

RALF JENTGES

Datenaustausch im
Schienengüterverkehr
-Sachstand und Tendenzen-

Zusammenfassung

10.09.2014

Das Beratungsbüro über Schienenlogistik und Infrastruktur (BSL) veranstaltete am 10. September 2014 die 8. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland. Die in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Land Sachsen Anhalt durchgeführte Fachtagung fand im Schloß Schkopau statt.

Nach der Begrüßung durch Herrn Michael Koch, Stellvertretender Geschäftsführer der Landesgruppe Ost des VDV e.V. wurden in 8 Beiträgen aktuelle Entwicklungen im Schienengüterverkehr und zur Entwicklung der Datenkommunikation im Schienengüterverkehr vorgestellt.

Im Anschluss an die Tagung folgte eine Besichtigung des Geländes Value-Parkes Schkopau mit besonderen Schwerpunktthema Schienengüterverkehr und dem KTSK-Terminal Schkopau.



Wolfgang Schnabel, Chemlog TT Projekt, Das Terminalkonzept des Landes Sachsen-Anhalt

Im Rahmen des 2010 an die ISW vergebenen EU Interreg IV-B Projektes Chemlog zum Thema Intermodales Transportsystem für Transporte der chemischen Industrie wurde ein Verlagerungspotential auf die Schiene von rund 3 Mio. t pro Jahr ab 2015 ermittelt. Das Verlagerungspotential bis 2025 wurde sogar auf 4 Mio. t

geschätzt. Für die Bewältigung der prognostizierten Mehrmengen ist auch ein Ausbau der Terminals im mitteldeutschen Raum erforderlich.

Um eine Förderung des Terminalausbaus effizient voranbringen zu können, hat sich das Land Sachsen-Anhalt eine Vernetzung der Logistikzentren in Mitteldeutschland zu einem dezentralen Hub zum Ziel gesetzt.

In einem ersten Ausbauabschnitt ist eine Clusterbildung von Standorten der Chemielogistik geplant, in einem weiteren Ausbauschnitt sollen dann weitere Standorte integriert werden.

In einem ersten Schritt wurden Kooperationsgespräche zwischen der HOYER GmbH in Schkopau, dem Terminal in Halle und der Infraleuna GmbH in Leuna geführt. Eine erste Absichtserklärung für eine Zusammenarbeit wurde geschlossen.

Die drei Kooperationspartner einigten sich auf folgende Reihenfolge: zunächst sollte das Terminal Schkopau und dann das Terminal Halle erweitert werden. In einem späteren Schritt sollte das Terminal bei Großkorbetha errichtet werden. In deren Folge konnte 2014 die Erweiterung des Terminals Schkopau beginnen. Auf operationeller Ebene stimmen sich die Standorte untereinander ab.

Andreas Fiedler, ISW GmbH, das Chemlog Tracking and Tracing Projekt des Landes Sachsen-Anhalt

Ziel des Projektes ist die Erarbeitung von Tracking and Tracing Lösungen für die Verbesserung des intermodalen Transports von Gefahrgütern in Mittel- und Osteuropa. Das Projekt wird als INTERREG IV B Central Europe Projekt über den Projektzeitraum vom Juli 2012 bis Dezember 2014 geführt. Das Budget beträgt 1,9 Mio. €. Hiervon wurden 80 % durch den europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.

Die Projektleitung oblag dem Land Sachsen-Anhalt. Weitere Behörden, Verbände und Forschungsinstitute aus Deutschland, Polen, der Tschechischen Republik, Österreich, der Slowakei, Ungarn und Italien beteiligten sich an dem Projekt. Allgemeines Ziel des Projektes ist die Schaffung der Möglichkeit einer intelligenten Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnik für den intermodalen Transport von Gefahrgütern in Mittel- und Osteuropa zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Chemieindustrie. Weiterhin sollen Emissionen durch eine Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene gesenkt und die Sicherheit, Verlässlichkeit und Effizienz des intermodalen Transportes von Gefahrgütern verbessert werden.

Diese Ziele sollen durch eine gezielte Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnik erreicht werden. Die Entwicklung von effizienten Transportmanagement und EDV-Systemen können den internationalen Transport von Gefahrgütern bei der Güterverfolgung, Bündelung von Verkehren und Vernetzung intermodaler Hubs in Mittel- und Osteuropa unterstützen.

In einer ersten Phase formulierten die Projektpartner die Anforderungen für eine Entwicklung eines Tracking- and Tracing-Systems. Im Zweiten Schritt wurden bestehende Tracking- and Tracing-Technologien identifiziert, auf Ihre Geeignetheit analysiert und auf dieser Basis die Technologien für die Pilotprojekte ausgewählt.

Im Rahmen von vier Pilotprojekten wurden die Technologien auf Ihre Praxistauglichkeit hin getestet.

In einem ersten Pilotprojekt testete Chemlog auf den paneuropäischen Korridoren II und III zwischen Deutschland und Polen folgende Systeme: MobiKat von Fraunhofer in Verbindung mit dem Ortungssystem der Telematik

Dresden GmbH. Das System Mobile Information, Kommandoarbeit und Taktik wurde für die Unterstützung bei komplexen Entscheidungen in der Gefahrenabwehr entwickelt und basiert auf der Vernetzung von Berechnungs- und Optimierungsalgorithmen sowie Visualisierungs- und Datenbankkomponenten.

Das System Qguar von Quantum wurde für die Planung, Überwachung und Abrechnung von Transporten in komplexen Distributionsstrukturen entwickelt.

Das vom Fraunhofer IFF Institut in Magdeburg entwickelte Tracking- and Tracing System.

Das System Fleetmoitor von Yellowfish AB ist ein GPS-Gestütztes Tracking and Tracing System mit Möglichkeit der Temperaturüberwachung.

Das GPS-gestützte Ortungssystem von IntermodalTracker Ltd.

Die Systeme wurden an Containern der Firma Hoyer angebracht auf der Projektstrecke getestet.

In einem weiteren Pilotprojekt wurde ein leerer Container vom Hafen Koper zum Containerterminal Budapest Bilk über die Schiene und zurück über die Straße nach dem Hafen Koper transportiert. Der Container wurde mit drei verschiedenen Tracking & Tracing-Systemen zur Ortung über GPS oder GPRS, mit Sensoren zur Überwachung des Containers, mit einem Alarmsystem und einem System, welches die Einhaltung des vorgegebenen Laufweges mittels Abgleichung von Standortdaten mit Geoinformationsdaten ermöglicht, ausgestattet.

Auswahlkriterien waren Signalstärke, Stoßfähigkeit, der Container durfte in seiner Verwendungsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden, die Möglichkeit der Gefahrgutüberwachung und die Möglichkeit der Diebstahlsüberwachung.

