



## **Kohle für Deutschland: Pionierarbeit mit DB Schenker Rail**

Wirtschaftlicher Aufschwung kostet Energie. Durch die konjunkturelle Entwicklung steigt der Steinkohleverbrauch in Deutschland – und ein weiter wachsender Bedarf ist absehbar: Bundesweit sind 30 neue Steinkohlekraftwerke geplant oder bereits im Bau. Doch die deutsche Steinkohle ist aus geologischen Gründen nicht wirtschaftlich abbaubar und auf dem Weltmarkt nicht wettbewerbsfähig. Darum soll ihre Förderung bis 2018 vollständig eingestellt werden. Angesichts dieser Entwicklung gewinnt Importkohle immens an Bedeutung. Schon heute beträgt ihr Anteil an der deutschen Steinkohleverstromung etwa 60 Prozent.

Um langfristig eine Energieversorgung für bundesdeutsche Industrien und Haushalte sicherstellen zu können, fordern deutsche Kraftwerksbetreiber von DB Schenker Rail wirtschaftliche Importkonzepte. Im Fokus steht die russische Föderation, die nach den USA über die zweitgrößten Steinkohlereserven der Welt verfügt. Doch die großen Reviere im Osten des Landes sind verkehrstechnisch wenig erschlossen. Zudem erschweren sprachliche und kulturelle Barrieren einen logistischen Dialog.

### **Energien bündeln in osteuropäischen Ausgangshäfen**

Der Marktbereich Montan von DB Schenker Rail wendet sich an das SPC. Es soll die Verkehrsinfrastrukturen in Osteuropa transparent machen und eine Kontaktaufnahme zu dortigen Umschlagsunternehmen und Hafenbetreibern ermöglichen. Im Zentrum der Recherche stehen osteuropäische Ausgangshäfen, die sich als Konsolidierungs- und Lagerorte für den seeseitigen Hauptlauf eignen. Wesentliche Kriterien für diese Identifikation sind die Verkehrsanbindungen und Vorlaufdistanzen aus den Kohlefördergebieten.

### **Recherche mit grenzüberschreitendem Informationsfluss**

Für die Datenerhebung nutzte das SPC Kontakte auf allen Ebenen. Neben dem eigenen Kompetenznetzwerk und dem European Shortsea Network (ESN) wurde das Team sogar von den deutschen Botschaften unterstützt. Bei der viersprachigen Recherche über 192 Hafenverwaltungen und Terminalbetreibern erhielt das SPC 43 positive Rückmeldungen.

Auf dieser Basis konnten zahlreiche Ausgangshäfen in Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Slowenien und der Ukraine identifiziert werden. Darüber hinaus waren nordwesteuropäische Eingangshäfen Bestandteil der Recherche. Hier bezog das SPC neben den etablierten Kohlehäfen auch Standorte ein, die einen Kohleumschlag kurzfristig etablieren können.



*„Die langfristige Sicherung von Steinkohleimporten ist ein Thema mit volkswirtschaftlicher Tragweite. Das SPC hat uns gute Möglichkeiten aufgezeigt, wie wir unsere Kunden auch zukünftig mit dem wichtigen Rohstoff versorgen können.“*

*Thomas Reiser,  
Key Account Manager und Teamleiter  
Vertrieb Steinkohle, DB Schenker Rail,  
Marktbereich Montan*

*„Das Engagement und die professionelle Vorgehensweise des SPC haben uns überzeugt. Als nunmehr aktives Mitglied dieses Kompetenznetzwerkes können wir den begonnenen Dialog vertiefen und gemeinsam weitere Beiträge zur Entwicklung wirtschaftlicher Transportlösungen leisten.“*

*Thorsten Noll,  
Vertrieb Steinkohle, DB Schenker Rail,  
Marktbereich Montan*

*„Fehlende Infrastrukturen, nicht kompatible Schienennetze, sprachliche und kulturelle Barrieren – das Importprojekt für DB Schenker Rail hat sich im Zuge unserer Recherchen als äußerst vielschichtig erwiesen. In hohem Maße hilfreich waren hier auch unsere Kontakte auf politischer Ebene.“*

*Christian Betchen,  
SPC-Projektmanager*

*Hervorragende multimodale Anbindungen wie in Nordenham sind in Russland eher die Ausnahme. In den großen östlichen Kohlerevieren wie dem Kusnezker Kohlebecken sind Flüsse die einzigen Verkehrswege. Hier ist die Binnenschifffahrt mit einem Anteil von 82 Prozent der wichtigste Verkehrsträger.*

*Foto: Hafen Nordenham*



## Das Projekt „DB Schenker Rail“ im Überblick

### Der Projektpartner

DB Schenker Rail mit Sitz in Mainz ist die größte europäische Güterbahn und gehört zur DB Mobility Logistics AG. Der Marktbereich Montan sowie die Töchter der DB Schenker Rail Deutschland transportieren jährlich knapp 45 Millionen Tonnen Steinkohle.

