

IBS



INTERNATIONAL RAIL FREIGHT
BUSINESS ASSOCIATION



INTERESSENGEMEINSCHAFT
DER BAHNSPEDITEURE (IBS) E.V.

20 JAHRE

INTERNATIONAL RAIL FREIGHT BUSINESS ASSOCIATION

INHALT

Vorwort	3
Die IBS mit erweiterten Zielen und einer neuen Organisationsstruktur	4-5
Fair Play für den Schienengüterverkehr (Beitrag des VDV)	8-9
Der Schienengüterverkehr rollt nicht Richtung Abstellgleis	10-13
IBS-Kongressreise durch Europa (10 Jahre im Rückblick)	15-23

AVG. Bewegt alle.



Die **AVG** betreibt zusammen mit ihren Partnern **VBK - Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH**, **Stadtwerke Heilbronn** und **DB Regio AG** Stadtbahnlinien zwischen Öhringen und Achern, Bietigheim Bissingen und Wörth, Eutingen i. Gäu durch das Murgtal und weiter bis in den Kraichgau, zwischen Stutensee und Rheinstetten sowie natürlich die Stammlinie vom Albtal durch Karlsruhe auf die Hardt nach Hochstetten - das weltbekannte Karlsruher Modell.

Auch im Güterverkehr versteht sich die AVG in erster Linie als Partner der Region. Die Strategie besteht nicht darin, den Global Player Konkurrenz zu machen, sondern den großen Bahnen Kooperationen anzubieten, um in der Region Güterverkehre auf der Schiene zu attraktiven Konditionen anbieten zu können. Das Einsatzgebiet im Schienenverkehr befindet sich daher überwiegend im Umland von Karlsruhe, vor allem im Rheinhafen, Murgtal, Albtal und Kraichgau. Dabei werden täglich bis zu 20 Gleisanschlüsse bedient.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH

Tullastr. 71 • 76131 Karlsruhe • Telefon +49 721 / 6107 - 0

www.avg.info



EIN WORT VORWEG ...

Liebe IBS Kollegen und Partner unseres Verbandes,
liebe Leser dieser Festbroschüre,

Im Herbst des Jahres 1996 beschlossen acht Speditionen aus vier verschiedenen Ländern die Zusammenarbeit mit den staatlichen Bahnen Europas zu koordinieren. Mit gezielten Maßnahmen und Verträgen sollte das gemeinsame Ziel der Verlagerung von Straßenverkehren auf die Schiene gefördert werden. Der Internationale Verband der Bahnspeditionen (IBS) war geboren.

In den folgenden Jahren schlossen sich weitere Bahnspediteure und eine Vielzahl von Dienstleistungsunternehmen des Eisenbahngüterverkehrs, wie zum Beispiel Reedereien, Eigentümer privater Waggon, IT-Unternehmen, Operateure des Intermodalen Verkehrs und mehrere lokale Eisenbahnverkehrsunternehmen der IBS an. Gleichzeitig wurde die Zusammenarbeit mit vielen anderen Verbänden des Eisenbahngüterverkehrs aufgebaut und teilweise eine gegenseitige Mitgliedschaft vereinbart.

Mit der immer stärkeren Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes wurde die IBS auch zunehmend Vertreter der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateure. Die Zusammenarbeit der IBS-Mitglieder bei der Bündelung von Verkehren und der Entwicklung neuer Verkehrslösungen wurde unterstützt.

Die ursprüngliche Rolle des Verbandes als Partnerorganisation der Staatsbahnen wurde auf die Interessenvertretung aller speditionellen und transportorganisierenden Dienstleistungsunternehmen ausgebaut. Im Zuge des rückläufigen Einzelwagen-Verkehrs im Netz der staatlichen Bahnen übernahmen die IBS-Speditionen zunehmend die Rolle des Transportorganisations für die Bündelung von Einzelladungen auch in Zusammenarbeit mit privaten Eisenbahnen und Infrastrukturbetreibern. Heute verfügen bereits mehrere IBS-Unternehmen über ein eigenes Netz für gebündelte Einzelwaggonverkehre.

Die Arbeit der IBS wird sich in den nächsten Jahren vor allem auf die verstärkte Zusammenarbeit mit Verladern, dem Aufzeigen wettbewerbsbehindernder politischer Maßnahmen und der immer stärkeren Kooperation der privaten Wagenladungsoperateure inklusive der Verbindung ihrer Einzelwagennetze konzentrieren. In diesem Zusammenhang wurde auch der Name des Verbandes als „International Rail Freight Business Association“ angepasst. Weitere Schwerpunkte sind die stärkere Nutzung der Digitalisierung im Eisenbahnverkehr, die Erweiterung der Verbandsarbeit auf Verkehre mit Ländern außerhalb der EU und insbesondere die Entwicklung wettbewerbs- und leistungsfähiger Korridore in Europa.

Ich wäre dankbar, wenn wir auch in den nächsten Jahren auf die gleiche Unterstützung unserer Mitglieder, Partner und anderer Lobbyorganisationen zurückgreifen könnten.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der folgenden IBS-Reise durch Europa und verbleibe mit den besten Wünschen

Ihr

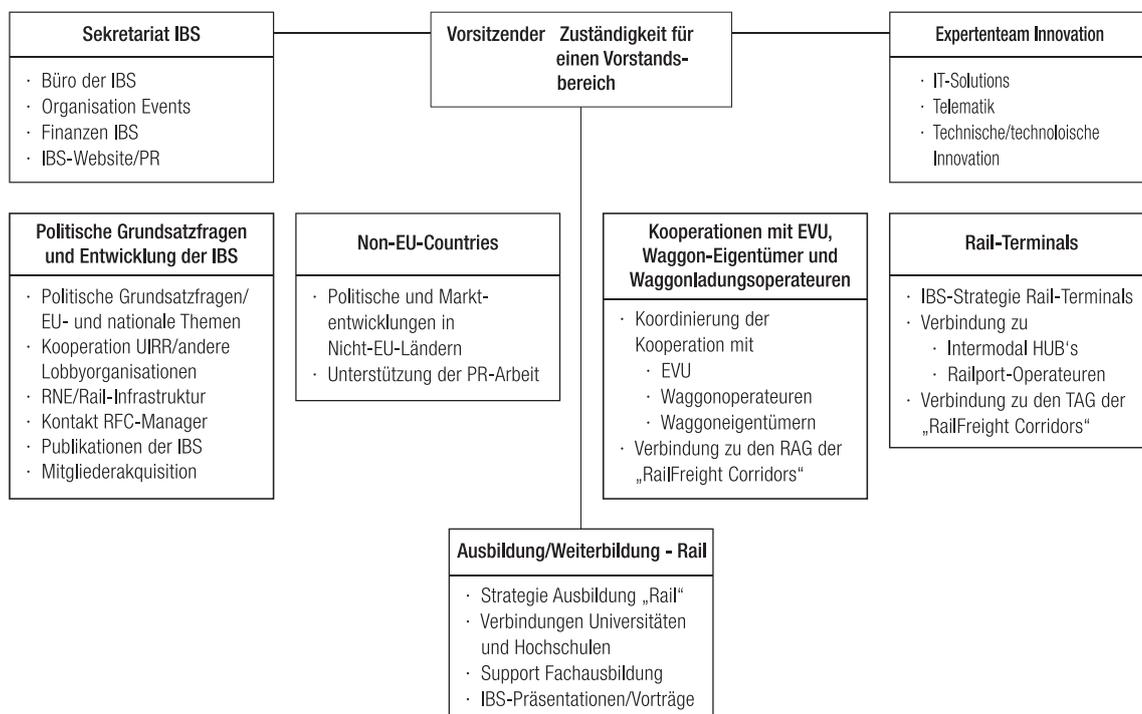
Olaf Krüger
Vorsitzender des Vorstandes der IBS

DIE IBS MIT ERWEITERTEN ZIELEN UND EINER NEUEN ORGANISATIONSSTRUKTUR

Zum 1. Januar 2016 hat die IBS ihre Ziele wesentlich erweitert, dazu gehören

- die Vereinheitlichung des Mitgliederstatus
- die Öffnung des Verbandes für Verloader und Operateure des Eisenbahngüterverkehrs
- die Erweiterung der regionalen Kompetenz auf den Eisenbahngüterverkehr mit der GUS und China
- die enge Zusammenarbeit mit dem Verband UIRR (Verband für die Operateure und Terminals des kombinierten Verkehrs)

Zur Umsetzung dieser erweiterten Zielstellungen wurden die Aufgabenbereiche des Vorstandes neu festgelegt und der Vorstand auf fünf Vorstandsressorts sowie einen Expertenbereich erweitert.