Die verwendeten Typen wurden entsprechend den Bedürfnissen der Nutzer und der Finanzierbarkeit gewählt.

Das dritte Pilotprojekt wurde zwischen Frankreich und Budapest durchgeführt.

In einem vierten Projekt wurden die Systeme auf den Routen von Duisburg über Prag und Kosice nach Kalush, von Hamburg über Melnik nach Liskova sowie von Antwerpen über Duisburg, Prag und Lala nach Budapest getestet.

Die Verfolgung der einzelnen Container über die getesteten

Sendungsverfolgungssysteme am Container schuf unabhängig vom jeweiligen Verkehrsträger konstante Levels an Informationen über den Ort und Zustand des Containers. Die Meldungen der Positionen über die verwendeten Tracking and Tracing Systemen mit GPS und über Handynetzwerk stellten sich als sehr zuverlässig heraus. Das Handynetzwerk war innerhalb der EU für den Zweck der Sendungsverfolgung und zur Abgabe der geforderten Zustandsinformationen ausreichend. Einzelne Abdeckungslücken wurden in Osteuropa identifiziert. Bei der gewählten Sendefrequenz von 10 Minuten ist die Batteriekapazität der Systeme ausreichend für ca. 6 Monate. Die Laufzeit kann durch die Verwendung von energieerzeugenden Komponenten wie einer Energiegewinnung aus der Bewegung des Containers verlängert werden. Eine Datenübermittlung im 10-Minuten-Takt ist nicht für jede Sendung optimal, in vielen Fällen reicht auch eine Statusmeldung am Morgen und gegen Abend, wenn im Fall von vorher definierten Ereignissen wie Unfall, Feuer, Abweichung vom definierten Laufweg Sondermeldungen abgegeben werden. Um einen Fehlalarm bei der Feststellung der definierten Ereignisse zu vermeiden, sind noch weitere Untersuchungen zur Definition der richtigen Parameter zur Ereignisfeststellung notwendig.

Die Systeme müssen beschädigungsresistent und diebstahlsicher sein. Eine ATEX-Zertifizierung ist bei den meisten Geräten nicht vorhanden. Diese

Zertifizierung erhöht die Gerätekosten erheblich und wird daher nur dann empfohlen, wenn der Kunde ausdrücklich eine Explosionssicherheit der Geräte fordert. Die webbasierte Software stellte sich als benutzerfreundlich heraus. Auch die Datensicherheit ist durch eine Verschlüsselung der Datenübermittlung gewährleistet.

Die Kosten für eine Sendeeinheit liegen zwischen 200 und 300 € für die Anschaffung und bei 25 bis 55 € pro Monat für laufende Kosten. Es existierende bereits eine Vielzahl von technischen Lösungen auf dem Markt. Es gibt bereits ausgereifte Systeme, aber auch weitere neue Entwicklungen.

Die Tracking- und Tracing Systeme eignen sich zur Prozessoptimierung im Supply Chain Management der Unternehmen und der Logistiker. Es besteht aber auch die Möglichkeit, die Daten auch zur externen Nutzung z.B. bei Unfällen für Polizei und Feuerwehr bereitzustellen.

Ralf Jentges, BSL, aktuelles über den Schienengüterverkehr in der Region

Das Güterverkehrsaufkommen der Bahn in Deutschland ist bis auf eine große Delle im Jahr 2009 und einer kleineren im Jahr 2012 durch Wachstum gekennzeichnet. Die Wachstumsdelle im Jahr 2009 resultiert aus der Finanzkrise. Die bundesdeutsche Wirtschaft erholte sich aber danach rasch, so dass das Güterverkehrsaufkommen von vor der Krise bereits im Jahr 2011 übertroffen wurde. Eine leichte Eintrübung des Wirtschaftswachstums im Jahr 2012 hatte einen leichten Rückgang des Güterverkehrsaufkommens um 2,3 % zur Folge. Im Jahr 2013 konnte aber das Güterverkehrsaufkommen der Bahn erneut um 2,3 % zulegen. Dieser Trend hielt zumindest auch im ersten Quartal 2014. Die Mengensteigerung vom 1. Quartal 2013 auf das 1. Quartal 2014 belief sich auf 1,5%. Im ersten Quartal wurden 183,8 Mio.t Güter befördert.

Anders als beim Beförderungsaufkommen konnte der Schienengüterverkehr die Verkehrsleistung des Jahres 2008 mit 115.651.868.460 tkm im Jahr 2013 noch nicht erreichen.

Im Vergleich zum Straßengüterverkehr lag der Modal Split beim Güterverkehrsaufkommen mit 89% im Strassengüterverkehr und 11% im Schienengüterverkehr in den Jahren 2005 bis 2013 nahezu gleich. Kleinere Abweichungen gab es 2005 und 2008 mit einem Bahnanteil von 10% und 2010 mit einem Bahnanteil von 12%. Bei der Verkehrsleistung hat die Schiene gegenüber dem Strassengüterverkehr zugelegt. Der Anteil der Schiene steigerte sich von 24% im Jahr 2005 auf 27 % im Jahr 2013.

Die weitere kurzfristige Entwicklung des Transportaufkommens wird unterschiedlich prognostiziert. Die offizielle Studie des Bundesamtes für Güterverkehr vom 25. Juli 2014 geht von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von 2014 auf 2015 in Höhe von 3,5% aus, während die Transportleistung der Schiene um 2,6 % wachsen soll. Hierbei soll die Schiene von einer Zunahme der Baustofftransporte und einer gesamtwirtschaftlichen Belebung profitieren. Als starker Wachstumsträger wird auch der kombinierte Verkehr gesehen, der 2015 bereits einen Anteil von 25% am Schienengüterverkehr nach Tonnage und von 40 % nach Aufkommen haben soll.

Anders sieht das Transportbarometer der Prognos AG das Wachstum innerhalb dieses Zeitraumes. Es wird von einem tendenziell rückläufigen Verkehrsaufkommen bei allen Verkehrsträgern gerechnet. Auf Basis einer Umfrage vom 2. Quartal 2014 geht man hier davon aus, dass die Schiene mit Ausnahme des

kombinierten Verkehrs stagnieren wird. Der kombinierte Verkehr soll aber schwächer wachsen als vorher.

Im Juni 2014 stellte das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Ihre Verkehrsprognose für das Jahr 2030 vor. Danach wachsen sowohl im Schienen- als auch im Straßengüterverkehr die Transportleistungen deutlich stärker als das Transportaufkommen, so dass sich die Tendenz zu länger laufenden Transporten weiter fortsetzen wird. Im gesamten Güterverkehr in Deutschland wachsen die mittleren Transportweiten um 17 % von 164 Kilometern im Jahr 2010 auf 192 Kilometer im Jahr 2030.

