladen mit Fruchtsäften wiegt ca. 850 kg. Wurde ein Frächter mit einem Kühlwagen organisiert, konnte dieser maximal 26 Paletten transportieren. Mit der neuen Bahnlösung, welche 2007 implementiert wurde, konnte diese gewichtsgebundene Einschränkung eliminiert werden. Durch die großen Mengen, die auf dieser Destination bewegt werden, lag der Schluss eines Bahntransportes nahe. Die eingesetzten Waggons können 61 Stellplätze/Paletten lagern. Dazu verfügen diese über Trennwände, die für die entsprechende Ladungssicherung sorgen. Mit der Bahn können somit ca. 55 Tonnen bewegt werden. Insgesamt wurden 2011 6.600 Paletten nach Sizilien transportiert. Das sind 5.600 Tonnen, was einem äquivalent von 235 LKW Fahrten, die auf die Schiene verlagert wurden, entspricht. Umgesetzt wurde dieses Projekt in Kooperation mit SCHENKER & CO AG, welcher ein langjähriger und zuverlässiger Partner für Pfanner ist. Gerade bei den Bahnlösungen wurden in den letzten Jahren viele individuelle Lösungen ausgearbeitet. Schenker organisiert den Transport und stellt eine ganzheitliche Überwachung der Abläufe sicher. Pfanner besitzt zusätzlich die Möglichkeit, mit Hilfe eines elektronischen Bestellbuches der ÖBB, die Waggons selbst zu bestellen.

Der Großkunde in Italien verfügt leider über keinen eigenen Bahnanschluss. Somit muss der Nachlauf in Italien mittels LKW abgewickelt werden. Dazu wurde der Bahnhof Bic-

oca als Umschlagpunkt gewählt, da dieser in unmittelbarer Nähe des Kunden angesiedelt ist. Zusätzlich wurde ein ortskundiger Spediteur aufgebaut, mit dem rückblickend langjährige und positive Erfahrungen gemacht wurden. Dieser übernimmt die Waggons am Bahnhof Bicocca und schlägt diese auf den LKW um.

### **Ganzzüge verkehren weltweit**

Peter Spiegel, Logistikleiter bei Pfanner, sagt von sich selbst, dass er ein bekennender Bahnfan ist. Gerade dieser Aspekt, dass Pfanner mit großen Mengen operiert, spricht für diese Art des Transportes. Außerdem möchte Pfanner als Fruchtsafthersteller seine ökologische Verantwortung wahrnehmen. Die Bahn ist dabei ein starker Partner. Gerade die Zusammenarbeit mit Schenker in vielen weiteren Projekten zeigt, dass die Beteiligten stark auf den Schienengütertransport setzen. Diese individuellen Lösungen sind ein Erfolgskonzept der Unternehmen. So beliefert Pfanner mit Schenker eine Tochterfirma in Rumänien mit einem Ganzzug. Auch die Länder Albanien, Türkei und Mazedonien werden mit der Bahn angefahren. Durch die langen Distanzen zu diesen Regionen, kann ein LKW Transport nicht wirtschaftlich konkurrieren.

Spiegel ist überzeugt, dass in Zukunft der Anteil am kombinierten Verkehr weiter steigen wird. Vor allem Huckepack Systeme stellen für das Unternehmen eine interessante Lösung dar. Die individuellen Transportkonzepte zeigen, dass Pfanner sehr erfolgreich mit dem Thema Bahn umgehen kann.

## Ökonomisch effizient investiert

Abbaumaterial per Bahn von Tirol über den Arlberg nach Dornbirn

Seit mehr als zwei Jahren ist die Bahnverladestelle in Schönwies in Betrieb. Rail Cargo Austria steht der Kieswerk Starkenbach GmbH als kompetenter Logistikpartner zur Seite und wickelt umweltfreundlich die Schienentransporte von Tirol nach Vorarlberg ab.

### **Schaffung der Infrastruktur zur Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene**

Seit der Fertigstellung der neuen, modernisierten Bahnverladeanlage der „Kieswerk Starkenbach GmbH“ in Schönwies, werden pro Jahr mehr als 200.000 Tonnen Abbaumaterial per Bahn von Tirol über den Arlberg nach Dornbirn befördert. Dieses innovative Projekt siegte in der Kategorie „Güterverkehr“ und holte den VCÖ-Mobilitätspreis 2011 nach Tirol. Ausgezeichnet wurde das Kieswerk Starkenbach für die Bahnverladestelle, wodurch allein im Jahr 2010 rund 3,2 Mio. LKW-Kilometer vermieden wurden. Mehr als 200.000 Tonnen Material werden pro Jahr statt auf der Straße auf der umweltfreundlichen Schiene transportiert. Dieses Projekt zeigt, dass die Verlagerung von der Straße auf die Schiene nicht nur klimafreundlich, sondern auch ökonomisch effizient ist. Für diesen auf die nächsten 20 Jahre fixierten Großauftrag der durch Rail Cargo Austria (RCA) abgewickelt wird, wurden die Gleislängen der Anschlussbahn in Schönwies auf 600 Meter verdoppelt. Über das neue, doppelstöckig ausgeführte Förderband wird das Material seit Oktober 2009 über eine Entfernung von 500 Metern vom Kieswerk Starkenbach unter der Autobahn A12 über den Inn zur Anschlussbahn befördert. Von dort fahren täglich zwei 1.600 Tonnen „schwere“ aber umweltfreundliche Güterzüge von Tirol nach Vorarlberg. Der heimischen Umwelt blieben damit im vergangenen Jahr 3,2 Mio. LKW-Kilometer erspart.