Im Folgenden werden die einzelnen Vorstands-Ressorts und die diesbezüglichen Schwerpunktaufgaben vorgestellt.

Vorstandsressort politische Grundsatzfragen und Entwicklung der IBS

Dieser Vorstands-bereich ist insbesondere für die wirkungsvolle Entwicklung der IBS in der europäischen Lobbylandschaft für den Eisenbahngüterverkehr verantwortlich. Ein Schwerpunktthema ist dabei die enge Zusammenarbeit mit der UIRR. Als Grundlage für die Zusammenarbeit wurde auf der Logistikmesse 2015 in München ein entsprechendes „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet. Diese Kooperation soll insbesondere die gemeinsamen Interessen sowohl der Operateure des kombinierten Verkehrs als auch der Operateure des Wagenladungsverkehrs zusammenführen und zu einem gemeinsamen Anforderungsprofil an die europäische und nationale Politik führen. Auch gegenüber allen Partnerunternehmen des Eisenbahngüterverkehrs soll damit ein gemeinsamer Auftritt gesichert werden.

Eine zentrale Zielstellung bleibt auch die Intensivierung der Zusammenarbeit mit anderen Lobbyorganisationen. Dies ist insbesondere deshalb sinnvoll, da die gemeinsamen Ziele zu Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs in Europa weit größer sind, als die trennenden Einzelinteressen der Verbände.

Zunehmend notwendig ist die eindeutige Darstellung der gewachsenen Wettbewerbsnachteile des Verkehrs auf der Schiene gegenüber der Straße. Dabei ist nachzuweisen, dass die Zielstellungen der europäischen und nationalen Politik zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene im krassen Widerspruch zu den bereitgestellten Rahmenbedingungen für beide Verkehrsträger stehen.

Treibhausgas-Emissionen

nach Sektoren, Entwicklung von 1990 bis 2014, in Prozent

Verkehr Haushalte Energie Industrie Landwirt



Quelle: Umweltbundesamt

Die Wettbewerbsnachteile auf der Schiene haben zwischenzeitlich zu einem Innovationsstau und abnehmender Investitionsbereitschaft der europäischen Wirtschaft in diesen Sektor geführt. Ein Schwerpunktthema dieses Vorstandsressorts wird die konsequente Förderung des Infrastrukturausbaus unter den Bedingungen eines einheitlichen europäischen Verkehrsmarktes bilden. Dabei ist vor allem Augenmerk auf den schnellen Ausbau der bereits definierten Eisenbahngüterverkehrskorridore zu einheitlichen Standards (wie z. B. zweigleisiger Streckenausbau, Zuglänge von mindestens 740 m, Achslast von mindestens 22,5 t) zu legen.

Die Bereitstellung derartiger hochleistungsfähiger Trassen würde die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahngüterverkehrs kurzfristig erhöhen. Eine enge Zusammenarbeit mit Rail Net Europa (RNE) sowie den Managements der einzelnen Güterverkehrskorridore (RFC) wurde bereits eingeleitet.

Die Zuständigkeit dieses Ressorts erstreckt sich desweiteren auf die Mitgliederbetreuung und die Intensivierung der PR-Maßnahmen sowie die stärkere Außendarstellung des Vereins.

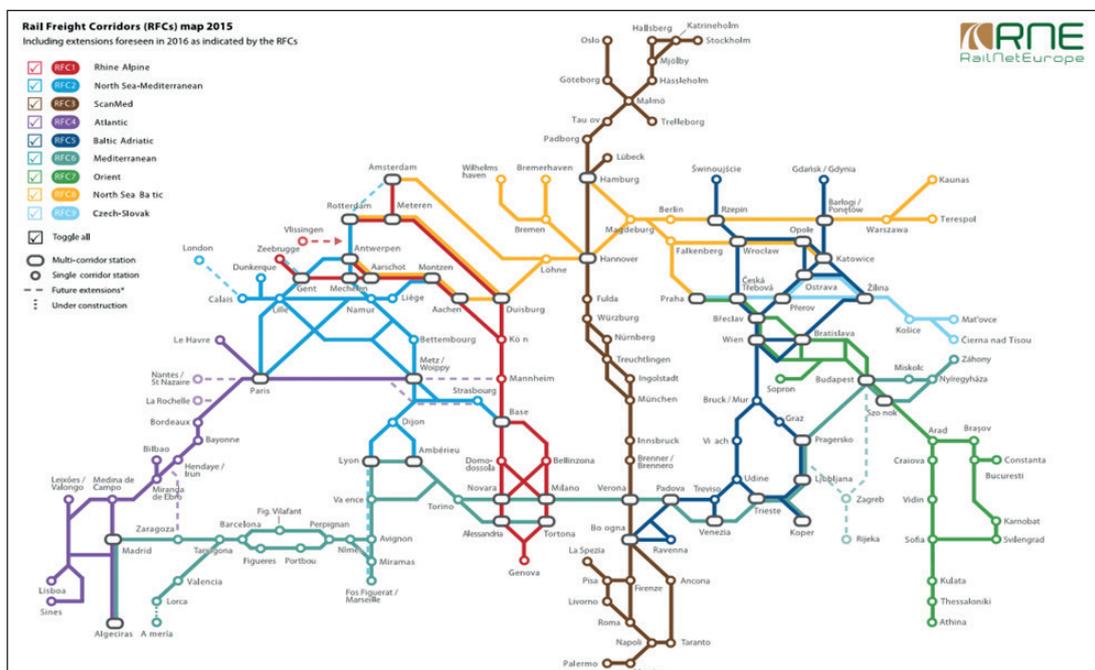
Vorstandsressort „Non EU Countries“

In diesem neuen Vorstandsbereich steht vor allem die Verbesserung der Zusammenarbeit mit Verbänden und Dienstleistungsunternehmen aus den Ländern der GUS und China im Vordergrund. Im Prozess der weltweiten Globalisierung sind die Transportmengen Europas mit diesen Staaten stark angewachsen, die Anteile des Eisenbahngüterverkehrs in den letzten Jahren jedoch rückläufig. Eine Produkterneuerung und -erweiterung insbesondere für schnelle und durchgehende Züge des kombinierten Verkehrs muss unverzüglich in Angriff genommen werden.

Von Bedeutung ist auch die Vereinfachung des Spurwechsels (Normalspur/Breitspur) und der kommerziellen Abläufe an den Grenzen sowie die Weiterentwicklung einheitlicher Dokumente (z. B. CIM/SMGS – Frachtbrief).

Vorstandsressort „Kooperationen EVU, Waggon-Eigentümer und Wagenladungs-Operateure“

In diesem Vorstandsbereich sollen vor allem die Voraussetzungen geschaffen werden, gemeinsam mit anderen Dienstleistern des Eisenbahngüterverkehrs leistungs- und wettbewerbsfähige Produkte auf einem einheitlichen europäischen Verkehrsmarkt im Wettbewerb zur Straße zu entwickeln.



Ein Schwerpunkt ist hierbei die Motivation von privaten Waggonladungs-Operateuren ihre bereits entwickelten Verkehrsnetze auszubauen und untereinander zu koordinieren. Hierfür sind sowohl eine gezielte politische Förderung als auch neue compliancegerechte Kooperationsmodelle erforderlich. Gegenüber den Waggoneigentümern werden wir den hohen Innovationsbedarf der Verloader und Spediteure aufzeigen und gemeinsam an einer technischen Modernisierung sowie der Entwicklung vielseitig einsetzbarer Waggons mitwirken.

Vorstandsressort „Rail-Terminals“

Diesem Vorstandsbereich kommt insbesondere die Aufgabe zu, die Entwicklung neuer Umschlagsterminals zur regionalen Bündelung von Waggonladungen zu unterstützen. Die bereits vorhandene Definition der DB Cargo zur Entwicklung entsprechender „Rail-Ports“ könnte hierfür als Orientierung gesehen werden.