Diese überdurchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistung werde durch die Entwicklung in der Vergangenheit gestützt. Die jährliche Verkehrsleistung je 1.000 € BIP hat sich zwischen 1994 und 2011 um 24% erhöht. Die Transportintensität entwickelte sich von 227 tkm pro 1.000€ BIP im Jahr 1994 auf 228 tkm pro 1.000€ BIP im Jahr 2011. Für die Zukunft wird zwischen 2010 und 2030 ein weiteres Wachstum von 13 % erwartet, wobei die Transportintensität auf 314 tkm/1.000 € BIP ansteigen soll. Die Wachstumsraten von tkm und BIP werden sich zukünftig annähern.

Für das Aufkommen auf der Schiene trifft die Prognose folgende Aussage: Das Aufkommen wächst bis 2030 gegenüber 2010 mit 24% deutlich weniger als die Transportleistungen, für die aufgrund der wachsenden Transportentfernungen eine erhebliche Steigerung von insgesamt 43% prognostiziert wird. Der Marktanteil der Bahn steigt beim Aufkommen aufgrund dieses dynamischen Wachstums von 9,7% im Jahr 2010 auf 10,2% im Jahr 2030 und bei den Leistungen von knapp 17,7% auf 18,4%.

Nach der Prognose wächst von allen Bundesländern bedingt durch den Seehafenumschlag der Güterverkehr am stärksten in den Hafenstädten Hamburg und Bremen. Wegen der starken Bedeutung von Massengütern beim Transport in Sachsen-Anhalt geht man hier von einem Rückgang des Verkehrs aus. Diese Aussage stützen die Gutachter auf eine rückläufige Entwicklung bei den Mineralöltransporten und den Braunkohletransporten.

Der Verfasser kann dieser Argumentation nicht folgen. Das Land hat traditionell im Bahntransport einen starken Anteil an Mineralölerzeugnissen. Dieser betrug im Ausgang 33,45%. Der Anteil beruht auf dem Verkehrsaufkommen der Total-Raffinerie in Leuna. Geht man, wie die Studie annimmt, davon aus, dass der Absatz von Mineralölprodukten rückläufig ist, so wird das Schließungen von Raffinerien zur Folge haben, da andernfalls diese Erzeugnisse nicht mehr wirtschaftlich produziert werden können. Diese Schließungen haben aber weitere Laufwege und somit ein höheres Bahnaufkommen zur Folge. Die Total-Raffinerie in Leuna ist eine der modernsten Raffinerien Deutschlands und gut an die Bahn angebunden. Es ist daher wahrscheinlich, dass das Bahnaufkommen von diesem Standort entgegen der Studie eher deutlich steigen wird. Ein ähnliches Phänomen könnte sich ebenfalls bei den Braunkohletransporten ergeben, welche 2013 in Sachsen-Anhalt ein Aufkommen im Versand in Höhe von 15,5% im Bahnversand hatte.

Nach dem Infrastrukturbericht der DB Netz AG auf Basis der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2013 entspricht die Qualität der Schieneninfrastruktur des Bundes den Vorgaben des Bundes. Alle Vorgaben wurden eingehalten. Die Vorgaben werden anhand eines theoretischen Fahrzeitverlustes, dem Anzahl der Infrastrukturmängel, der Funktionalität der Bahnsteige, der Bewertung der Anlagenqualität von Station und Service, der Bewertung der Anlagenqualität der DB Netz Infrastruktur GmbH und der Versorgungssicherheit

mit Bahnenergie gebildet.

Dennoch kritisierte die Landtagsfraktion der Grünen den Brückenzustand in Sachsen-Anhalt. In einer Pressemitteilung vom Juli wurde Bezug genommen auf den Brückenzustandsbericht der Deutschen Bahn. Danach haben 1,8 % der Brücken in Sachsen-Anhalt gravierende Schäden, die eine Instandsetzung unmöglich machen, 83,1 % der Brücken umfangreiche Schäden und 9,5 % der Brücken punktuelle Schäden.

Es ist daher in Zukunft mit verstärkten Brückensanierungen zu rechnen. Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kunden sollten daher von der DB Netz AG eine frühzeitige und umfangreiche Aufklärung über geplante Sanierungsmaßnahmen fordern. Die DB Netz AG soll die Infrastrukturnutzer und deren Kunden in die Vorplanung von Brückenbauarbeiten einbinden. Kostspielige Umleitungen sind zu vermeiden. Gegenfalls müssen zusätzliche Kapazitäten auf Umleitungsstrecken durch Verkürzung der Ruhezeiten und vorübergehende Verlagerung von Personenzügen auf den Schienenersatzverkehr geschaffen werden.

Umleitungen führen zu einem erhöhten Mehrbedarf an Wagen, Triebfahrzeugen und Personal, wenn Umläufe nicht mehr wie geplant durchgeführt werden können. Die Betriebskosten erhöhen sich durch längere Wege. Schließlich führt eine gegebenenfalls erforderliche Umstellung von elektrischer Traktion auf Dieseltraktion zu höheren Energiekosten.

Die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene haben sich durch das Erneuerbare-Energien Gesetz aus dem Jahr 2014 verschlechtert. Nachdem die alte Regelung des Gesetzes eine Begrenzung der Umlage für Schienenbahnen auf 10 % der EEG-Umlage ermöglicht, steigt diese durch die neue Regelung auf 20%. Die Änderung dieser Regelung wird eine Steigerung der Kosten von Eisenbahnverkehrsunternehmen von ca.2% zur Folge haben.

Eine weiteres Hindernis für den Schienengüterverkehr stellt der in § 9 Abs.4 EIBV manifestierte Vorrang des Personenverkehrs gegenüber dem Schienengüterverkehr dar. Dieser Vorrang ist aus ökologischen Gründen unhaltbar, da ein Anfahren von schweren Güterzügen wesentlich mehr Energie und somit einen wesentlich höheren Emissionsverbrauch bewirkt als das von leichten Personenzügen. Der Gesetzgeber sollte hier eine flexiblere Lösung vorsehen, welche sowohl den Bedürfnissen des Schienengüterverkehrs als auch denen des Personenverkehrs gerecht wird.