### Die Ausgangssituation

Um langfristig eine wirtschaftliche Versorgung zu sichern, setzen deutsche Energieversorger zunehmend auf russische Steinkohle und fordern entsprechende Logistikkonzepte. Doch die großen Abbaureviere sind verkehrstechnisch wenig erschlossen und es gibt sprachliche und kulturelle Barrieren.

### Die Anforderung

Das SPC soll Verkehrsinfrastrukturen in Osteuropa transparent machen und einen Kontakt zu dortigen Umschlags- und Hafenunternehmen ermöglichen. Im Zentrum der Recherche stehen Ausgangshäfen, die sich als Konsolidierungs- und Lagerorte für den seeseitigen Hauptlauf eignen.

### Das Ergebnis

Bei einer viersprachigen Recherche über 192 Hafen- und Terminalbetreiber erhielt das SPC 43 positive Rückmeldungen. Die Datenerhebung wurde unter anderem von den deutschen Botschaften unterstützt. Auf dieser Basis konnte das SPC zahlreiche Ausgangshäfen mit geeigneten Kapazitäten identifizieren. Darüber hinaus lieferte das SPC Informationen über nordwesteuropäische Eingangshäfen. Durch Einbeziehung der Seewege ergeben sich folgende Vorteile:

- Hohe Wirtschaftlichkeit für den Transport von Bulk-Gütern
- Flexible Verknüpfung von Schiff und Bahn über die Seehäfen
- Pufferfunktion der Häfen als Konsolidierungs- und Lagerorte
- Hohe Planungs- und Versorgungssicherheit
- Optimierung der Umweltbilanz

## SPC – neue Wege mit alternativen Verkehrsträgern

Das SPC ist ein zentraler und neutraler Ansprechpartner für alle Unternehmen und Organisationen, die sich für neue Wege mit alternativen Verkehrsträgern interessieren. Denn nicht nur bei großen, schweren und sperrigen Gütern und Massenguttransporten machen sich Wasser- und Schienenwege bezahlt.

Multimodale Abwicklungsmöglichkeiten ergeben sich beispielsweise auch bei mittleren bis großen Volumen, die regelmäßig über größere Distanzen von einem konstanten Ausgangspunkt zu einem gleich bleibenden Zielort fließen (Pipeline-Effekt). Das gilt besonders auch für konsolidierbare Sendungen, die als Komplettladungen per Container auf den Weg gehen können.

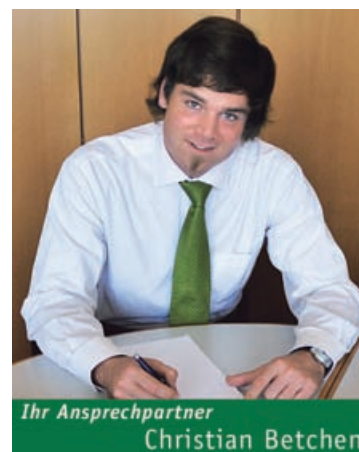
Sehen Sie Verlagerungspotenzial für Ihre Güter? Gerne analysieren wir neutral und kostenlos Ihre Sendungsstruktur und informieren Sie über entsprechende Anbieter.

*„Das SPC hat in seiner Recherche auch Hafenstandorte aufgefunden gemacht, die einen Kohleumschlag kurzfristig etablieren können. Damit haben wir weitere Optionen bei der Bewältigung zukünftiger Transportengpässe.“*

*Thomas Reiser,  
Key Account Manager und Teamleiter  
Vertrieb Steinkohle, DB Schenker Rail,  
Marktbereich Montan*

*„Das Beispiel DB Schenker Rail zeigt, dass auch für traditionelle Massengutbereiche wie die Montanindustrie durch einen grenzüberschreitenden Dialog neue Güterpotenziale erschlossen werden können. Das Ergebnis unserer Recherche zeigt eine hohe Bereitschaft der Häfen, vorhandene Kapazitäten auszubauen oder sogar das Produktportfolio zu erweitern.“*

*Christian Betchen,  
SPC-Projektmanager*



*Phone: +49(0)228-300 4892  
Fax: +49(0)228-300 807 4892  
E-Mail: [betchen@shortseashipping.de](mailto:betchen@shortseashipping.de)  
Homepage: [www.shortseashipping.de](http://www.shortseashipping.de)*



ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center  
c/o Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Robert-Schuman-Platz 1  
D-53175 Bonn