Zusammen mit den europäischen Infrastrukturunternehmen, interessierten Betreibern sowie Waggonladungs-Operateuren müssen neue Konzepte zur Installation und finanziellen Förderung dieser Konsolidierungspunkte entwickelt werden. Eine enge Zusammenarbeit mit den „Terminal-Gruppen (TAG)“ der einzelnen Rail Freight Korridore ist erforderlich. Dieser Vorstandsbereich steht vor extrem hohen Anforderungen, da in kurzer Zeit neue alternative Lösungen zu dem stark rückläufigen Einzelwagenverkehr der Staatsbahnen entwickelt werden müssen.

Vorstandsressort

„Ausbildung/Weiterbildung – Rail“

Die Verfügbarkeit von Fachkräften und Akademikern des Eisenbahngüterverkehrs hat in den letzten Jahren dramatisch abgenommen. Dies ist insbesondere auf fehlende Ausbildungsangebote in allen Ländern Europas zurückzuführen. Der neue Vorstandsbereich soll sowohl die Entwicklung neuer Ausbildungsstätten als auch die Erweiterung der Ausbildungsangebote zum Thema Eisenbahngüterverkehr unterstützen.

In den Ausbildungsplänen der betreffenden Einrichtungen muss der Bahnverkehr als wesentliches Element der Transportdienstleistungen wieder aufgenommen werden. Hierfür steht die IBS beratend zur Verfügung. IBS-Fachspezialisten bieten Vorlesungen, Seminare und Lehrsegmente in der Fachausbildung an.

IBS-Expertenteam „Innovation“

Zusätzlich zu den genannten Vorstandsbereichen wird ein Team von Experten für Telematik, IT-Lösungen sowie technische und technologische Innovationen die Arbeit aufnehmen. Schwerpunkte sind hierbei u.a.

- die Förderung des Einsatzes der Telematik in den Transportabläufen
- die Mitarbeit in IT-Projekten zur Automatisierung der kommerziellen und betrieblichen Abläufe
- die Optimierung der Instandhaltungsprozesse sowie die Früherkennung von Material- und Verschleißschäden am Waggon

Die gesamte Vorstandsarbeit steht in den nächsten Jahren vor einer großen Herausforderung bei der Bewältigung der beschlossenen Aufgabenstellungen.



Mit Captrain Deutschland gelangen Ihre Güter sicher, pünktlich und flexibel ans Ziel. Wir sind Ihr Partner, wenn es um innovative und qualitativ hochwertige Transportlösungen auf der Schiene geht. Mit viel Know-how und modernster Technik.

Lokal, regional, europaweit.

Captrain Deutschland GmbH

Georgenstraße 22 · 10117 Berlin

Tel. +49 (0) 30 39 60 11 0 · info@captrain.de

www.captrain.de





Das moderne Waggon-service- & Logistikzentrum verfügt über ein eigenes EVU und bietet auf der Grundlage umfassender Zertifizierungen stationäre wie auch mobile Instandhaltungsarbeiten an Ihren Güterwaggonen, wie bspw.

- Revisionen, Radsatztausch, Umbauten
- Bremsprüfungen, Schweißarbeiten
- Waschstand, Strahl- und Lackierkabine

BLG RailTec GmbH
 Mainzer Straße 1
 04938 Uebigau/Wahrenbrück
www.blg-railtec.de



Mit knapp 1.300 flexibel einsetzbaren Doppelstockwaggonen sind wir Ihr Spezialanbieter im schienengebundenen Fahrzeugtransport. Europas modernste Flotte mit Flüsterbremsen und weiteren Innovationen.

BLG AutoRail GmbH
 Adolf Kolping Straße 4
 55116 Mainz
www.blg-autorail.de



CIS Cargo

Ihr Spezialist im Osteuropa Eisenbahnverkehr.

Wir bearbeiten alle See - Bahn und Sondertransporte mit einem hochmotivierten Team aus Eisenbahnpediteuren, Umschlagarbeitern und ingenieurtechnischen Personal an den Standorten

- Wir erstellen selbst die notwendigen Genehmigungen für Lademaßüberschreitende Sendungen, Chemie- und Militärtransporte
- Wir kümmern uns um die Zollabfertigung und notwendige Zertifikate
- Wir be- und entladen bzw. sichern mit eigenem Teams den Umschlag

Wir bieten und erwarten eine vertrauensvolle und langfristige Zusammenarbeit.



DE-Sassnitz/Mukran
 DE-Kiel
 DE-Berlin



LT-Klaipeda



RUS-Moskau



Mit uns können Sie rechnen!

CIS-Cargo Group
 Fu.: +370 656 659 32

Mail: info@cis-cargo.de
 Web: www.CIS-Cargo.de



FAIR PLAY FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ein Beitrag von Dr. Martin Henke,
VDV-Geschäftsführer Eisenbahnverkehr



Verkehrspolitiker in Bund und Ländern versprechen in ihren Programmen und den dazugehörigen Positionsbestimmungen gern, alles dafür zu tun, dass mehr Güterverkehr auf die umweltverträgliche, energieeffiziente und sichere Schiene verlagert wird. Die Wirklichkeit sieht indes anders aus. Der Lkw-Verkehr wächst ungebremst und soll bis 2030 noch einmal um knapp 40 Prozent zulegen. In absoluten Zahlen ist allein der Zuwachs an Verkehrsleistung auf der Straße höher als die gesamte für 2030 prognostizierte Verkehrsleistung auf der Schiene. Das ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch umwelt- und energiepolitisch, gerade nach dem Pariser Klimagipfel, inakzeptabel. Der Blick auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Verkehrsträger offenbart zumindest einen Teil der Ursachen dieser Entwicklung. Die Verkehrspolitik hat in der Vergangenheit nicht immer gehalten, was in Programmen und Sonntagsreden versprochen wurde. Weniger noch: Der Schienengüterverkehr ist zumindest bis jetzt das Stiefkind der Verkehrspolitik geblieben. Dabei wäre ein Umlenken und Umdenken nicht nur mit Blick auf die Erreichung von Umwelt- und Klimaschutzzielen notwendig. Dafür braucht es aber zunächst vor allem faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern, um die Vorteile des Schienengüterverkehrs besser nutzen zu können.

Schienengüterverkehr macht Wirtschaftsstandorte attraktiv

Für Deutschland und seine exportierenden Unternehmen ist der Anschluss der Wirtschaftsstandorte an ein leistungsfähiges Schienengüterverkehrsnetz unverzichtbar. Immerhin liegt der Anteil der grenzüberschreitenden Schienengüterverkehre bei über 50 Prozent. Rund 43 Prozent der Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens beispielsweise laufen über die Schiene – mit steigender Tendenz.

Schienengüterverkehr schont Umwelt und Klima

Im Pariser Klimaschutzabkommen hat die Bundesregierung der Begrenzung der globalen Erwärmung auf unter zwei Grad und dem Ziel der Klimaneutralität in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts zugestimmt. Dies erfordert ein aktives Umsteuern in der Klimapolitik. Schließlich ist der Verkehr mit steigenden Emissionswerten bislang die Achillesferse der nationalen Klimaschutzpolitik. Güterzüge verursachen je Tonnenkilometer im Vergleich zum Lkw nur ein Viertel der klimaschädlichen CO₂-Emissionen, und auch bei Kohlenwasserstoffen, Stickoxiden und Feinstaub

liegt der Lkw-Ausstoß mindestens um den Faktor vier über den Werten der Schiene. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist deshalb ein unverzichtbarer Beitrag zum Klimaschutz.

Schienengüterverkehr entlastet die Straße

Laut Prognose des Bundesverkehrsministeriums wird der Straßengüterverkehr bis zum Jahr 2030 um weitere 40 Prozent wachsen. Dann wird der Stau vor allem auf den Autobahnen in den Ballungsräumen zum Dauerzustand – es sei denn, Güterzüge entlasten die Straßen und tragen zur Sicherung von Mobilität und Logistik im deutschen Straßennetz bei.