Ein weiterer Hebel zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Verkehren des Schienengüterverkehrs ist die Anpassung der Schieneninfrastruktur an einen wirtschaftlicheren Schienengüterverkehr. Hierbei ist zu bedenken, dass jeder Schieneninfrastrukturbetreiber ein Wirtschaftsunternehmen ist. Eine Anpassung von Schieneninfrastruktur muss daher auch für den Infrastrukturbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil bedeuten. Dieser wirtschaftliche Vorteil kann sich ergeben, indem sich die Infrastrukturmaßnahme selbst auch für den Infrastrukturbetreiber rechnet, Fördermaßnahmen dazu führen, dass sich die Maßnahme auch für den Infrastrukturbetreiber rechnen oder Ausgleichszahlungen durch den Nutznießer zu einer Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmaßnahme für den Infrastrukturbetreiber führen. Schließlich kann bei einem volkswirtschaftlichen Nutzen der Infrastrukturmaßnahme auch der Staat über Wirtschaftsfördermaßnahmen der Länder oder der Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme beitragen. Schließlich trägt eine gute Datenerfassung und Evaluierung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kunden dazu bei, Defizite des Systems aufzudecken und die Grundlage zu schaffen, diese zu beheben und zu einem

effizienteren Güterbeförderung auf der Schiene beizutragen.

Georg Gügel, DB Netz AG, Lizenz zur Datenabnahme, Datenkommunikation mit der DB Netz AG

Die DB Netz AG bietet mit dem Programm LeiDis-NK ein Programm für die Zuglaufverfolgung an. Weiterhin besteht auch für externe Verteiler die Möglichkeit des Erwerbs einer Lizenz zum Anschluss an die Dispositionssysteme der DB Netz AG.

Das LeiDis-NK, ausgeschrieben Leitsystem Netzdisposition Kunde, ist eine browserorientierte Anwendung und daher für den Kunden ohne zusätzliche Software zu handhaben.

Zugangsberechtigte sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Aufgabenträger mit Dispositionsstellen für den öffentlichen Personennahverkehr.

Zugangsberechtigte Infrastrukturunternehmen sind auch nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Grundsätzlich erhält der Kunde nur die visuelle Aufarbeitung der Netzdispositionsdaten der eignen Zugfahrten. Es besteht aber auch die Möglichkeit, die Zugdaten anderer Unternehmen in visualisierter Form zu erhalten. Voraussetzung ist eine schriftliche Vereinbarung hierzu zwischen dem Verantwortlichen Unternehmen der zu visualisierenden Züge, den Nutzer von LeiDisNK und der DB Netz AG. Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen besteht zusätzlich die Möglichkeit, eine visualisierte Aufnahme aller Züge, die für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen relevant sind, zu erhalten. Voraussetzung hierzu ist, dass die Nutzung von LeiDisNK durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in dessen Infrastrukturnutzungsbedingungen festgelegt wurde. Die DB Netz AG stellt auf Anfrage hierzu vorformulierte Texte zur Verfügung.

Die Zuglaufinformationen werden auf dem überwiegenden Teil des Streckennetzes der DB Netz AG automatisch oder manuell über die Fahrdienstleiter erfasst. Die Zugnummern und der Zeitpunkt der Datenerfassung werden an eine der sieben Betriebsleitzentralen sowie an die Netzleitzentrale weitergeleitet und gespeichert.

Über einen zentralen Webserver werde die Daten über eine verschlüsselte Datenverbindung dem Kunden übermittelt.

Die Daten können als Gesamtstreckenübersicht, Streckenspiegel, Knotengrafik, Zeitwege-Linien oder als Abweichungsliste des geplanten Zuglaufes von dem tatsächlichen Zuglauf dargestellt werden. Über den Datenerfassungsdialog können Daten der letzten 90 Tage nach Zuglauf oder Störfall gefiltert angezeigt werden.

Das Leistungsangebot gegenüber dem Kunden richtet sich nach dem Service Level Agreement mit dem konkreten Kunden. Es kann der gesamte Datenbestand aller Betriebszentralen bereitgestellt werden. Der Kunde kann die Dienstleistung auch auf bestimmte Betriebsstellen, Knoten oder Strecken beschränken.

Das System hat eine Verfügbarkeit von 95,5 % rund um die Uhr. Bei Sicherheitsvorfällen und Störungen im IT-Bereich stehen Montag bis freitags zwischen 07.00 Uhr bis 18.45 Uhr Ansprechpartner zur Verfügung. Als zusätzlichen Service bietet die DB Netz AG auch eine individuelle Aufbereitung

der Daten gegen Entgelt an.

Die Basisversion kostet 973 € pro Monat (Stand 10. September 2014).

Neben einer Basisversion steht eine Premiumversion mit erweiterten Möglichkeiten zur Verfügung. Diese enthalten Bahnstreckenplan, Anschlusskonflikttabellen, eine tabellarische Störfallübersicht sowie Zuglaufübersicht, Zuglaufanalyse und Zuglaufstatus. Anders als bei der Basis-Version, die mit jedem gängigen Computer und Standardbrowser funktioniert, benötigt der Nutzer beim Premiumprodukt einen LeiDis-NK Arbeitsplatz der Firma Thales und eine Anbindung an das IP-Netz der Bahn über die Firma DB Systel GmbH.

Mit der Lizenz zur Datenabnahme bietet die DB Netz AG eine weitere Möglichkeit der Datenübernahme an. Es handelt sich um eine Lizenz zum Anschluss an die Dispositionssysteme der DB Netz AG über externe Verteiler. Zugangsberechtigt sind wie bei LeiDis-NK Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, Aufgabenträger und Verkehrsverbünde. Die Daten werden in Form von durch die UIC standardisierten Datensatz-Telegrammen elektronisch übertragen. Der Kunde kann diese Daten dann im eigenen EDV-System weiterverarbeiten.

Während einer Zugfahrt werden zugbezogene Informationen und Unregelmäßigkeiten erfasst. Dies erfolgt für automatische Zugnummernmeldeanlagen oder manuelle durch den Fahrdienstleiter für die Daten der Abfahrt, Ankunft oder Durchfahrt an den Meldepunkten. Die Fahrdienstleiter nehmen zusätzlich manuell eine Bekanntgabe der Begründung von Verspätungen im Zugverlauf auf und melden Abweichungen der Nutzung vom planmäßig vorgesehenen Bahnhofsgleis. Durch die Einbettung in das EDV-System des Kunden wird der Kunde in der Disposition der Züge unterstützt. Die Zu- und Ablaufsteuerung wird verbessert. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können die Daten für die eigene Kundeninformation verwenden. Eine Verknüpfung mit eigenen Daten der Zugzusammensetzung ist möglich. In Kombination mit den eigenen Daten kann auf diese Weise die Verfolgung einzelner Sendungen erfolgen. Die Daten können mit Zuführungs- und Bereitstellungsdaten verknüpft und zur Erstellung von Auswertungen genutzt werden.

Nutzungsvoraussetzung ist einkundeneigenes Datenverarbeitungssystem, welches die Datensätze gemäß UIC-Normen übernehmen und verarbeiten kann. Die Datensätze werden im ASCII-Format über TCP/IP versendet.