### **Modernste Verladeanlage – Doppelte Gleislänge – Lok-Roboter im Einsatz**

Das verlängerte Anschlussgleis liegt unmittelbar neben der Westbahnstrecke im Tiroler Oberland zwischen den Bahnhöfen Schönwies und Landeck-Zams und wurde für diese Spezialtransporte adaptiert. So wurde die Länge der



Gleisanlage von 300 auf 600 Meter verdoppelt, um das Aufstellen eines ganzen Zuges mit bis zu 18 Waggons zu ermöglichen. Ebenso erneuert und erweitert wurde die Förderanlage, welche das Abbaumaterial vom Kieswerk im Ortsteil Starkenbach auf dem kürzesten Weg unter der Autobahn A12 durch, über den Innfluss hinweg in die An-

#### **Produkt**

Mineralische Rohstoffe

#### **Verlagerte Tonnage**

200.000 Tonnen, entspricht etwa 14.000 LKW-Fuhren

#### **Unternehmen**

Kieswerk Starkenbach GmbH

#### **Motivation für Verlagerung**

Frachtkostenersparnis, erhöhtes Produktionsvolumen, erhöhte Kosten im Straßenverkehr, umweltschonender Verkehrsträger

#### **Verlagerungszeitpunkt**

Oktober 2009

#### **Strecke**

Schönwies - Dornbirn

#### **Streckenlänge**

ca. 115 km

#### **Transportunternehmen**

Rail Cargo Austria AG



Barbara und Thomas Waltle

Kieswerk Starkenbach GmbH Telefon: +43 (0)5442-62528  
 Thomas Waltle thomas.waltle@strengbau.at  
 Geschäftsführer www.strengbau.at

Rail Cargo Austria AG Telefon: +43 (0)664-8417667  
 Michael Fellier michael.fellier@railcargo.at  
 Standort Innsbruck www.railcargo.at



Zugstrecke

schlussbahn bringt. In Summe investierte Geschäftsführer Thomas Waltle rund 6 Mio. Euro in den Umbau der Anlagen, wo beispielsweise ein Doppelstockband für die Zuführung des Materials im Einsatz ist. In der Bahnverladestelle werden für die Beladung der Züge bis zu 4.000 Tonnen Material vorgelagert, welche über ein Förderband direkt in die Spezialwaggons der RCA eingebracht werden. Zum Einsatz kommt dabei ein funkferngesteuerter Lok-Roboter. Diese 50 Tonnen schwere Verschublokomotive fährt mittels Funkverbindung und ist abgestimmt mit einer Waage, welche das Gewicht der Ladung der Waggons misst. Beim Erreichen der maximalen Last von 64 Tonnen wird der nächste Waggon unter das Förderband geschoben. Nach nur 110 Minuten ist der Ladevorgang für den gesamten Zug abgeschlossen

### **Schwere Güterzüge mit 1.600 Tonnen Gesamtgewicht von Tirol nach Vorarlberg**

Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sind Großaufträge in dieser Dimension enorm wichtig. Bis zu zweimal pro Werktag verkehren die Schotterzüge zwischen Schönwies und der Anschlussbahn der Firma Rhombert Bau in Dornbirn. Mit einem Gesamtgewicht von 1.600 Tonnen wird jeder Zug mit der höchstmöglichen Last gezogen. Dabei werden für den Weg über die 1.310 Meter hohe Steilstrecke am Arlberg bei jedem Zug drei Taurus-Lokomotiven mit fast 30.000 PS Leistung vorgespannt. Bestandteil des

Gesamtkonzepts sind zudem modernste Güterwagen, welche für die einfache Beladung oben offen gestaltet sind. Durch einen elektromotorischen Antrieb erfolgt die Entladung der Baurohstoffe bei jedem einzelnen Wagen über zwei Klappen in weniger als 30 Sekunden.

### **Kieswerk Starkenbach GmbH**

Die Kieswerk Starkenbach GmbH ist aus der Firma Streng Bau GesmbH entstanden, welche im Jahr 1957 durch Herbert Streng gegründet wurde. Im Starkenbachtal bei Schönwies in Tirol werden schon seit mehreren Jahrzehnten hochwertige Straßenbaumaterialien und Zuschlagstoffe für Mischwerke hergestellt. In den 90er Jahren wurde das Kieswerk durch ein Anschlussgleis an die Bahnstrecke erschlossen und der Kundenkreis dehnte sich bis in die Schweiz aus. Im Zuge eines langfristigen Lieferabkommens mit der Rhombert Steinbruch GesmbH & Co KG in Vorarlberg wurde der Bahnanschluss entscheidend vergrößert und die Verladeleistung maximiert - nun verlassen täglich Ganzzugeinheiten die Anschlussbahn. Die Kieswerk Starkenbach GmbH wird in dritter Generation von Bmstr. Ing. Thomas Waltle, Enkel des Firmengründers, geführt. Er leitete den Ausbau der Aktivitäten auf der Bahn in die Wege. „Ohne einen so verlässlichen und engagierten Partner wie Rail Cargo Austria wäre eine solche Verlagerung auf die Bahn nie möglich gewesen.“, lobt Waltle die Zusammenarbeit mit Rail Cargo Austria.

## Make today delicious – die Bahn macht es möglich

### Rohkaffee von Bremen nach Wien

**D**urch den sogenannten Jacobs Rohkaffeezug des Unternehmens Kraft Foods wird der im Wiener Röstwerk benötigte Kaffee seit 2009 statt mit dem LKW, auf der Schiene von Deutschland nach Österreich transportiert. Diese Verlagerung bringt Einsparungen im Bereich des CO<sub>2</sub> Ausstoßes, des Energieverbrauches, der Transportkosten sowie eine Erhöhung der Produktionsflexibilität.