Schienengüterverkehr ist sicher und wird leise

In seinem aktuellen Sicherheitsbericht hat das Eisenbahn-Bundesamt keine strukturellen Sicherheitsdefizite erkennen können und attestiert ein „stabiles und gefestigtes Sicherheitsniveau“. So ist der Schienengüterverkehr im Vergleich der Unfallstatistiken (Unfall mit Todesfolge) 43-mal sicherer als der Straßengüterverkehr.

Allerdings ist der Schienengüterverkehr noch zu laut, auch wenn sich heute mehr Menschen durch den Straßen- als durch den Schienenlärm belästigt fühlen. Bis 2020 werden daher alle in Deutschland verkehrenden Güterzüge mit Flüsterbremsen ausgestattet. Das wird den Schienenverkehrslärm halbieren. Auch danach wird der Eisenbahnsektor seine Anstrengungen fortsetzen, noch leiser zu werden, denn der Weg zum leisen Schienengüterverkehr ist alternativlos.

Schienengüterverkehr ist im Wettbewerb benachteiligt

Trotz dieser objektiv nachweisbaren und belegbaren Vorteile des Schienengüterverkehrs ist die Schiene im Wettbewerb mit Lkw hinsichtlich ordnungspolitischer Rahmenbedingungen klar benachteiligt. Güterbahnen zahlen für jeden gefahrenen Kilometer im gesamten Eisenbahnnetz eine „Schiennenmaut“ – der Lkw ist aber teilweise von Abgaben für die Nutzung der Verkehrswege befreit. Die Lkw-Maut wird nur für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 t Gesamtgewicht und auf knapp sieben Prozent des Straßennetzes erhoben – ausschließlich auf Autobahnen und ausgewählten Bundesstraßen. Ab Januar 2015 wurden die Mautsätze für den Straßengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr sogar um fast acht Prozent gesenkt. Das bedeutet eine Entlastung des Straßen-



transports um 100 bis 300 Millionen Euro pro Jahr. Auch Binnenschiffe sind von Abgaben für wichtige Wasserstraßen befreit. Güterbahnen hingegen zahlen ihren Trassenpreis, immer und überall. Gerade auf der „ersten und letzten Meile“ – bei der Abholung und Zustellung von Güterzügen – wird der Schienenverkehr durch kostendeckende Infrastrukturentgelte häufig spürbar verteuert.

Güterbahnen werden als einziger Verkehrsträger zur Finanzierung der Energiewende herangezogen

Durch die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) 2015 steigt die Belastung für den Schienengüterverkehr weiter. Die von den Bahnen zu zahlende Umlage hat sich in Summe weiter erhöht – konkurrierende Verkehrsträger auf Straße und Wasser aber bleiben beim EEG außen vor.

Güterbahnen werden als einziger Verkehrsträger vom Emissionsrechtehandel erfasst

Auch der Emissionshandel betrifft vor allem und einseitig den elektrisch betriebenen Schienengüterverkehr. Als einziger Güterverkehrsträger wird er vom Emissionshandel vollständig erfasst, während der Lkw-Verkehr ebenso wenig dem Emissionshandel unterliegt wie die Schifffahrt.

Große Differenzen bezüglich der Energiesteuer

Während Güterbahnen Strom- und Mineralölsteuern zahlen, werden die Binnenschifffahrt, aber auch die Luftfracht vollständig von den Energiesteuern befreit. Laut Subventionsbericht der Bundesregierung profitiert die Binnenschifffahrt dadurch jährlich in Höhe von 160 Millionen Euro.

Steigender administrativer Aufwand für die sichere Güterbahn

Der Schienengüterverkehr ist im direkten Vergleich mit dem Lkw deutlich sicherer. Dies soll so bleiben. Die sicherheitsrelevanten Prozesse sind in den vergangenen Jahren jedoch häufig – wie beispielsweise im Zusammenhang mit der europäischen Führerscheinverordnung – durch neue Anforderungen und Vorgaben zunehmend komplexer und aufwendiger geworden, ohne dabei das Sicherheitsniveau auf der Schiene erkennbar weiterzuentwickeln. Während die sichere Schiene mit wachsendem administrativen Aufwand zu kämpfen hat, fahren immer längere Lkw (Gigaliner) mit immer mehr Fahrern bei sinkenden Lohn- und Sozialstandards im Wettbewerb der Verkehrsträger davon.

Lkw verursachen je Transporteinheit bis zu viermal höhere externe Kosten als Güterzüge

Verkehr verursacht Lärm, führt zu Unfällen und Emissionen, die zu Luftverschmutzung und Klimaschäden beitragen. Folgen des Verkehrs sind mit hohen Kosten etwa im Gesundheitswesen, bei der Gebäudesanierung oder bei der Schadensvermeidung

verbunden. Finanziert werden diese externen Kosten von der Gesellschaft, denn bei der Kalkulation von Transportpreisen im Güterverkehr spielt ein großer Teil dieser Kosten überhaupt keine Rolle. Zwar werden die Kosten der Luftverschmutzung durch Lkw teilweise in der Lkw-Maut berücksichtigt – dennoch bleibt eine deutliche Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der umweltverträglichen und verkehrssicheren Schiene.

Faire Wettbewerbsbedingungen herstellen

Die genannten Benachteiligungen des Schienengüterverkehrs behindern einen fairen Wettbewerb und werden, gerade für die kleineren Unternehmen, inzwischen zur existenziellen Bedrohung. Wenn die politischen Entscheider in Bund und Ländern ihren Worten von mehr Verkehrsverlagerung auf die Schiene im Güterverkehr auch Taten folgen lassen wollen, dann sind dringend und umgehend ordnungspolitische Maßnahmen einzuleiten und umzusetzen, damit Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern künftig fair stattfinden kann. Die Schienengüterverkehrsbranche und allen voran der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in dem rund 150 SGV-Unternehmen organisiert sind, fordert deshalb:

- Alle Straßen und alle Lkw müssen ins Mautsystem einbezogen werden. 4,4 Milliarden Euro könnten so zusätzlich eingenommen und in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden.
- Alle Schienenbahnen sollen von der Stromsteuer vollständig befreit und dadurch im Wettbewerb vor allem gegenüber dem Lkw gestärkt werden. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur Energiewende im Güterverkehr – denn allein die elektromobilen Güterbahnen verwenden schon heute zunehmend erneuerbare Energien.
- Alle Verkehrsträger müssen beim Emissionshandel gleichbehandelt werden. Gut für die klimaverträgliche Schiene – ihre Wettbewerbsposition wird verbessert. Gleichzeitig bedeutet eine Gleichbehandlung einen Anreiz für die anderen Verkehrsträger, ihre klimaschädlichen Emissionen zu reduzieren.
- Die externen Kosten des Verkehrs müssen bei allen Verkehrsträgern angelastet werden. Erst dann würden die Marktpreise die wahren Kosten des Verkehrs und der verschiedenen Transportmittel widerspiegeln. Die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs kann so als zentraler Bestandteil der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung nachhaltig verbessert werden.
- Die Eisenbahnsicherheit muss mit Augenmaß weiterentwickelt werden. Weitere Sicherheitsmaßnahmen für den Schienengüterverkehr müssen zwingend mit dem Nachweis verbunden werden, dass damit die Verkehrssicherheit verkehrsträgerübergreifend erhöht wird.

DER SCHIENENGÜTERVERKEHR ROLLT NICHT RICHTUNG ABSTELGLEIS.

Olaf Krüger im Vorstandsgespräch mit Michael Breuer (Vorstandsressort Digitalisierung/IT-Entwicklungen) über den digitalen Wandel bei der Eisenbahn.

Seit der Bahnreform musste die Eisenbahnbranche einige Herausforderungen meistern. Heute befahren täglich 9.500 Langstreckengüterzüge das deutsche Schienennetz. Der Anteil der nicht bundeseigenen Eisenbahnen beläuft sich dabei mittlerweile auf 34% mit stark steigender Tendenz. Entspannt zurücklehnen können sich diese Eisenbahnverkehrsunternehmen deswegen aber nicht. Denn die digitale Transformation rüttelt derzeit an den Grundfesten etablierter Unternehmen, Konzernen, ja, ganzer Branchen. Auch große Konzerne müssen reagieren – und gründen deswegen immer häufiger eigenständige Einheiten, sogenannte „Labs“. Warum, darüber konnte ich kürzlich während einer Zugfahrt mit Michael Breuer, dem geschäftsführenden Gesellschafter der RailWatch GmbH & Co. KG

sprechen, dessen Unternehmen Vorreiter in der Digitalisierung des Schienengüterverkehrs ist.