Das System hat seine Grenzen bei kurzfristigen Bestellungen. Es können nur Daten geliefert werden, welche in der gemeinsamen Fahrplandatenhaltung der DB Netz AG und dem Lizenznehmer enthalten sind. Die Statistiken der DB Netz AG werden von der DB Netz AG durch das Programm LeiPro-A erstellt. Dieses Programm arbeitet mit zuvor fest definierten Parametern. Die Vergleichbarkeit der erhobenen Daten ist aufgrund der Komplexität und der Vielschichtigkeit der bei der Lizenz zur Datenabnahme übermittelbaren Daten nicht gegeben.

Die Datenschnittstelle externer Verteiler darf nicht vom Lizenznehmer unterlizensiert, vertrieben, verpfändet, geleast oder kommerziell mit anderen genutzt werden.

Der Preis für die Datenübermittlung richtet sich nach dem durchschnittlichen Datenvolumen. Der Mindestpreis beträgt 9006,72 € pro Jahr für eine Laufwegverfolgung gemäß UIC DS 2102.

Sven Gerla, DB Schenker Rail, Tracking, Tracing und Datenübermittlung an die Verloader

Mit dem Produkt Electronic Data Interchange (EDI) bietet DB Schenker Rail eine technische Schnittstelle über den elektronischen Austausch von Daten zu den Systemen der Partner an. Über die Datenschnittstelle werden Auftragsdaten, Produktionsdaten, Statusinformationen und Rechnungsdaten übermittelt. Es können die Datenformate EDIFACT, XML, VDA und FLAT-FILE verarbeitet werden. EDIFACT, Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport ist das Standard-Datenformat, mit dem die Daten bereits seit längeren übermittelt werden. Das XML-Format funktioniert nur, wenn die Daten in eine vorher definierte Tabelle eingetragen werden, da andernfalls die Daten nicht lesbar sind. DB Schenker Rail kann auch Daten nach dem Standard des Verbandes der Automobilindustrie verarbeiten. EDI kann auch TXT-Dateien mit einem zuvor definierten strukturierten Text verarbeiten.

Die zu übermittelnden Daten werden vom Kunden in das vereinbarte Datenformat formatiert und an DB Schenker Rail gesandt. Die definierten Formate werden nach Eingang bei DB Schenker Rail automatisch transformiert und in das EDV-System eingespeist. DB Schenker Rail übermittelt die Daten in gleicher Weise an den Kunden.

Ein besonderer Fall der Datenübermittlung ist der Versand von Rechnungsdaten. Der Kunde kann weiterhin Rechnungen als Papierrechnung erhalten. Schneller und effizienter erfolgt die Rechnungserstellung über Invoice. Hier hat der Kunde die Möglichkeit, zwischen einer Rechnungsübermittlung per e-Mails oder Secure File Transfer Protocol im PDF-Format mit Signatur oder im XML-Format mit Signatur zu wählen.

Der von der UNO initiierte EDIFACT-Standard arbeitet je nach Funktion mit verschiedenen Standard-Nachrichtentypen.

IFTMIN ist ein EDI-Nachrichtenformat zur Übermittlung des elektronischen Speditionsauftrages. In diesem Format werden die Auftragsdaten übermittelt sowie Vorbuchungen und Komplettierungen von Aufträgen durchgeführt.

IFTMAN dient der Vormeldung von Auftragsdaten und der Quittierung von Auftragsdaten.

Das Format IFCSUM findet bei der Vormeldung von Zugdaten und der Übertragung von produktionsellen Kundenreihungen Verwendung.

Für die Informationen über Transportbeginne, Tracking & Trace und den Transportabschluss wird das Datenformat IFTSTA verwendet.

Neben dem EDIFACT-System bietet DB Schenker auch den Datenaustausch über das Internetportal Rail Service Online an. Hier werden ebenfalls die Funktionen Auftragserteilung, Sendungsverfolgung und Abrechnung bedient. Der Nutzer benötigt lediglich einen Browser.

Durch die elektronischen Medien werden Schnittstellen vermieden und somit Fehler bei der Auftragsübergabe minimiert und Geschwindigkeit und Qualität bei der Auftragsverarbeitung gesteigert.

Die elektronische Datenübermittlung ist anstelle der traditionellen Fax-Beauftragung weniger aufwendig und führt langfristig zu einer kostenoptimaleren Auftragsabwicklung. Außerdem wird die Umwelt durch weniger Papierverbrauch geschont.

Der elektronische Buchungsauftrag kann durch den Kunden zunächst ohne

Wagennummer und Gewichtsangabe im IFTMIN-Format versandt werden. Es folgt eine technische Eingangsbestätigung über den Erhalt der Buchung im CONTRL-Format. Nachdem die Kapazitäten geprüft wurden, übermittelt DB Schenker Rail im APERAK-System eine Buchungsbestätigung.

Hat der Kunde nicht im Buchungsauftrag Versandtag, Anzahl der Wagen und Wagengattung genannt, komplettiert er den Buchungsauftrag nach der Buchungsbestätigung im IFTMIN-Format. Im Gleichen Format ist auch eine Stornierung des Buchungsauftrages möglich. DB Schenker Rail versendet über das System auch Erinnerungen für die Einhaltung der Buchungsfristen.

Ist der Wagen beladen, versendet der Kunde über IFTMIN einen vollständigen Datensatz einschließlich Wagennummer und Gewicht. Über die Formate APERAK oder IFTMAN erhält der Kunde eine Auftragsbestätigung.

Im Intermodalen Verkehr bei DB Schenker Intermodal steuert das Ordermanagement Intermodal den Datenfluss von der Auftrags erfassung über Transport bis zur Abwicklung. Die haftungsrelevanten Informationen werde in kodifizierter Form gegenüber den Beteiligten Absender, Empfänger, Versandbahnhof, Bestimmungsbahnhof und Rechnungsempfänger ausgetauscht.

Der Datenfluss umfasst in der Regel nicht den Vor- und Nachlauf mit anderen Verkehrsträgern. Er beginnt mit der Auftrags erfassung über EDI bei der Agentur. Die Spezifika des Transportes wie Zoll oder Gefahrgut werden erfasst und der Frachtbrief wird erstellt. Die Abrechnung wird vorbereitet. Die erfassten Daten werden an den Terminalbetreiber weitergeleitet.

Die Daten werden in das PVG-System oder IPS-System von DB Schenker Rail eingegeben.

Bei schienenseitig eingehenden Transporten wird der Eingang, die Abstellung von Containern mit Abstellort und der Ausgang des Wechselbehälters über die Verkehrsmittel Straße oder Schiff erfasst. Diese Daten werden auch an den Terminalbetreiber übergeben. Die Datenübermittlung folgt in das Leerpalletten-Kontrollsystem, das Hafenbahninformationssystem des Hafens Hamburg, das Hafen-PVG der DB Schenker Rail oder das Wagendispositionssystem der DB Schenker Rail (WADIS).