#### ***Von der Bohne bis zur Tasse***

Der Nachhaltigkeitsansatz von Kraft Foods ist in der Unternehmensphilosophie verankert. Er wird vor allem durch seine ehrgeizigen Ziele charakterisiert. In den Bereichen Rohwaren, Abfall, Energie, Wasser, Verpackung, Verkehr und Vertrieb, sollen bis 2015 viele Ziele umgesetzt werden, damit die Umweltbelastung weltweit verringert wird. Dabei ist auch der vermehrte Einsatz von intermodalen Transportlösungen ein wesentlicher Baustein. Großes Engagement wird bereits beim Anbau der Kaffeebohnen gezeigt. Nachhaltige Produktion ist ebenso ein Unternehmensgrundsatz, wie der Einsatz von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im gesamten Transportnetz. Nachdem die Bohnen geerntet sind, wird die Verschiffung nach Bremen abgewickelt. Dabei liegen die Kaffeebohnen lose in den Transportcontainern (Bulkladung), was dazu führt, dass größere Mengen verschifft werden können. In Bremerhaven wird der Umschlag durchgeführt. Seit 2009 werden die Bohnen von Bremen mit dem Rohkaffeezug in das Terminal Wien Freudenu geliefert. Auf diese Weise kann der gesamte Kaffeetransport von der Straße auf die Schiene gebracht werden. Der folgende Nachlauf von Freudenu in das Röstkaffeewerk Auhof wird mit dem LKW durchgeführt. „Durch den Umstieg auf die Bahn konnten der Energieverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um ca. 35 % verringert werden. Darüber hinaus können wir jährlich 1.218 LKW Fahrten von Bremen nach Wien, das sind ca. 1,1 Mio. Straßenkilometer, einsparen“, so der Werksleiter der Kaffeefabrik Wien und Umweltbeauftragte von Kraft Foods Wolfgang Stadler. Für die Umsetzung des Rohkaffeezugs wurde Kraft Foods 2009 mit dem begehrten Umweltpreis der Stadt Wien im Rahmen der Öko-Business Plan Initiative Wien ausgezeichnet.



#### ***Produkt***

Rohkaffee

#### ***Verlagerte Tonnage***

23.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 1.218 LKW

#### ***Unternehmen***

Kraft Foods Österreich Production GmbH

#### ***Motivation für Verlagerung***

Nachhaltigkeit als wesentlicher Bestandteil der Unternehmenstätigkeit; Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, des Energieverbrauchs und der Transportkosten sowie höhere Flexibilität in der Produktion.

#### ***Verlagerungszeitpunkt***

2009

#### ***Strecke***

Bremen - Wien

#### ***Streckenlänge***

1.000 km

#### ***Transportunternehmen***

Rail Cargo Austria AG, Logwin AG



Kraft Foods Österreich  
Production GmbH  
Wolfgang Stadler  
Werksleiter der Kaffeeabrik  
Wien und Umweltbeauftragter

Telefon: +43 (0)1605440  
wstadler@krafteuropa.com  
www.kraftfoods.at



### **Transporte am Wochenende und in der Nacht bringen Vorteile**

Ein großer Vorteil dieser Transportlösung ist die abgestimmte Taktung der Prozesse (Produktionsablauf) auf die intermodale Anlieferung mit der Konsequenz, dass die Bahnlieferungen kalkulierbar und transparent sind. Schwer einschätzbare Faktoren, die aufgrund von Unsicherheiten im Straßenverkehr anfallen, sind nicht mehr gegeben. Der LKW dient somit als Alternativlösung, falls es zu Bahntransportstörungen kommt. Zudem wird beim aktuellen Logistiksystem und der geschaffenen Transparenz die Flexibilität in der Produktion erhöht. Durch die Durchführung vieler Wochenendtransporte und Übernachtfahrten kann der Wochenbedarf an Rohkaffee zuverlässig zu Wochenbeginn nach Wien geliefert werden. Als Nachteil wird bei Kraft Foods die Tatsache gesehen, dass Änderungen beim fix festgeschriebenen Wochenbedarf an Bohnen nicht möglich sind.

### **Von Bremen nach Wien, von Bludenz nach Wien – die Bahn rollt immer weiter**

Durch die erreichte Verlagerung und der sich daraus ergebenden Möglichkeiten, versucht Kraft Foods immer mehr Transporte von der Straße auf die Schiene zu bringen. Man

weitert dieses Konzept, in Kooperation mit Logistikanbietern, auch auf die Fertigproduktlogistik aus – ein aktuelles Beispiel hierfür ist die Schokoladendistribution des Werkes in Bludenz. Somit wird auch beim Schokoladentransport bei Kraft Foods auf Nachhaltigkeit gesetzt. Seit 2008 werden rund 20 % des gesamten Schokoladenvolumens Österreichs von West nach Ost mit Hilfe der Bahn transportiert. Die umweltfreundliche Distributionslösung hat auch für Aufsehen über die österreichische Grenze hinaus gesorgt. So wird auch der Transport zu den jeweiligen Produktionsstätten innerhalb Deutschlands und Tschechiens mit der Bahn abgewickelt. Insgesamt konnten im Jahr 2010, durch optimierte Logistikkonzepte, rund 440.000 Straßenkilometer in Österreich eingespart werden.

Die Bahn stellt für Kraft Foods eine ideale Möglichkeit dar, um die gestellten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Neben der laufenden Optimierung der Beschaffungs- und Distributionswerke der Lieferanten bis zu den Warenempfängern, sind auch Laderaumoptimierungen und Leerfahrtenreduktion wichtige Themen die im Rahmen der Zielvorgabe „Einsparung von 80,5 Mio. km beim Transportnetz bis 2015“ umgesetzt werden.