Herr Breuer, nach dieser Zugfahrt treffen Sie sich mit den Vertretern für Cloud Services von Amazon, Microsoft und SAP. Viele unserer Mitglieder bei der IBS behaupten die Eisenbahn wäre noch nicht mal bei Industrie 2.0 angekommen und sie sprechen schon von Industrie 4.0.

Das ist richtig – weil wenige wissen, was Industrie 4.0 für ihr Unternehmen bedeutet.

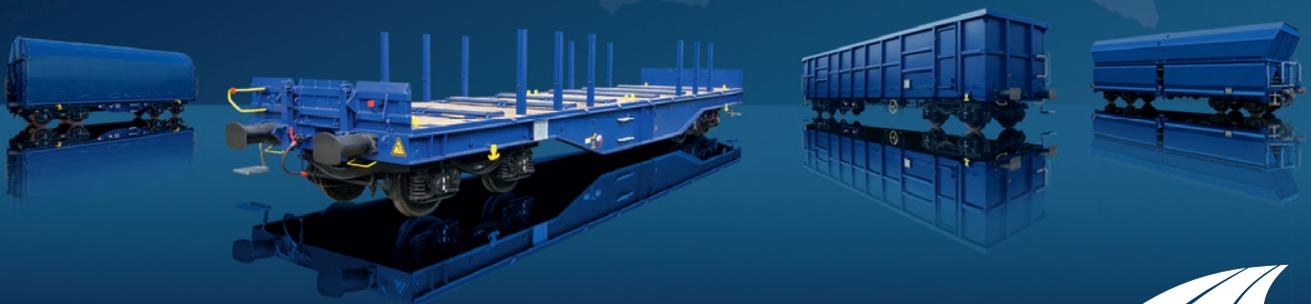
Die Eisenbahnbranche hat bisher wenige Paradigmenwechsel erlebt. Der nächste, die Digitalisierung, ist jedoch nicht abwendbar und bereits in vollem Gange. Welche speziellen Herausforderungen liegen darin?

Die grösste Herausforderung ist, dass jeder glaubt, die Digitalisierung würde nur die anderen betreffen aber nicht einen selbst. Die Frage mit der wir uns bei RailWatch häufig beschäftigen ist, wie man der Eisenbahnbranche mit ihren vielen Regeln,

Pssst, leise ... Hören Sie den Güterzug?

Manchmal sind die Produkte besonders innovativ, von denen Sie sehr wenig hören.

So hat ERR bereits 54 % des Waggonparks mit lärmarmen Komposit-Bremsbelägen ausgestattet. Damit Sie weiterhin nur Gutes von uns hören!



European Rail Rent www.railrent.com



Vorschriften und Formalismen hilft zu verstehen, was um sie herum passiert. Dieser gewaltige Umbruch der Digitalisierung wird unvergleichlich schnell geschehen – wenn man also in der Eisenbahnbranche nicht genau hinschaut, den Prozess nicht analysiert, um darauf digital reagieren zu können, dann kann man in zehn Jahren als Player verschwunden sein.

In zehn Jahren?

Durchaus, ja.

Warum sind Sie sich so sicher? Zehn Jahre sind nicht gerade ein großer Zeitraum für ein Unternehmen, das in eine Lokomotive oder einen Güterwagen investiert.

Die heutige Start-Up-Ökonomie hat eine andere Geschwindigkeit. Da sind 10 Jahre eine Ewigkeit. Das Internet hält gerade jetzt in der Industrie Einzug. Generell gibt es das Internet zwar schon lange und ich kenne keinen, der es nicht liebt, außer vielleicht die Buch- und Musikläden, weil heute einfach jeder bei Amazon bestellt. Aber das Beispiel zeigt: Es gibt einen massiven Paradigmenwechsel in der Wertschöpfungskette jedes Unternehmens. Einer der Effekte, die das Internet auf unsere bisherige Wirtschaftsordnung hat, ist, dass die Mittelsleute verschwinden. Darüber hinaus erleben wir derzeit einen starken Einzug von Sensorik in der Industrie. Schienenfahrzeuge, die früher manuell überwacht wurden diagnostizieren sich heute selber und melden sich proaktiv zur Instandhaltung.

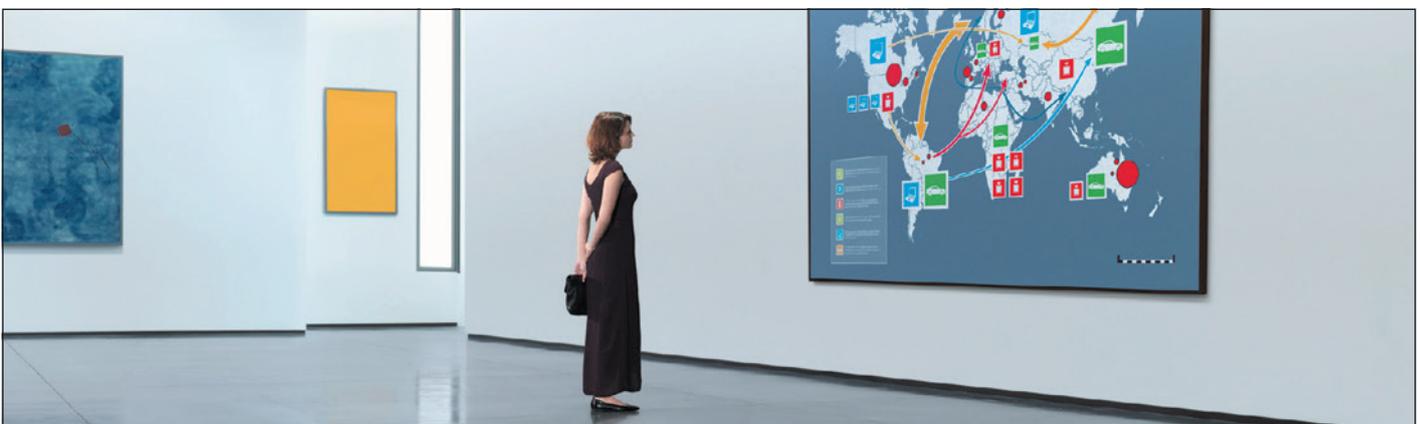
Mit „Augmented Reality“ auch besser bekannt unter der „Google Brille“, mit der eine virtuelle Realität bzw. ein Hologramm erzeugt wird, müssen Menschen, die für die Instandhaltung zuständig sind keine speziellen Ausbildungen mehr erhalten. Das Leiten und Überwachen durch die manuellen Prozesse übernimmt dann die Brille. Was aber letztlich dazu führt, dass die schwachen Glieder in der Wertschöpfungskette überflüssig werden.

Und was schlussfolgern Sie daraus?

In erster Linie, dass wir vermeiden müssen, dass wir nicht zu den schwachen Gliedern gehören! Wenn man davon ausgeht, dass sich die Wertschöpfungsketten in den nächsten zehn Jahren halbieren, dann muss jedes Unternehmen schon jetzt die richtigen Weichen stellen. Jeder Manager sollte sich daher fragen, was genau macht sein Eisenbahnverkehrs- oder Infrastrukturunternehmen stark. Ist es die Größe?

Denken Sie, dass die Stärke oftmals in der Größe liegt?

Keineswegs! Die zweite Frage, die sich jeder Manager stellen sollte: Liegt die Stärke meines Unternehmens in der Geschwindigkeit? Viele Wirtschaftswissenschaftler bearbeiten dieses Thema, es gibt unzählige Abhandlungen darüber. Allgemein prägt der Satz: „Nicht die Großen fressen die Kleinen, sondern



NIE HATTE IHRE SUPPLY CHAIN MEHR WERT.

