



1 — Über die Alpen: der Korridor von Amberieu nach Cuneo.

2 — Optimierter Mix aus Ealost- und Roost-Waggons.

3 — Bis zu 22 Waggons können gleichzeitig entladen werden.

Ende 2015 nahmen DB Cargo Logistics und Barbieri erste Gespräche auf und suchten gemeinsam nach einer zuverlässigen Lösung für die Door-to-Door-Schienentransporte des 1982 gegründeten Familienbetriebs. „Ziel des gemeinsamen Projektes war es, dem Kunden die gesamte Logistikkette ab dem Holzverladebahnhof in Frankreich inklusive Verladeterminplanung aus einer Hand anzubieten und operativ zu steuern“, sagt Clemens Pflästerer, Leiter Sales and Operations Center Timber bei DB Cargo Logistics. Und so begannen Pflästerer und sein italienischer Kollege Learco Limontini mit der Projektarbeit.

Das alte Transportkonzept rechnete sich irgendwann nicht mehr

„Ursprünglich gab es diesen Verkehr vor vielen Jahren schon einmal“, erinnert sich Clemens Pflästerer, „doch die Marktsituation in Frankreich sowie die Rahmenbedingungen veränderten sich im Laufe der Zeit so, dass sich das damalige Transportkonzept irgendwann nicht mehr rechnete.“ Barbieri, mit Sitz in Modena, ist seit mehr als dreißig Jahren erfolgreich im Holzsektor tätig und war auf das Fortbestehen des Verkehrs Richtung Italien angewiesen. Gezwungenermaßen musste das Unternehmen seinen Transport auf Lkw-Flotten verlagern. „Danach ist

Zurück auf die Schiene

Der italienische Holzhändler Barbieri Fratelli importiert jährlich mehr als 150.000 Kubikmeter Frischholz aus Frankreich nach Italien. Bis vor ein paar Jahren geschah das noch per Lkw. Diese Zeiten sind seit 2015 vorbei.

es uns einige Jahre leider nicht gelungen, den Verkehr für die Schiene zurückzugewinnen.“ Doch Learco Limontini und sein Team bewerteten die Chancen für einen schienenbasierten Neuanfang permanent neu.

„Wir haben heute ein stabiles Konzept“

Um den Korridor zwischen Amberieu und Cuneo zu reaktivieren und den alpenquerenden West-Süd-Verkehr für den Kunden wieder nachhaltig auf die Schiene zu verlagern, war es ein wesentlicher und neuer Ansatz, Holz-mengen von regional unterschiedlich gelegenen Holzverladebahnhöfen im Zentralmassiv in das Schienenkonzept zu integrieren. Erste Ideen für ein



500 km

Korridorlänge;
700 km Einzelstreckenlänge

Bis zu
90
Raummeter
Wagenkapazität



Ladepazität pro Zug:
22 Waggons gleichzeitig

neues verkehrsträgerübergreifendes Konzept waren schnell generiert und auch neue Partner zeitnah gefunden. „2015 starteten wir schließlich einen ersten Testballon“, erinnert sich Clemens Pflästerer. „Die Folgejahre 2016 und 2017 nutzten wir kontinuierlich dazu, den Verkehr weiter zu optimieren, sodass wir heute von einem effizienten Rundlaufkonzept sprechen können.“

Lösungsorientiert für den Kunden über die Alpen

Rund 500 Kilometer ist der reaktivierte Korridor lang. Er beginnt in der Gemeinde Amberieu in der Region Rhône-Alpes, im Südosten Frankreichs. „Amberieu ist der Hub auf französischer Seite“, erläutert Clemens Pflästerer den Ablauf. „Von dort verteilen wir den Zug sternförmig auf verschiedene Holzverladebahnhöfe bis in die Auvergne hinein.“ Nach der Beladung geht es zurück nach Amberieu. Von dort verläuft der Korridor weiter in Richtung Alpen im Südosten, wo die Strecke nach 300 Kilometern die hochalpine Grenze bei Modane passiert, ehe sie nach weiteren 200 Kilometern in Cuneo im Piemont endet. Dort wird der Zug in zwei Teilen zum Empfänger gebracht. „Die Mengen haben sich mittlerweile so gut entwickelt, dass wir heute zwei Garnituren im Dauereinsatz haben“, erzählt Pflästerer und Learco Limontini ergänzt: „Der gesamte Verkehr wird durch unser Büro in Novate Milanese operativ durchgeführt und betreut.“

Wiederanschluss des französischen Holzmarktes an Italien über die Schiene

„Natürlich war es unsererseits auch ein Kalkül, dass dieser Verkehr für unsere Branche eine Signalwirkung haben würde“, sagt Clemens Pflästerer. Schließlich waren Bahntransporte von Rundholz aus Frankreich Richtung Italien nach Abfuhr der Holzmengen, verursacht durch Orkan Klaus, im Januar 2009 fast vollständig zum Erliegen gekommen. Also konzipierten Pflästerer und sein Team eine Kundenlösung, die einerseits das Potenzial

CHECKLISTE

Vier Gründe, wie Neu- und Bestandskunden vom Korridor profitieren:

- ✓ kürzere Leadtimes auf Basis effizienter Rundlaufkonzepte
- ✓ effiziente Zug- und Wagenauslastung
- ✓ professionelle vertriebliche Produktentwicklung und operative Steuerung
- ✓ Reduzierung der CO₂-Emissionen

einer kundenübergreifenden Branchenlösung für Timber hatte und andererseits einen nachhaltigen Anschluss des französischen Holz-Beschaffungsmarktes über die Schiene nach Italien realisierte. Auch jetzt, wo der reaktivierte Korridor sich als effizientes, geschlossenes Rundlaufkonzept etabliert hat, sind Clemens Pflästerer und Learco Limontini noch nicht am Ziel. Ihr Wille: die schienenseitige Erschließung des französischen Holzmarktes auch für weitere italienische Kunden über „ihren“ Korridor. ●