## Die Rotbuche – ein gern gesehener Transportgast

Holztransporte im Zulauf-Verkehr bei Lenzing

Die Lenzing Gruppe versorgt die weltweite Textilindustrie mit hochwertig gefertigten Cellulosefasern. Diese werden aus dem natürlichen Rohstoff Holz industriell produziert. Dabei werden vor allem Rotbuchen aus Österreich, Deutschland, Ungarn, Slowakei, Tschechien und Rumänien in das Werk nach Lenzing transportiert.

### **Mengenaufkommen spricht für Bahnlösung**

Der Rohstoff Cellulose ist für die Papierherstellung wichtig. Das Unternehmen Lenzing nutzt diesen, um qualitativ hochwertige Produkte im Bereich der Faserproduktion zu generieren. Dabei ist vor allem Holz, welches zu 40 % aus Cellulose besteht, ein wichtiger Bestandteil. Hier wird auf einen breiten Beschaffungsmarkt gesetzt. Aus unterschiedlichen Ländern wie beispielsweise Deutschland und Tschechien sowie vielen weiteren europäischen Destinationen, wird vor allem die Rotbuche nach Lenzing transportiert. Die Buchenstämmen werden hauptsächlich (77 %) mit der Bahn angeliefert. Nach Qualitätsbestimmung, Eingangswägung und Probeentnahme erfolgt die Holzentladung entweder direkt zur Produktion oder auf eine Lagerposition. Zusätzlich werden im Outbound (Versand) 30 % der Transporte mit der Bahn abgewickelt. Mittels LKW werden die Produkte aus der Faserproduktion zu den Terminals (Ennschafen/Linz/Wels) gebracht, um anschließend mit der Bahn zu den Überseehäfen zu gelangen. In den letzten Jahren wurden die Transportmengen auf der Bahn von 800.000 Jahrestonnen auf ca. 1.800.000 Jahrestonnen gesteigert. Die Transportverlagerungen resultieren neben dem Umweltschutzgedanken auch daher, dass die Abfertigungs- und Stellflächen am Standort für größere LKW-Ströme nicht ausreichen. Besonders seit 2002 wird versucht, die Mehrmengen durch Produktionssteigerungen vorzugsweise auf die Schiene zu bringen. Umgerechnet entsprechen diese Mengen pro Jahr einem äquivalenten Aufkommen von 64.000 LKW Fahrten auf der Straße. Anhand dieser Größe wird deutlich, wie



#### **Produkt**

Rotbuche

#### **Verlagerte Tonnage**

950.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 38.000 LKW

#### **Unternehmen**

Lenzing AG

#### **Motivation für Verlagerung**

LKW Ströme können vorhandene Mengenaufkommen nicht bewerkstelligen

#### **Verlagerungszeitpunkt**

Seit 2002 werden Mehrmengen vorzugsweise mit der Bahn befördert

#### **Strecke**

Lenzing - Wienerwald, Darmstadt, Matramindszent (Ungarn), Medzilaborce (Slowakei), Jablonne v podjestedi (Tschechien), Negresti Oas (Rumänien)

#### **Streckenlänge**

Unterschiedliche Streckenlängen

#### **Transportunternehmen**

Rail Cargo Austria AG



Lenzing AG  
Rudolf Vogtenhuber  
Wood Yard & Industrial  
Railway Manager

Telefon: +43 (0)7672-701-2736  
r.vogtenhuber@lenzing.com  
www.lenzing.com



wichtig hier ein ausgereiftes Logistiksystem ist. Die Nutzung der Bahn als strategisches Transportmittel ist nur möglich, wenn dies Zielsetzung des Unternehmens ist und die interne Logistik und das Transportmanagement der Bahn eng zusammenarbeiten. Zusätzlich sind Holztransporte keine zeitkritischen Transporte und daher für den Schienengüterverkehr geeignet. Die Logistik mit Bahntransporten liegt in Summe unter den Kosten der vergleichbaren LKW-Fuhren.

### **Projekte im Bereich Bahntransport bringen Erfolge**

Aus der beschriebenen Zielsetzung des Unternehmens, Mengen auf die Schiene zu verlagern, resultiert die Tatsache, dass die Planung und Umsetzung der Verlagerungen in vielen verschiedenen Projekten vorgenommen wird. Diese werden von der Schieneninfrastruktur- Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG), welche unter anderem Fördermittel beisteuert, unterstützt. Auch eine gemeinsame Betriebsstelle (Büro am Gelände der Fa. Lenzing) mit dem Transportmanagement der RCA wurde eingerichtet. Dadurch werden vor allem Wege sehr stark verkürzt. Eine „dynamische Gleiswaage“ erlaubt es, die Waggons während der Rangierfahrt (ohne abkuppeln im Verband) zu verwiegen. Von den 40.000 Bahnwaggons jährlich, die bei Lenzing be- und entladen werden, wird bei ca. 30.000 Waggons das Gewicht dynamisch ermittelt. Der Zulauf der jeweiligen Einzelwaggons wird bedarfsgerecht gesteuert und ausgelöst, indem in den vorgelagerten Bahnhöfen die Produktionser-

fordernisse des Werkes an die Waggonreihung angepasst werden. Lenzing hat zur internen und externen Steuerung der Transporte ein Frachtinformationssystem aufgebaut. Auch im Bereich Investitionen hat sich in den letzten Jahren einiges getan. So wurden mehrere Millionen Euro in den Ausbau der Infrastruktur und in verbesserte Lokomotiven für den internen Verschubbetrieb investiert. Am Beginn der Verlagerung, wurden die mit Dampf betriebenen Rangierloks durch moderne Diesellokomotiven mit Funkfernsteuerung ausgetauscht. Dabei konnten die Investitionen über die Einsparung von Handlingkosten und durch die sehr viel höhere Effizienz der neuen Technik abgedeckt werden. Weiters wurde ein neuer, interner Bahnhof mit Oberleitung bis zur Übergabestelle errichtet.