Ein optimales Supply Chain Management ist entscheidend für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit Ihres Unternehmens. Bei GEFCO zählen wir die Konzeption und Steuerung globaler Logistiklösungen zu unseren Kernkompetenzen. Erfahren Sie mehr über uns unter: www.gefco.net

GLOBAL LOGISTICS
FOR MANUFACTURERS



die Schnellen die Langsamen. Dabei wird aber gerne ein vermeintlich nebensächliches Detail übersehen – nämlich dass man wissen muss, welche Weichen man stellen soll, um in die richtige Richtung zu fahren. Wer die Richtung nicht kennt, landet im Zweifelsfall auf dem Abstellgleis – und die besonders Schnellen kommen dann auch noch schneller dort an.

Und zu welchem Vorgehen raten Sie?

Der Schlüssel liegt in der Fähigkeit, sich an die sich immer rasanter verändernden Bedingungen anzupassen. Doch wie macht man das Managern einer Branche wie der Eisenbahn bewusst, die zum einen wenige Paradigmenwechsel erlebt haben und zum anderen in einem ordnungspolitisch und hierarchisch geprägten Umfeld groß geworden sind? Diese Manager arbeiten häufig schon lange für das Unternehmen und wollen sich und ihre Arbeitsweise, die Produkte und Dienstleistungen vielleicht gar nicht ändern.

Und was denken Sie, worin liegt der Schlüssel?

Wichtig ist es meiner Meinung nach, das ordnungspolitische und hierarchische Umfeld der Eisenbahnbranche neu zu gestalten. Dafür ist es wichtig, dass man auch Mitarbeitern aus unteren Ebenen mehr Verantwortung überträgt. Sie sollen so handeln als wäre es ihr eigenes Unternehmen. Dass diese Eigentümerkultur funktioniert zeigen die vielen Kreativ-Labs, digitalen Fabriken oder Innovationscenter, die ausgegründet werden. Dies ist schlichtweg der Versuch, Strukturen aufzubrechen, um sich an neue Bedingungen schneller anpassen zu können. Also das, was in Deutschland Industrie 4.0 heißt.

Sie waren über 15 Jahre für die Automobilindustrie tätig. Wie wird dann die Zukunft der Mobilität Ihrer Meinung nach aussehen?

Das ist wirklich ein Riesenthema. Vor allem in Deutschland, denn hier hängt ungefähr ein Drittel des gesamten Bruttoinlandsprodukts direkt und indirekt an der Automobilindustrie. Hier wird es meiner Meinung nach auch zum ersten Showdown kommen, denn hier wird die Wertschöpfungskette extrem kürzer werden. Die Branche wird sich radikal verändern. In einigen Jahren werden Menschen zwar immer noch Autos fahren, aber werden diese auch noch ihnen gehören? Ist es noch die „Freude am Fahren“, oder der „Vorsprung durch Technik“ der ihre Kaufentscheidung beeinflusst? Werden wir uns weiterhin mit Parkplatzsuche, Fahren und solchen Dingen beschäfti-

gen wollen? Eher nicht. Werden Autos noch so aussehen und angetrieben werden, wie heute? Definitiv nicht. Der Paradigmenwechsel durch die neuen Möglichkeiten im Rahmen des autonomen Fahrens, wird nicht nur den Personenverkehr sondern auch die Transportbranche verändern. Neue Verkehrsleitsysteme und die sich dadurch reduzierende Anzahl von Staus wird die Produktivität der Straßeninfrastruktur verbessern und auch die Akzeptanz des Straßengüterverkehrs erhöhen. Daneben wird der „Elektroangetriebene Lkw“ im Stadtverkehr zum flexiblen, leisen und umweltfreundlichen Verkehrsträger.

Weil die Mobilität sich verändert, wird sich auch der Transportsektor verändern?

Ganz genau. Die Anforderungen für den Fahrer in der Zukunft lauten: Bring mich von A nach B, und zwar schnell, umweltfreundlich und stressfrei, sodass ich unterwegs meinen Job erledigen, Musik hören oder schlafen kann. Dass wird zu einem Umdenken in der gesamten Verkehrsbranche führen. Der Straßengüterverkehr hat heute keine Akzeptanz, weil er die Straßen verstopft, laut ist und stinkt. Daher werden die Veränderungen vom Automobil ausgehen und sich über Straßengüterverkehr hin zum Schienengüterverkehr erstrecken.

Allgemein wirkt der Schienenverkehr immer noch statisch, langsam und sehr bürokratisch. Denken Sie die Branche wird schnell genug für die sich immer rasanter verändernden Bedingungen sein? Oder rollt der Schienengüterverkehr in Richtung Abstellgleis?

Der Schienengüterverkehr rollt nicht Richtung Abstellgleis, weil wir zum einen nicht untätig rumsitzen und zum anderen immer noch die Aorta des Güterverkehrs sein werden. Kein anderer Verkehrsträger wird so viel Transportvolumen in kürzester Zeit transportieren können wie der Schienengüterverkehr. Der erste Schienentransport hat 1835 zwischen Nürnberg und Fürth stattgefunden. Obwohl der bayrische König seinerzeit die fränkischen Kaufleute bereits 1825 aufforderte mit dem Bau einer Eisenbahnlinie zu beginnen, entschieden sich die erst 1833 nachdem sich das Eisenbahnsystem in England bewährt hatte. Das zeigt ein wenig unsere verhaltene Kultur.

Was wollen Sie damit sagen?

Ich möchte sagen, dass wir Deutschen wissen, wie etwas funktioniert und ab wann etwas erfolgreich ist. Eigentlich. Dafür müssen wir aber mutiger werden und wachsamer als wir das derzeit sind. Wir müssen den Gründergeist wiederentdecken und es muss auch erlaubt sein etwas auszuprobieren! Nur so können wir innovativ sein. Die Frage lautet somit: Wie wird Innovation in Zukunft aussehen?

Wie sieht sie denn heute aus?

Früher bedeutete Innovation: Jemand sitzt alleine in einem Einzelbüro und tüftelt an Erfindungen. Die schrieb er auf, lief dann zum Chef und sagte: „Ich habe was Tolles.“ Heute wollen die Menschen zusammenarbeiten, der Sinn und Zweck des Unternehmens ist ihnen wichtiger als Geld, sie wollen zusammen gewinnen oder zusammen scheitern, sie wollen neue Sachen ausprobieren. Und das wird in vielen Unternehmen, die Kreativ-Labs, digitalen Fabriken oder Innovationscenter gründen, ausprobiert.

Wie sehen eigentlich diese Kreativ-Labs aus?

Sie wissen schon – irgendwo in einer Garage arbeiten, auf einem ausgebeulten Sofa schlafen, Pizza bestellen, ohne dass der Chef unterschreiben muss, all das (*Breuer lacht*). Einfach eine freie Welt der Innovation schaffen, in der jeder im Unternehmen mitmachen darf und soll. Das ist der erste Schritt. Im Zweiten geht es um die Freiheit, die für Start-ups, Kreativität und alles andere so wichtig ist: die Freiheit zu scheitern. Allerdings mit Business-Plan.

Passt denn diese Eigentümerkultur überhaupt zu unserer Branche?

Das ist weder eine branchenspezifische noch eine unternehmenspolitische Frage. Wir müssen rausgehen und den Unternehmen erklären, was Digitalisierung für sie heißt und offen über die Chancen reden.

Genau darum geht es: Wir erklären unseren Kunden, was diese „Industrie 4.0“ für sie speziell bedeutet, egal ob sie eine Eisenbahnverkehrs- oder Infrastrukturunternehmen, ein Operator oder Güterwagenhalter sind, egal was sie tun und egal wo sie stehen. RailWatch hat es sich zum Ziel gemacht nicht nur die Aufgaben und Perspektiven aufzuzeigen, sondern auch die Konsequenzen, die der digitale Wandel haben wird. Diese Ehrlichkeit und Verantwortung, müssen wir gegenüber unseren Kunden zeigen und sehen wir auch als Teil unserer Verbandsarbeit in der IBS.



FORWARDIS

RAIL AND MORE



FORWARDIS GmbH is your railway-based Logistics Service Provider

for transports in Europe and worldwide.

International experts develop together with you individual transport solutions.