Der Transportauftrag wird über den Nachrichtentyp AER oder AIP durch den Kunden übermittelt. Es folgt eine technische Quittung von DB Schenker Rail über den Eingang des Auftrages. Nach Überprüfung der Machbarkeit des Auftrages erfolgt eine fachliche Quittung der DB Schenker Rail über die Nachrichtentypen AOK, AKO oder bei manueller Bearbeitung über die Nachrichtentypen MAN, MOK oder MKO.

Modifikationen zu beiden Aufträgen sowie deren Bestätigung werden über die Nachrichtentypen AAE, AOK oder AKO übermittelt. Stornos erfolgen über den Nachrichtentyp SAN, SOJ oder SKO.

DB Schenker Rail versendet eine Auftragsvormeldung im Datenformat PAS oder VIS. Internationale Daten werden durch den Kunden über die Formate VIA oder VIP vorgemeldet.

DB Schenker Rail sendet Statusinformationen zum Transport über den Nachrichtentyp A-.IST.

Die Vormeldungen von zulaufenden Zügen erfolgt auf EDIFACT-Basis.

Während der Produktion werden die Datenformate IFCSUM für die Zugvormeldung durch DB Schenker Rail und für die Mitteilung von Wagennummern, Beladezustand und Reihungskennzeichen durch den Kunden verwendet.

Der Eingang der Daten des Kunden wird zunächst über das Format CONTRL bestätigt und im Format APERAK nach der tatsächlichen Datenübernahme bei DB

Schenker Rail quittiert. Über das Format IFTMIN werden die Auftragsdaten vorgemeldet.

Die Datenmitteilung des Kunden oder Partners über die Zwischenlagerung der Wechselbehälter erfolgt für die Lieferavis im DESADV-Format.

Ereignisgesteuerte Meldungen als Lieferavis werden im XLS-Format oder als CSV-Datei verfasst.

Der Eingang der Wechselbehälter im Lager, eine Bestandsmeldung des Lagers und der Ausgang der Wechselbehälter erfolgt durch DB Schenker Rail im INVRPT-Format und als XLS- oder CSV-Datei für den Lagerbestand.

Zur Sendungsverfolgung des Wechselbehälters während des Bahnbetriebes werden die Formate IFTMAN7IFTMIN zur Vormeldung der Auftragsdaten durch DB Schenker Rail, das Format IFTSTA für die Meldung des Transportbeginnes, zur Standortmeldung im 4-Stundentakt oder bei unvorhergesehenen Ereignissen und schließlich zum Transportabschluss verwendet.

Bei den Meldungen über den Transport werden bei ereignisgesteuerten Alarmen der voraussichtliche Empfangszeitpunkt, der Transportbeginn und der Transportabschluss auf Auftragsbasis gemeldet. Die regelmäßigen Meldungen werden auf Wagenebene mit dem letzten Status in einem Paket gemeldet.

DB Schenker Rail arbeitet daran, die Datenübermittlung für den Kunden noch einfacher zu machen. Nachdem bisher nur über die EDIFACT-Schnittstelle eine Datenkommunikation möglich war, wird im Winter eine Datenübermittlung über XML möglich sein. Im ersten Quartal 2015 sollen eine Datenkommunikation über CSV oder XLS ermöglicht werden.

Mit den meisten europäischen Bahnen hat DB Schenker Rail eine elektronische Übermittlung des CIM-Frachtbriefes vereinbart. Ebenfalls im elektronischen Datenaustausch erfolgt mit den meisten europäischen Partnerbahnen von DB Schenker Rail die Übermittlung von Statusmeldungen. Sowohl die Verwendung des elektronischen Frachtbriefes wie die Statusmeldungen werden in Zukunft noch weiter ausgebaut.

Fabio Campos und Christoph Friedrich, Elektronische Auftragsabwicklung und Sendungsverfolgung im kombinierten Verkehr

Transfracht ist ein Operateur im kombinierten Verkehr mit dem Schwerpunkt Seehafenhinterlandverkehr von den Häfen Hamburg und Bremerhaven und gehört zu 100 % DB Mobility Logistics AG. Das Unternehmen ist in Deutschland, Tschechien, Österreich und der Schweiz tätig. Eigene Büros werden in Hamburg, Bremerhaven, Duisburg, Berlin, Leipzig, Riesa, Bamberg, Nürnberg, Kornwestheim und München sowie international in Prag, Enns und Olten betrieben.

Das Unternehmen wurde 1969 gegründet und hat seine Zentrale in Frankfurt am Main. Neben dem reinen Containertransport werden Projektgeschäfte, e-Services und Depotleistungen angeboten. Transfracht beförderte mit ca. 12.000 Abfahrten im Jahr im Jahr 2013 491.000 Container oder 823.000 TEU und generierte mit 200 Mitarbeitern einen Umsatz von 221 Mio. €. Die Internetseite verbucht ca. 400.000 Besuche im Jahr.

Mit dem Albatros-System bedient Transfracht regelmäßig in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Tschechien die Seehafen-Hinterlandverbindungen für die Häfen Hamburg, Bremerhaven sowie Wilhelmshafen mit 22 Relationen.

Das Basisangebot von Transfracht beginnt mit dem Umschlag auf den Waggon und endet mit der Rückführung des Containers zum Leerdepot. Es beinhaltet den Umschlag auf den Waggon, den Transport des Containers auf der Schiene,

gegebenenfalls ein Umrangieren des Waggonen im Rangierbahnhof Maschen, den Umschlag im Hinterlandterminal, die Zwischenabstellung des Containers, die Kranung auf den Lkw, die Zustellung des Lkw mit eigenen Subunternehmer und die Rückführung des Containers über Lkw zum Leerdepot. Optional wird auch die Kranung vom Seeschiff und die Zwischenabstellung des Containers im Seehafen und die Zuführung zum Umschlagterminal auf die Schiene organisiert.

Der Operator TFG kommuniziert bei der Realisierung seiner Dienstleistungen mit dem Reeder bzw. Seespediteur, dem Seehafenterminal, dem Zoll, der Hafenbahn, dem Eisenbahnverkehrsunternehmen des Hauptlaufes, dem Hinterlandterminal, dem zustellenden LKW-Unternehmen, dem Endkunden, dem Containerdepot für die Leercontainer und der Agentur im Hinterland.

Bereits vor Einlaufen des Seeschiffes im Hafen erfolgt die Buchung des Transportes in das Hinterland durch den Auftraggeber. Nach Schiffsankunft wird dann der tatsächlich angekommenen Container erfasst. Der Umschlag vom Schiff und die Zwischenabstellung der Container im Hafen werden mit dem Betreiber des Seehafenterminals organisiert, die Ware wird verzollt.