### **Lenzing und Bahn – das funktioniert**

Die Lenzing AG hat das gezeigte Bahnkonzept über viele Jahre hinweg entwickelt. Dies bringt natürlich eine Vorreiterrolle mit sich. Daher wird diese Lösung auch laufend in anderen Unternehmen vorgestellt. Aber auch die Kooperationen mit Forschungs- und Bildungseinrichtungen zum Thema Schienengüterverkehr zeigen von der hohen Bereitschaft, vermehrt auf die Schiene zu setzen. Für alle Beteiligten entstehen dadurch Win-Win Situationen. Dies ist eine wichtige Basis für den Schienengüterverkehr in Lenzing.

## Keine zusätzliche Belastung für Linzer Verkehrsraum

Schüttgutprodukte von Linz nach Deutschland und zurück

Der LKW spielte bis Ende 2007 im Ferntransport von Recyclingprodukten des Standortes Linz der voestalpine Steel Division eine erhebliche Rolle. Eine ausgefeilte Behälterlösung schaffte neue Möglichkeiten.

### **Motivation: Umwelt und Kosten**

Die Logistik Service GmbH (LogServ) wurde 2001 als Tochter der voestalpine Stahl GmbH gegründet. Bei der Erbringung von Transportdienstleistungen wird kontinuierlich darauf geachtet, dass eine wirtschaftliche und dennoch größtmögliche Ressourcenschonung der Umwelt stattfindet. Gerade bei der Auswahl der Transportmittel wird die umweltfreundliche Alternative Bahn forciert. Somit hat der Bahntransport für die voestalpine Stahl GmbH einen sehr hohen Stellenwert. Dieses Denken zeigt sich auch bei den Bestrebungen, LKW-Transport zum Schienenverkehr, mittels des Einsatzes von Mobiler-Containern, zu verlagern. Es zeigt sich heute, dass der LKW-Ferntransport von Recyclingprodukten in jeder Hinsicht für den Verlagerer voestalpine Stahl GmbH vom Prozess her nicht optimal war. Nicht nur der Transport, auch logistische Prozesse wie der Beladevorgang von schweren Schüttgütern erzeugte diffuse Emissionen. Der Umstieg vom LKW auf den intermodalen Transport begann Ende 2007. Damals wurden erste Versuche der Verlagerung gestartet. Es war ein klares Ziel, eine technische Behälterlösung für den Eisenbahntransport und eines kombinierten Transportkonzeptes LKW/Bahn/LKW sowie seine Umsetzung in die Verkehrspraxis zu realisieren. Dieses Vorhaben hat sich mittlerweile so bewährt, dass der reine Straßentransport die absolute Ausnahme darstellt. Auch die Beladung erfolgt heute staubfrei und teilautomatisiert ohne Zwischenlagerung in den Containern.

### **Investitionen und Partnerschaften als Grundgerüste für die erfolgreiche Umsetzung**

Für die technische Lösung wurde das „MOBILER Containersystem“ von Rail Cargo Austria gewählt, dessen Behälter für schwere und mittelschwere Güter gut geeignet sind und



beim Wechsel zwischen LKW und Eisenbahnwagen kein teures stationäres oder mobiles Hebezeug benötigen. Sie werden durch eine spezielle Hydrauliktechnik des LKW - Auflegers horizontal umgeschlagen. So wird auch die Fahrt zu einem Containerterminal eingespart; der Container kann