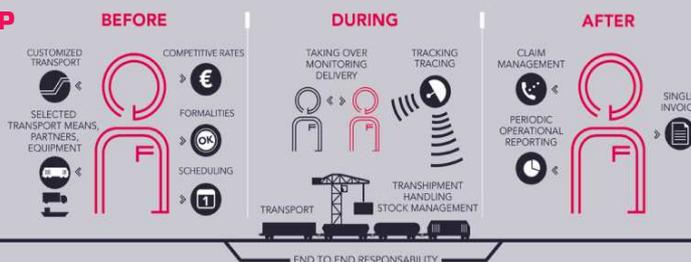
Efficiently - Customized - Safe

ISO 9001:2008 certified and SQAS Rail audited

Liquid Bulk - Agro - Industrial Goods

ONE - STOP - SHOP

- » Single Point of Contact at your service
- » Handling shipment from door to door, and always keeping you informed
- » Simplified invoicing groups all the services provided



Forwardis GmbH

Charlottenstraße 16 · 10117 Berlin
Tel.: +49 (0) 30 549 793 30
inquiry@forwardis.com

Kaiserstraße 53 · 60329 Frankfurt a. M.
Tel.: +49 (0) 69 240 023 12
info@forwardis.com

www.forwardis.com



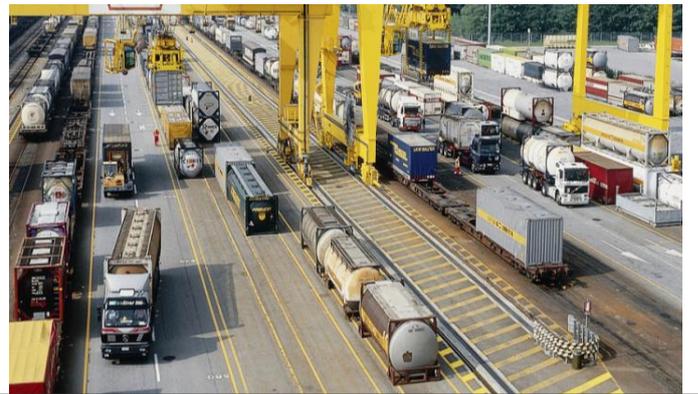
UIRR is the industry association - representing CT Operators and Terminal Managers in Europe - which

PROMOTES the public understanding and appreciation of Road-Rail Combined Transport

ENHANCES Combined Transport through the development and the proliferation of industry best practice

SUPPORTS the daily operation of European Combined Transport through different services

---for more information visit: www.uirr.com and www.ilu-code.eu



VIA CARGO LOGISTICS GmbH
VIA CARGO S.A.

- Speditionsunternehmen mit internationaler Reichweite.
- Eisenbahntransporte Europaweit, mit Nachdruck auf Verbindung Polen - Deutschland - Beneluxstaaten sowie Österreich und Tschechien.
- **Via Cargo S.A.** mit Sitz in Warschau und **Via Cargo Logistics GmbH** mit Sitz in Essen in Deutschland - Betreuung von Kunden aus verschiedenen Gebieten Europas
- Straßentransport
- Im Jahr 2015 - über eine Million Tonnen geforderten Gütern
- Einnahmen von mehr als 30 Millionen EUR jährlich



Katernberger Strasse 107 · D-45327 Essen · Tel: +49 201 319 7483 1 · Fax: +49 201 319 7483 3
E-mail: via@viacargo.de · Internet: www.viacargo.de

IBS AUF KONGRESS-REISE DURCH EUROPA

19.-20. APRIL 2007 IN HAMBURG



Entspannung während der Hafenrundfahrt

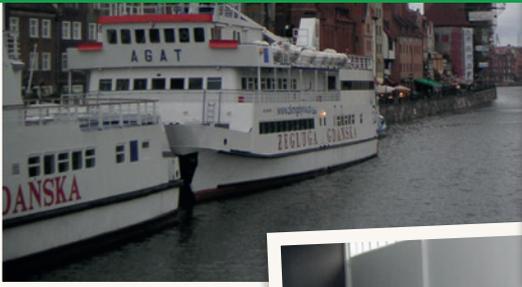


Vorstandsgespräch mit dem Chefredakteur der Deutschen Verkehrszeitung



Einführung des Qualitätszertifikats wird beschlossen

11.-12. OKTOBER 2007 IN GDANSK



Mitgliedsfirmen schließen Übergabeverträge mit den GUS-Bahnen



Conny Thiel als Kongressorganisator

Die Länder-Repräsentanten erhalten ein separates Budget



Trotz schlechtem Wetter: Eroberung der Altstadt

17.-18. APRIL 2008 IN SEVILLA



Die französische Fraktion mit dem Organisationsteam



Entspannte Pausengespräche



Der Vorstand begrüßt das erste Unternehmen aus der GUS und einen Vertreter der CER in Brüssel



Beeindruckende Pferde-Dressur

**BEWEGEN, DAMIT SICH
WAS BEWEGT.**



info@vtg.com • www.vtg.de

Wir vermieten Güterwaggons, bieten Speditionsdienstleistungen in ganz Europa auf der Schiene und transportieren in Tankcontainern weltweit. Sicher und zuverlässig.

18.-19. SEPTEMBER 2008 IN DINARD



Kongress zwischen Ebbe und Flut

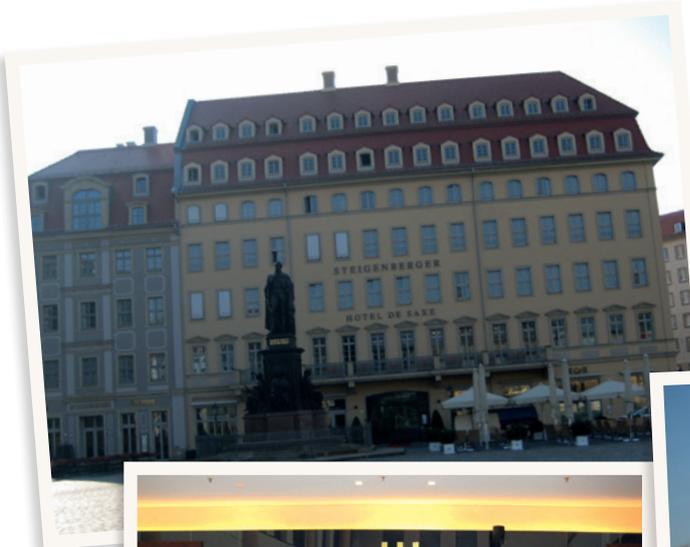


Spannend: Neuorganisation des Güterverkehrs in Frankreich



Unvergesslich: der Ausflug zum Mont Saint Michel

2.-3. APRIL 2009 IN DRESDEN



Frauenkirche



bisher größter Teilnehmerkreis in der IBS Geschichte



Dresdener Zwinger



Wiederwahl des Vorstandes

8.-9. OKTOBER 2009 IN ST. GALLEN



Abendessen im traditionsreichen Restaurant



Kooperationsvertrag ERFA – IBS

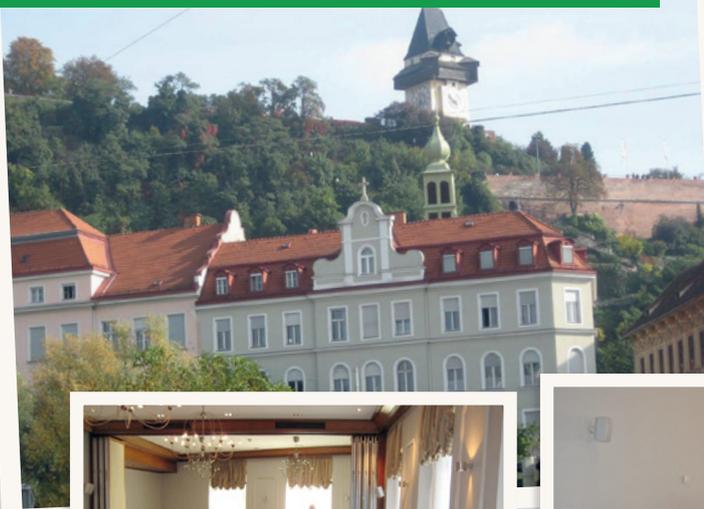


IBS-Letter auf elektronischer Basis



Idyllische Altstadt

7.-8. OKTOBER 2010 IN GRAZ



Entspannung im Grazer Stadtzentrum



Bahnspeditionen auf dem Weg zum Regisseur des Wagenladungsverkehrs



Die DVZ berichtet über die politische Unterstützung in Österreich



IBS-Mitglieder testen CIM/SMGS – Frachtbrief



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L.