Der Wagenpark wird im Schienenterminal durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitgestellt und die Verladung disponiert. Nach Verladung der Container auf den Zug durch den Betreiber des Seehafen-Terminals wird der Ausgang der Container auf der Schiene durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen organisiert. Der Zug fährt entweder direkt in das Hinterlandterminal oder als Feederzug nach Maschen. Die Feederzüge werden in Maschen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Ganzzügen in die Hinterlandterminals zusammengestellt. Es folgt der Transport in die Hinterlandterminals durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Container werden durch den Betreiber des Hinterland-Terminals umgeschlagen und zwischenabgestellt. Die Straßenagentur im Hinterland-Terminal organisiert Abfertigung und Zustellung des Containers zum Empfänger. Der Container wird vom eigenen Subunternehmer oder vom Kunden abgeholt und dem Empfänger des Containers zugestellt. Die Agentur dokumentiert die erfolgte Zustellung.

Der elektronische Datenaustausch zwischen den Beteiligten beinhaltet folgende Meldungen: Der Auftraggeber übermittelt die Auftragsdaten sowie im späteren Prozessverlauf gegebenenfalls Ergänzungen und Änderungen zum Auftrag. Der Operator übermittelt während der Transportvorbereitung Auftragsquittungen, Rückweisungen, sollte der Transport nicht wie gewünscht möglich sein, sowie Statusinformationen zum Bearbeitungsstand und Zollinformationen. Während des Transportes erhält der Auftraggeber durch TFG Produktionsmeldungen, Statusinformationen und Reports. Mit den Subunternehmen kommuniziert der Operator während der Transportvorbereitung durch Übermittlung der Auftragsdaten und Statusinformationen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen weisen die nicht machbaren Aufträge zurück und quittieren die machbaren Aufträge. Statusinformationen, Produktionsmeldungen und Zollinformationen werden durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen übermittelt. Die LKW-Unternehmen für den Straßennachlauf quittieren machbare Aufträge und weisen nicht machbare Aufträge zurück. Weiterhin übermitteln sie Statusinformationen.

Um die Transporte möglichst schnell und reibungslos durchführen zu können, sind die Informationen über die Zustellkapazitäten für den Nachlauf auf der Straße durch die Straßenagentur, Informationen über den Wagenpark durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Meldungen über Unregelmäßigkeiten durch die ausführenden Unternehmen auf der Straße und Schiene wichtig.

Die IT ist gefordert, die Vielzahl der Informationen zuverlässig, rechtzeitig und mit einem möglichst geringen Aufwand für die Beteiligten kosteneffizient zu erfassen.

60 % der Transaktionen laufen bei Transfracht über EDI, 30 % werden über das TFG-Portal an Transfracht übermittelt und die restlichen 10 % erfolgen noch als manuelle Erfassung der TFG-Mitarbeiter.

Die für den elektronischen Datenaustausch entwickelte EDI-Schnittstelle ist nicht mit allen Kunden-Systemen kompatibel. Um dennoch mit allen Beteiligten kommunizieren zu können, wurde der Web-Service eingerichtet. Dieser Service ist XML-basiert und somit mit jedem System kompatibel.

Vorteile dieses Systems sind eine verbesserte Integration der eingegebenen Informationen in die Arbeitsabläufe, die Möglichkeit der Wiederverwendung der einmal eingegebenen Informationen und somit die Einsparung weiterer Schnittstellen, schlankere Architekturen und Lösungen, Altsysteme können einfacher adaptiert werden, das System kann einfach weiterentwickelt werden und ermöglicht eine Verfolgung der Geschäftsprozesse.

Jörg Heilmann, HOYER GmbH, das KTSK-Terminal Schkopau

Das Terminal Schkopau wird von der KTSK-GmbH betrieben. 50%iger Gesellschafter der KTSK Terminal GmbH ist die HOYER GmbH. Das Terminal liegt auf dem Gelände des Value Parkes Schkopau. Es ist Bestandteil des Chemiepark-Konzeptes. Eine gute Anbindung des Terminals an die Straßeninfrastruktur des Chemieparkes und des öffentlichen Straßennetzes sorgt für einen schnellen und effektiven Zu- und Ablauf der Container.

Für die Unternehmen am Standort, aber auch für externe Unternehmen bietet das Terminal Serviceleistungen rund um den Container wie Reinigung und Lagerung vor Ort.

Das Terminal hat gegenwärtig eine Umschlag-Verkehrs- und Lagerfläche von 35.000 m². Es stehen zwei 420 m lange Gleise zur Verfügung. Die Lagerkapazität beträgt 2545 TEU, davon 45 TEU für Gefahrgut.

Für die Zukunft erwartet man im Verkehr im Allgemeinen eine kontinuierliche Zunahme des Verkehrsaufkommens. Diese Entwicklung wird durch das Ziel der europäischen Verkehrspolitik, die Infrastruktur für den kombinierten Verkehr zu verbessern, verstärkt.

Für die Zukunft werden daher diversifizierte Terminals an den Knotenpunkten mit höherer Kapazität benötigt. Denn durch eine Bündelung der Verkehrsströme an den Knotenpunkten ist eine hohe Menge an Transportvolumen und somit ein wettbewerbsfähigeres Angebot möglich. Hohe Mengen bewirken auch häufige Abfahrtsfrequenzen für einen schnellen Warentransfer. Die Attraktivität eines Terminals kann durch umfangreiche Zusatzangebote für die Nutzer des kombinierten Verkehrs noch weiter gesteigert werden. Erforderlich für ein attraktives Terminal ist ein immer höherer Technisierungsgrad mit der Möglichkeit der Überwachung der Verkehrssträger.

Das KTSK Terminal wird diesen Anforderungen gerecht. Die Umschlagmengen, Anfragen für die Lagerung von Wechselbehälter und der Handlings-Aufwand für See-Container steigt. Dennoch schwanken die Mengen. Um trotz dieser Schwankungen allen Beteiligten ein flexibles Angebot aufstellen zu können, erfolgt über ergänzende Straßentransporte ein Kapazitätsausgleich. Zur Bewältigung der sich ständig erhöhenden Anforderung ist eine Einbindung mittels IT erforderlich.