#### **Produkt**

Schüttgut

#### **Verlagerte Tonnage**

160.000 Tonnen pro Jahr, entspricht 6.500 LKW

#### **Unternehmen**

Logistik Service GmbH

#### **Motivation für Verlagerung**

Ressourcenschonung der Umwelt, Wirtschaftlichkeit

#### **Verlagerungszeitpunkt**

Ende 2007

#### **Strecke**

Linz - Eiber und Vils (Tirol), Duisburg, Freiberg, Genthin, Fürstenwalde, Bremen

#### **Streckenlänge**

Unterschiedliche Streckenlängen

#### **Transportunternehmen**

Rail Cargo Austria AG



Logistik Service GmbH  
Joachim Piehl  
Projektmanager Logistik

Telefon: +43 (0)732-6598-4870  
joachim.piehl@logserv.at  
www.logserv.at



direkt in der Nähe der Beladestelle im Gleisanschluss des Werkes umgeschlagen werden. Der komplette Ablauf des Logistiksystems per Bahn wurde zwischen den einbezogenen Standorten zur Minimierung der Leerläufe, unter Kooperation von voestalpine Stahl GmbH (Wertstoffzentrum, Stahlwerk und Roheisenerzeugung), Logistik Service GmbH (Werkbahn und Straßentransport sowie Waggonmanagement) und Rail Cargo Austria, realisiert. Weiters wurden die jeweiligen Abnehmer bzw. Lieferanten der Supply Chain als Projektpartner definiert. Ab 2007 erfolgte das Investment in Gleisanlagen, Be- und Entladeanlagen, Behälter und Fahrzeugtechnik. Der logistische Anspruch durch die Verknüpfung von drei verschiedenen Schüttgut-Transporten in verschiedenen Destinationen ist sehr hoch, weil die Wirtschaftlichkeit, im Wettbewerb zum reinen Straßentransport, und die Versorgungssicherheit gewährleistet sein müssen. Die Container laufen in beiden Richtungen voll ausgelastet auf der Bahn. Täglich werden insgesamt ca. 20 beladene Container auf den Destinationen Duisburg, Freiberg, Genthin, Fürstenwalde und Bremen (Deutschland) sowie Tirol disponiert und eingesetzt. Im gleichen Umfang reduziert sich damit der tägliche LKW-Verkehr um ca. 20 Lastfahrten (inklusive der notwendigen Leerfahrten). Auf diese Weise werden jährlich rund 6.500 LKW-Fahrten vermieden, damit 7,3 Millionen LKW-Kilometer und rund 7.000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. „Die neue Transportsituation ist zwischen konventionellem Eisenbahntransport, dem intermodalen Verkehr mit Mobilern und dem Binnenschifftransport

abgestimmt. Dabei werden mit den Mobilern-Containern mittlerweile ca. 160.000 Jahrestonnen befördert. Sie ist insgesamt nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch wirtschaftlicher als vorher“, erzählt Joachim Piehl, Projektleiter bei LogServ.

### **Hohe logistische Komplexität muss beherrscht werden**

Durch verschiedene Produkte im In- und Export sowie unterschiedliche Dienstleister, Abnehmer und Lieferanten im System, ist die logistische Komplexität dieser Lösung sehr hoch. Die Kommunikation innerhalb der Teilnehmer wurde mittlerweile auf eine Internet-Sharepointlösung umgestellt. Zusätzlich wurden auch Waggons im intermodalen Verkehr mit GPS-Ortung ausgestattet, so dass eine ständige Echtzeitverfolgung des Transportes möglich ist. Das System hat sich technisch und organisatorisch bewährt. Auch die Kommunikation über mehrere Produktionsbereiche der voestalpine Stahl GmbH, LogServ und RCA hinweg, kann über den Sharepoint gehandhabt werden. Es sind hier alle Planungs- und Tagesdaten zentralisiert abgelegt. Resümierend kann festgehalten werden, dass dieses Verlagerungsprojekt, nicht nur durch die enorme Umweltwirkung, sondern auch in seiner Komplexität und der ausgefeilten Logistik ein Meilenstein im Schüttguttransport der voestalpine Steel Division GmbH darstellt.

## Die Bahn bringt's – sagt der Hausverstand

Produkte des täglichen Lebens  
quer durch Österreich

Der österreichische Marktführer im Bereich Lebensmittel- und Drogeriefachhandel liefert täglich, im Sinne des unternehmensinternen Nachhaltigkeitsgedankens, vom Zentrallager in Wiener Neudorf, Parfümerieprodukte und Grundnahrungsmittel in die Bundesländer Tirol, Salzburg und Vorarlberg.

### **Ein 600 Meter langer Ganzzug von Wien über Hall in Tirol nach Vorarlberg und retour**

Der Ganzzug „Orange Combi Cargo OCC“ des Logistik-Unternehmens Gebrüder Weiss rollt täglich von Wien-Freudenau über Hall in Tirol nach Bludenz und vice versa. Die Beförderung von 128 WAB's (Wechselaufbaubrücken) benötigt eine Zuglänge von 600 Metern. Die Rewe International Lager & Transportgesellschaft m. b. H. nutzt dieses Angebot. Güter des Lebensmitteleinzelhandels, die nicht unter die Kategorie Frischdienst fallen, wie Babynahrung, Grundnahrungsmittel, Waschmittel, Tiernahrung, Parfümerie & Non Food Artikel aber auch diverse Getränke werden in Wr. Neudorf beladen und mittels LKW zum Verladebahnhof Freudenau gebracht. Der Hauptlauf erfolgt anschließend mit einer Wagengruppe des Orange Combi Cargos. Eine fix definierte Anzahl an Wechselaufbaubrücken rollt von Wien nach Hall in Tirol und schlussendlich bis nach Bludenz. Der Warentransport von und zu den Kombi-Terminals und der finale Nachlauf ab den Terminals Hall in Tirol bzw. Bludenz zu den Filialen, erfolgt mittels Fremdfuhrpark von Gebrüder Weiss. Im Zuge der Filialzustellungen werden Retourwaren, Rollcontainer, Folien und Verpackungsmaterialien via OCC nach Wr. Neudorf retourniert. Darüber hinaus wird der Schienengüterverkehr dazu genutzt, dass diverse Lieferanten ihre großvolumigen Produkte aus Vorarlberg und Tirol in das Zentrallager nach Wien bringen.

### **Ein Meilenstein im Jahre 2008**

Der Umstieg auf Waggongruppen und die daraus erzielten Erfahrungen aus dieser Zeit, haben den Logistik-Dienstleister Gebrüder Weiss dazu bewegt, das



Schienengüterverkehrskonzept quartalsweise zu erweitern. Somit wurde der erste offizielle privat geführte Ganzzug im Jahr 2008 gestartet. Auch die REWE International AG setzte bereits damals auf die neue Transportmöglichkeit.

#### **Produkt**

Non Food Artikel, Waschmittel, Babynahrung, Parfümerieprodukte, Tiernahrung, etc.