FERRMED is promoting common railway standards, the improvement of the connections of ports and airports with respective hinterlands, FERRMED EU- CORE NET CITIES Tribunes, full FERRMED/Trans-Sib Corridors and Terminals achievement with FERRMED Standards fully implemented in most important sections of EU core network, the optimization of the whole logistic chain, and the conception of the Great Rail Freight Axis Scandinavia-Rhine-Rhone-Western Mediterranean.

Rue de Trèves 49 - box 7 - B-1040 Bruxelles - BELGIUM
Tél. +32 2 285 06 23 · +32 2 230 59 50 · Fax. +32 2 230 70 35
bureau@fermed.com · www.fermed.com

7.-8. APRIL 2011 IN KOPENHAGEN



Königsgarde



Kühne + Nagel präsentiert das Qualitätszertifikat



Neuwahl des Vorstandes



Meerjungfrau

29.-30. SEPTEMBER 2011 IN AMSTERDAM



Tradition: die Amsterdamer Hausboote



Intensivierung der Zusammenarbeit mit der UIC/FIATA-Gruppe



Bootstour durch die Grachten

ORV Moers bringt's ins Rollen

On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH
 Eurotec-Ring 10 · D-47445 Moers
 Tel.: +49 / (0)2841 / 88056-0 · Fax: +49 / (0)2841 / 88056-30
 E-Mail: info@orv-moers.de · www.orv-moers.de

12.-13. APRIL 2012 IN POTSDAM



Deutsche Geschichte:
die Glienicker-Brücke

Männerrunde in der Brauerei

Unvergesslich: die Potsdamer Schlösser

11.-12. OKTOBER 2012 IN ANTWERPEN

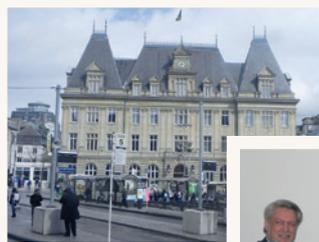


Der Markt in der Altstadt

X-Rail Projekt der staatlichen
Bahnen macht Hoffnung

Schmuckstück: der traditionelle
Bahnhof in Antwerpen

11.-12. APRIL 2013 IN LUXEMBURG



Gerald Binz scheidet aus
dem Vorstand aus

Sightseeing per Bus

Neuwahl des Vorstandes

Gespannte Zuhörer

Komplexe IT-Lösungen



Schienengüterverkehr (IM, EVU, ECM)
TAF/TAP-TSI Standards
Bahnspedition



Containerterminals
Intermodalverkehr



Eisenbahnstammdaten
und GEO-Koordinaten
Schienennetzplan Euro-Asiens

oltis group



Lagerlogistik



Straßengüterverkehr
Straßenspedition
Stückgutdistribution

www.oltisgroup.com

10.-11. OKTOBER 2013 IN PILSEN



IBS-Redakteur wird verabschiedet



DG-Move stellt europäisches Konzept für den Eisenbahngüterverkehr vor



Der Job im nächsten Leben



Un...FASS...bar

10.-11. APRIL 2014 IN BARCELONA



Hotel Condé de Barcelona



Unsere spanischen Kollegen im Mittelpunkt



Der Hafen Barcelona mit Anbindung an die europäische Normalspur



EFFIZIENZ LÄSST SICH STEIGERN

Verlagern Sie Ihre Transporte von der Straße auf die Schiene und nutzen Sie so die Vorteile von Lkw und Bahn: schnelle Verfügbarkeit von Laderaumkapazitäten, flexibler Einsatz von Zugmaschinen, Umgehung von Fahrverboten, motiviertes Fahrpersonal. Für mehr Effizienz.

www.kombiverkehr.de

Mehr als ein Transport.

20.-21. NOVEMBER 2014 IN BERLIN



Workshop bei der BLG Rail Tec



Rangierterminal der BLG AutoRail

Fachsimpeln beim frischen Brauerei-Bier



IBS-Mitglieder stellen ihre Netzwerke für Waggonverkehre vor

16.-17. APRIL 2015 IN WROCLAW



Beschluss zur Neuorganisation der IBS



Neuer Name der IBS „International Rail Freight Association“



Vorstellung der Studie zur politischen Benachteiligung des Eisenbahngüterverkehrs



Rundgang durch die Altstadt ...



... mit vielen kleinen Kobolden

Moving ahead Your Neutral Operator



Combined Experience in Middle and Far East Services

Your railway connection between:

- Europe—China v.v.
- Europe—CIS states/Central Asia v.v.
- China—Iran v.v.

China • Europe • Asia • Russia • Iran

We guarantee you a worldwide network and the best knowledge about the local conditions based on our numerous InterRail subsidiaries:

- Azerbaijan Baku
- Belarus Brest, Minsk
- China Beijing, Shanghai
- Germany Berlin, Frankfurt on the Main
- India Mumbai
- Iran Bandar Abbas, Mashad, Sarakhs, Tehran
- Kazakhstan Almaty, Dostyk
- Poland Malaszewicze, Rzepin, Warsaw
- Russia Chelyabinsk, Ekaterinburg, Moscow, Orenburg, St. Petersburg, Vostochny
- Switzerland Basel, Saint Gall
- Ukraine Kiev, Chop
- Uzbekistan Tashkent

Our Sales Agent for Northern Germany:

InterRail
fast • reliable • cost-conscious

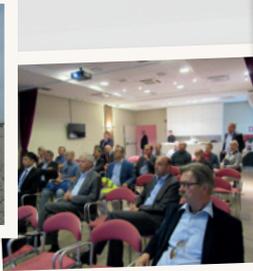
InterRail Europe GmbH
Voltensestr. 2
D-60388 Frankfurt
Telefon +49 6109 69692 0
Fax +49 6109 69692 90
info@interrail.ag
www.interrail-europe.de

GOMULTIMODAL GmbH
Eiffestr. 78
D-20537 Hamburg
Telefon +49 40 20940649 0
Fax +49 40 20940649 3
info@gomultimodal.com
www.gomultimodal.com

8.-9. OKTOBER 2015 IN RAVENNA



Nach dem Ende der Sommersaison viel Ruhe für die Konferenz

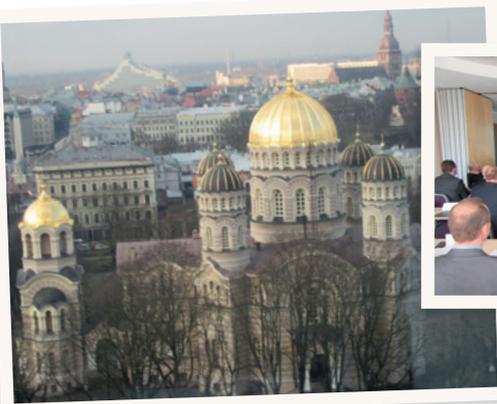


Vorstellung Lugo-Terminal



Besichtigung des Lugo-Terminals

7.-8. APRIL 2016 IN RIGA



Erweiterung des Vorstandes auf fünf Mitglieder



Verlader fordern Nachhaltigkeit im Transport



Hafenrundfahrt in Riga



Im Restaurant Rozengrals



Lugo Terminal S.p.A. ist die Logistik-Plattform im Herzen der Region Elia Romagna und der Region Pulien. Sie bedient sich einer beachtenswerten und gut ausgestatteten Infrastruktur, um eine reichhaltige Palette an Dienstleistungen für alle Arten von Güterverkehr anbieten zu können.

Lugo Terminal S.p.A. - via della Dogana, 5 - 48022 Lugo (RA) - Italy
Tel. +39 0545 216411 - Fax +39 0545 210987 - info@lugoterminal.com - www.lugoterminal.com

INTERESSENGEMEINSCHAFT DER BAHNSPEDITEURE (IBS) E.V.

20 JAHRE



INTERNATIONAL RAIL FREIGHT BUSINESS ASSOCIATION



wascosa