Um die hohen Anforderungen für die Zukunft bewältigen zu können, wird das KTSK-Terminal Schkopau erweitert. Es werden 7,8 Mio. € für die Anschaffung eines zweiten Portalkranes und die Erweiterung der beiden Umschlaggleise auf 620 m investiert. Hierbei wird die Schieneninfrastruktur auch durch die zusätzliche Schaffung einer Verbindung zum Verkehrsgleis zur effektiven Bearbeitung von Wagengruppen ergänzt. Der Ausbau des Terminals beginnt im ersten Quartal 2015 und wird gegen Ende des Jahres 2015 fertig gestellt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stellt sich das Terminal wie folgt dar: Das Terminal verfügt über einen Containervollportalkran mit einer maximalen Traglast von 40t und 2 Reach-Stacker zum Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Aufliegern. Die Lagerkapazität auf dem Gelände beträgt 2500 TEU, weitere 1.000 TEU stehen noch auf dem alten Terminal zur Verfügung. Das Terminal verfügt über eine Kippbühne und 45 TEU Spezialstellplätze für Gefahrgut.

Von den 45 TEU Gefahrstofflager dienen 15 Stellplätze der Lagerklasse 3A, die restlichen 30 Stellplätze den Lagerklassen 3B, 6.1A, 6.1B, 8, 10, 11, 12 und 13.

18 Reefer-Anschlüsse ermöglichen die Kühlung von Wechselbehältern. Die Firma Cotac bietet Heiz- und Reinigungsleistungen an. Weitere attraktivitätserhöhende Dienstleistungen sind Waste-Management zur Entsorgung von Abfällen, Möglichkeiten zur Reparatur von Containern, Inlinerservices, das zusätzliche Angebot einer palettierten Lagerung sowie die Möglichkeit der Be- und Entladung von Bulk- oder Liquid Paletten und abweichenden Packstücken. Das Terminal ist mit regelmäßigen Bahnabfahrten gut in das Schienennetz integriert. Es fahren 5 wöchentliche Züge nach München Riem und weiter nach Verona, 6 wöchentliche Züge nach Duisburg und weiter nach Rotterdam, 6 Züge über Ludwigshafen weiter nach Busto Arsizio und Pomezia, 6 Züge pro Woche nach Hamburg und Bremerhaven, bis zu 5 Züge pro Woche nach Schwarzheide sowie Einzelwagen von und nach Lübeck.

Ute Bauch, Dow Olefinverbund GmbH, Vorstellung des Standortes Schkopau

Der Mutterkonzern Dow wurde 1897 von Herbert Henry Dow in den USA gegründet. Der Firmensitz ist auch heute noch in der Stadt Michigan im US-Bundesstaat Midland. Das Unternehmen hat inzwischen 201 Standorte in 36 Ländern. Mit 53.000 Mitarbeitern wird ein Umsatz von ca. 57 Milliarden Dollar pro Jahr generiert. Das Unternehmen liefert mehr als 6.000 Produkte an Kunden in 180 Länder.

In Deutschland ist Dow seit 1960 vertreten. An 18 Standorten wird hier mit 5.000 Mitarbeitern ein Umsatz in Höhe von 3,45 Milliarden € generiert. Das Produktionsvolumen beträgt 7,5 Mio. t. chemische Produkte. Jährlich werden 76,6 Mio. € investiert. Die Deutschlandzentrale befindet sich in Schwalbach, geforscht wird in Bomlitz. In Mitteldeutschland wird an den Standorten Schkopau, Böhlen, Leuna und Teutschenthal produziert. Die vier Standorte sind gut miteinander versetzt und stellen trotz der unterschiedlichen örtlichen Lagen einen integrierten Standort mit effizienter Arbeitsteilung dar. Das Produktionsvolumen in Mitteldeutschland beläuft sich auf jährlich 2,8 Mio.t. In Mitteldeutschland wurden 2013 23,3 Mio. € investiert. Im Jahr 2013 wurden 1700 Mitarbeiter, davon 29 % weibliche Mitarbeiter beschäftigt. Das Unternehmen bietet für 122 Berufsanfänger Ausbildungsplätze.

Zur Rohstoffversorgung betreibt Dow im Seehafen Rostock ein eigenes Ölterminal und Tanklager für Rohbenzin. Der Cracker steht in Böhlen. Dort werden die Grundstoffe produziert und nach Schkopau und Leuna zur Herstellung von Kunststoffen und Produkten für die Automobilindustrie weitergeleitet. Das Werk Teutschenthal dient der Soleförderung und als Speicherfeld für Grundstoffe. Die Dow Olefinverbund GmbH in Schkopau ist an die Autobahnen A 38 und A 9 angebunden. 10 von der Dow oder Logistikpartnern betriebene Lager werden im Umkreis von maximal 100 km erreicht. Die vier mitteldeutschen Standorte, das Terminal in Rostock sowie der Standort Stade sind über ein 1300 km langes Pipelinenetz miteinander verbunden. Hierüber ist auch der tschechische Standort Litvinov angebunden.

Der Standort Schkopau ist direkt an die Schieneninfrastruktur der DB Netz AG angeschlossen.

Die Schieneninfrastruktur gehört der Dow oder den am Standort angesiedelten Unternehmen. Die Betriebsführung der Dow-eigenen Schieneninfrastruktur wurde an die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH übertragen. Die Mitteldeutsche Eisenbahn betreibt Dispatch-Zentren in Schkopau und Böhlen.

Die Schieneninfrastruktur wurde den modernen Anforderungen angepasst und auf das erforderliche Maß reduziert. Inzwischen wurden aber auch Teile neu gebaut oder erweitert.

Die Schieneninfrastruktur umfasste 2013 in Böhlen 42 km Gleisanlage mit 174 Weichen. Es sind 27 Ladestellen vorhanden, wovon 8 durch externe Dienstleister betrieben werden. In Böhlen werden 33 km Schieneninfrastruktur mit 91 Weichen betrieben. Hier werden 15 Ladestellen, davon 5 durch externe Dienstleister, vorgehalten.

Obwohl der größte Teil der Transporte über Pipelines stattfindet, spielt auch der Verkehrsträger Schiene eine Rolle. Es werden in Böhlen Propen, LPG, Benzol und Ammoniak über die Schiene importiert und Anilin, Raffinate, C9 Fraktion und Acry Acid exportiert. Der Import beläuft sich auf monatlich 362.750 t und der Export auf 391.375 t.

In Schkopau werden Butadien, Glycol, PTA, Schmieröl und Vinylacetat importiert und Caustic, Styrene, Vinylchlorid, Dichlorethan und Rubber exportiert. Im Eingang beträgt das Transportvolumen monatlich 589.770 t, im Ausgang 396.825 t.

Zur Steuerung der Schienenlogistik entwickelte DOW mit dem auf Microsoft-Access basierenden Flottenmanagementsystem Fleetmaster ein eigenes Dispositionssystem. Zu DB Schenker Rail werden die Daten im EDI-Format übertragen, die Statusmeldungen für die Sendungsverfolgung erfolgt über das IFTSTA-Format.