#### **Verlagerte Tonnage**

77.690 Tonnen, etwa 4.000 LKW von Ost nach West - zusätzl. 4.000 LKW für Retourtransport nach Wien

#### **Unternehmen**

Rewe International AG

#### **Motivation für Verlagerung**

Praktische Durchführbarkeit der Filialbelieferung, Wirtschaftlich- und Nachhaltigkeit

#### **Verlagerungszeitpunkt**

Dezember 2006

#### **Strecke**

Wiener Neudorf-Freudenau-Hall in Tirol-Bludenz

#### **Streckenlänge**

670 km

#### **Transportunternehmen**

Gebrüder Weiss GmbH, Rail Cargo Austria AG, Containerdienst Hämmerle GmbH



REWE International AG  
Reinhard Wakolbinger  
Projektmanager Logistik

Telefon: +43 (0)2236-600-7633  
r.wakolbinger@rewe-group.at  
www.rewe-group.at



Es wurde eine einzigartige Transportlösung geschaffen, die bis heute den ökonomischen und ökologischen Interessen beider Unternehmen entspricht. Vor dem Umstieg wurden die Filialen über LKW-Lieferungen angesteuert. Durch die langen Distanzen nach Tirol und Vorarlberg mussten aufgrund gesetzlicher Rahmenbedingungen immer zwei Fahrer am Transport teilnehmen. Für die REWE International AG ergeben sich durch die verbesserte Transportlösung jährlich Einsparungen von 1.1 Mio. Liter LKW-Diesel. Demgegenüber stehen jedes Jahr circa 750.000 Bahnkilometer, die wiederum eine Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstoßes mit sich bringen. Weiters hält man fest, dass der Bahntransport aufgrund der gesetzlichen Transportregelungen im Bereich LKW-Transporte derzeit wirtschaftlicher ist, da der organisatorische Aufwand deutlich reduziert werden kann. Aus heutiger Sicht ist eine LKW Direktbelieferung der Filialen bzw. Lager in Tirol und Vorarlberg, aufgrund der Parameter Entfernung, Mengen und Fahrtstrecke, nur schwer durchführbar.

Neben der Zusammenarbeit der Akteure REWE International AG und Gebrüder Weiss sind auch Partner wie Rail Cargo Austria (RCA) sowie der Containerdienst Hämmerle (CDH) an der Umsetzung beteiligt. Ebenfalls herauszuheben ist die enge Kooperation mit den Umschlagsterminals WienCont Management GmbH in Wien und der Tiroler Straße-Schienen-Umschlagsgesellschaft (TSSU) in Hall.

### ***Perfekte Voraussetzungen für die Filialbelieferung wurden optimal ausgenützt***

Die derzeitigen Warenströme in den Westen von Österreich können über den Bahntransport bestens abgewickelt werden. Durch die vorhandene Streckenlänge und dem dazugehörigen Mengenaufkommen, kombiniert mit zeitunkritischen Waren, kann die Auslieferung in die Bundesländer Tirol und Vorarlberg mit dem Orange Combi Cargo vom Zentrallager aus optimal realisiert werden. Außerdem bietet Gebrüder Weiss die Belieferung der Salzburger Filialen mit einem zusätzlichen „Halbzug“, der von Wien-NWB nach Salzburg fährt, an. Hier wird mit dem HUB-Betreiber CTS-Container Terminal Salzburg GmbH zusammengearbeitet. Bei REWE International AG gibt es die Möglichkeit, Anlieferungen nach Wien (diese WAB sind beladen mit leeren Rollcontainern, Verpackungsmaterial und Retourwaren) mittels Bahn zu realisieren. Gemeinsam werden von Ost nach West täglich ca. 816 Rollcontainer transportiert. Das sind 17 LKW-Züge, welche somit auf die Bahn verlagert werden. Pro Jahr entspricht dies einer Summe von 8.500 LKW-Zügen (inkl. Retourfahrten).

„Durch eine gute Zusammenarbeit aller Akteure, wurde die Verlagerung von Warentransporten auf die Bahn eine wichtige Säule unserer Strategien für einen umweltverträglichen Warentransport“, berichtet Dipl. Ing. Andreas Bayer, Geschäftsführer der REWE International Lager- und Transport GmbH.

## Diese Bahntransporte laufen rund

### Feuerfestprodukte im Rundlaufsystem Enns-Kapfenberg

Seit vielen Jahren unternimmt die RHI AG, ein global agierender Industriekonzern mit Sitz in Wien, umfassende Bemühungen, den Transport von Rohstoffen und Fertigprodukten so ökonomisch und ökologisch wie möglich zu gestalten. Dazu sind logistische Rundlaufkonzepte in Planung beziehungsweise bereits perfekt umgesetzt.

#### **Nachhaltige Transportkonzepte als Chance und Innovation**

RHI ist ein vertikal integrierter globaler Anbieter hochwertiger Feuerfestprodukte, -systeme und Dienstleistungen. Wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Logistikkonzepte werden dabei von Seiten der RHI AG als Chance für Innovation begriffen. Im Bereich Materialfluss gibt es die Rohstofflieferungen zu den Produktionswerken der RHI (in Österreich Veitsch, Trieben, Breitenau, Hochfilzen und Radenthein). Ein großes Ziel von RHI ist die laufende Erhöhung und somit die regelmäßige Verlagerung vom LKW- hin zu Bahntransporten. Im Jahr 2011 hat es RHI geschafft, den Bahnanteil am Gesamttransport gegenüber dem Transport per LKW um weitere 2 % zu erhöhen. Dieser Erfolg ist nicht auf ein einziges Projekt zurückzuführen, sondern bedarf einer gezielten Unternehmensstrategie, welche seine Logistikkonzepte laufend überprüft und entwickelt.

#### **Rundlaufsysteme sind erfolgreiche logistische Transportlösungen**

RHI kann einige erfolgreiche Beispiele von Kombiverkehrslösungen im In- und Outboundverkehr aufweisen. Stellvertretend wird hier das Rundlaufkonzept auf der Strecke Enns/Kapfenberg vorgestellt. Die Rohstoffe werden in Enns in „Montan Container“ (auch seitliche Be- bzw. Entladung möglich) geladen und anschließend per Bahn zum Terminal nach Kapfenberg gebracht. Danach wird der Montan Container auf einen LKW gehoben und im Werk Veitsch zugestellt. Dort erfolgt die Entladung und die Reinigung. Dabei wird der lose Rohstoff in Boxen gekippt. Nach der Beladung mit den Fertigwaren (seitliche Beladung mit Stapler) werden diese mit demselben LKW wieder zum Terminal in Kapfenberg gebracht und dann per Bahn nach Enns geliefert. Die gesamte Menge im Outbound wird dann von Enns aus in Seecontainer umgeladen und mittels Ganzzüge zu



den Nordseehäfen transportiert. Die Mengen werden logistisch optimiert und mit anderen Aufträgen aus anderen Werken kombiniert. Pro Woche werden so ca. 10-15 Container nach Enns und von Enns nach Veitsch transportiert. Die Waggons werden dabei in Gruppen über die RCA im NINA Bahn-Netz abgefertigt. Dieses Projekt steht im Ein-

#### **Produkt**

Feuerfestprodukte

#### **Verlagerte Tonnage**

35.600 Tonnen, entspricht 1.480 LKW

#### **Unternehmen**

RHI AG

#### **Motivation für Verlagerung**

Transportoptimierung und Vermeidung von Leerfahrten

#### **Verlagerungszeitpunkt**

2004

#### **Strecke**

Enns-Kapfenberg-Veitsch-Kapfenberg-Enns

#### **Streckenlänge**

450 km

#### **Transportunternehmen**

Rail Cargo Austria AG, MONTAN  
Speditionsgesellschaft m.b.H.



RHI AG  
Gerhard Mühlhans  
Head of CC Transport  
/ Distribution and CC  
Packaging

Telefon: +43 (0)50213-6608

gerhard.muehlhans@rhi.at  
www.rhi-ag.at



klung mit den Zielparametern Transportoptimierung und Vermeidung von Leerfahrten, welche das Unternehmen laufend verfolgt. Dadurch ergeben sich geringere Kosten und weniger Umweltbelastung.

### ***Erhöhung des kombinierten Verkehrs***

Durch die Analyse der Transportrelationen und enge Abstimmung mit den Kunden, ist es RHI im Jahr 2011 gelungen, Verkehrslösungen, in denen der LKW-Transport mit anderen Transportmitteln kombiniert wird, im Inbound noch intensiver zu nutzen, sodass im Inbound rund 100.000 Tonnen und im Outbound ca. 75.000 Tonnen im kombinierten Verkehr transportiert werden können. Der kombinierte Verkehr hat bei RHI einen hohen Stellenwert. Die nachhaltigen Transportkonzepte müssen aber auch ökonomisch tragbar sein. Daher gilt bei RHI das Motto „Der Kombiverkehr als ökologisches und ökonomisches Win-Win Konzept!“. Neben den bereits realisierten Projekten sind einige ehrgeizige Planungen in Arbeit. Durch ein Rundlaufsystem zwischen den Destinationen Kapfenberg und Koper, sollen rund 80.000 Tonnen bewegt werden.

### ***Interne Herausforderungen und Anforderungen an den Kombiverkehr***

Für RHI ist es nur möglich die nachhaltige Transportstrategie umzusetzen, wenn Herausforderungen angenommen beziehungsweise Anforderungen erfüllt werden. Interne logistische Prozesse, wie die Abstimmung der Auftragsmen-

gen mit dem Vertrieb und die Koordination mit den Produktionsstätten müssen immer weiterentwickelt werden, da diese nicht automatisch optimal ausgestaltet sind. Die Frage nach sinnvollen Transportrelationen wird im Zuge von eigenen Projekten ermittelt. Dem gegenüber stehen Anforderungen, die für eine erfolgreiche Umsetzung der Bahntransporte notwendig sind. Neben den regelmäßigen und gesicherten Abfahrtszeiten sind Liniengüterverkehre mit flexiblen Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten erwünscht. Dadurch kann die Flexibilität der Transporte verbessert werden und Synergiebildung mit anderen Verladern würde die Auslastung erhöhen.

„Der Bedarf an Gütertransporten in Europa wird nicht zuletzt auf Grund der Globalisierung auch zukünftig zunehmen und damit die zum Teil bereits heute sehr stark frequentierten Straßenverkehrswege belasten. Langfristig wird dies nur möglich sein, wenn die bestehenden Logistikkonzepte ständig analysiert und optimiert werden. Nur wenn es gelingt, die Leerfahrten zu minimieren, die Auslastung (Gewichte) der Transportmittel zu optimieren und den Schienenverkehr sinnvoll zu nutzen, können die zukünftigen Herausforderungen an den Güterverkehr ökologisch und ökonomisch vertretbar bewältigt werden“, bilanziert Gerhard Mühlhans, Head of CC Transport bei RHI.



## ZAPF Fenstreich 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 in Österreich Bedarf besteht. 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 – unfrei-



willig, denn Weidenberg hatte keinen Zugang mehr zum Schienennetz. Erst fünf Jahre später, als die Bahnstrecke zwischen Weidenberg und Bayreuth durch den privaten Nutzer Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) reaktiviert wur-

#### **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

[h.vogel@zapf-gmbh.de](mailto:h.vogel@zapf-gmbh.de)  
[www.zapf-gmbh.de](http://www.zapf-gmbh.de)



de, konnten Gütertransporte aus dem Weidenberger Werk 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 km 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.

