railways

Das Kundenmagazin von DB Cargo

04/19

FOCUS

WINTERFEST

Der Schienengüterverkehr ist ein anspruchsvolles Geschäft.
Kommen noch Eis und Schnee hinzu, erschwert das die Aufgabe zusätzlich.
Die Vorbereitungen auf die kalte Jahreszeit beginnen deshalb lange vor dem ersten Schnee.

→ Seite 08

Editorial

**Liebe Leserinnen
und Leser,**

als Europas größte Güterbahn stehen wir permanent im Blickpunkt der Öffentlichkeit – aus zwei Gründen aktuell aber noch mehr als sonst.

Erstens: Die kalte Jahreszeit macht unsere Mammutaufgabe, jeden Tag 3.000 Züge und Tausende Güterwagen sicher und pünktlich durch das 33.500 Kilometer lange Schienennetz zu transportieren, nicht unbedingt leichter. Was wir tun, um trotz Eis und Schnee möglichst wenige Verspätungen oder gar Ausfälle zu haben, zeigen wir Ihnen in diesem Heft.

Zweitens: Die Strategie „Starke Schiene“ fordert unseren ganzen Einsatz, um perspektivisch noch mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Gleichzeitig bietet sie uns die Chance, zu zeigen, dass die Schiene als klimafreundlichster Verkehrsträger enormes Potenzial hat. Lesen Sie im aktuellen Heft, aus welchen Gründen sich unsere Kunden für die nachhaltigen Transporte von DB Cargo entscheiden.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Herzlichst
Ihr

Pierre Timmermans
Vorstand Vertrieb & Marketing, DB Cargo AG

Die 750 Weichen im Rangierbahnhof Maschen müssen auch im Winter zuverlässig funktionieren.

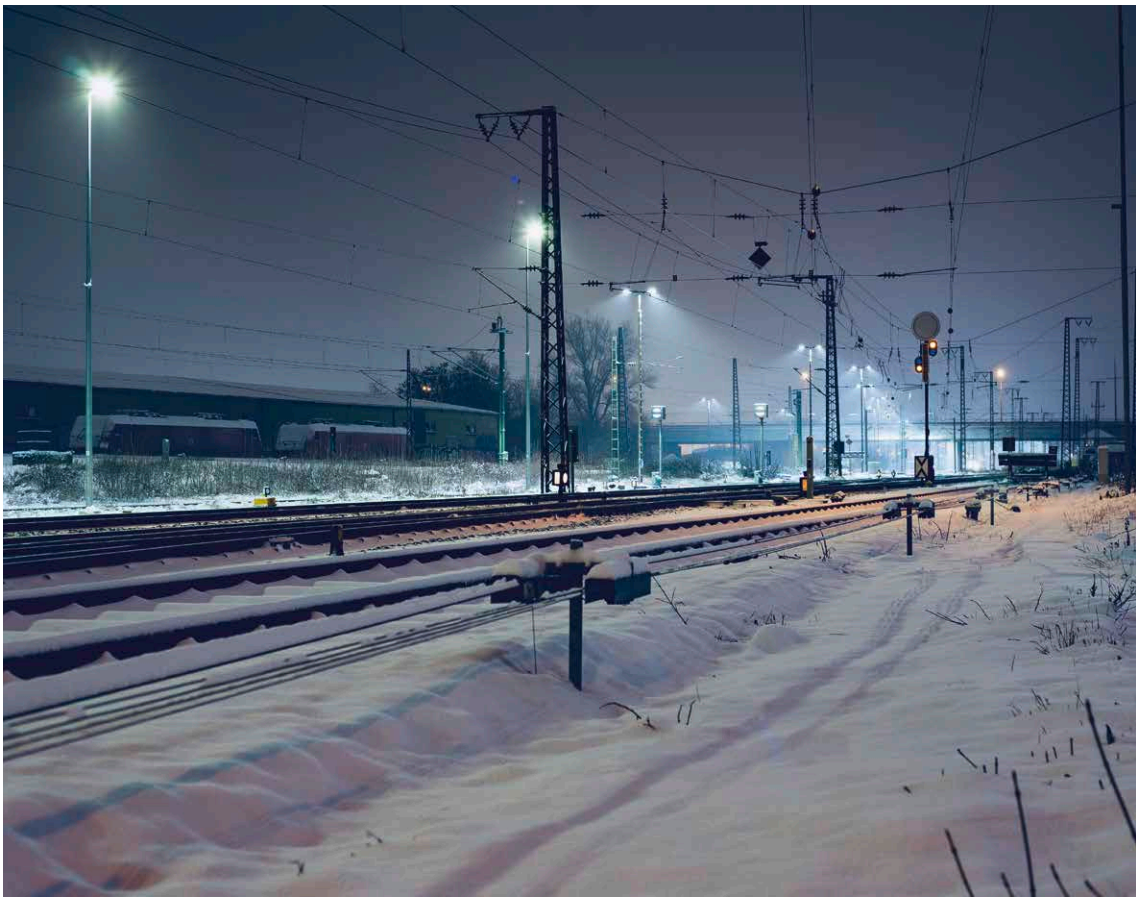
Winter-fest

04/19

02
Editorial

04
Inhalt

06
News



Weiße Winter werden seltener, DB Cargo ist trotzdem auf alles eingestellt.

Bereits 100 Vectron-Loks sind für DB Cargo klimafreundlich und länderübergreifend unterwegs.

FOCUS

08
Winter im Juli?
Markus Schubert denkt schon an Eis und Schnee, wenn alle anderen noch über die Hitze stöhnen

17
Gut geschmiert
Der Wintercheck für Güterloks und -wagen muss im November erledigt sein

20
Gut geplant
Produktionsvorstand Marek Staszek erklärt, worauf es im Winter ankommt

22
Gut versorgt
Im Winter transportiert DB Cargo BTT deutlich mehr Flüssiggas für den Kunden NGT

29
Neuer Hub in Cervignano
Ein neues Eisenbahndrehkreuz in Italien sorgt für eine dritte Alpenverbindung nach Deutschland

30
Flexibel bis nach Porcari
In Kooperation mit TRANSWAGGON Italia ist die Toskana jetzt besser erreichbar

CUSTOMERS & MARKETS

26
Multimodal, sicher und effizient
DB Cargo Logistics bringt Pressteile von Deutschland nach Ungarn und trotzt dabei den Witterungseinflüssen

INNOVATIONS & SOLUTIONS

32
„Dieses Projekt hat Prio eins“
DB Cargo schließt in Riesenschritten eine Personallücke mit dem innovativen Programm ZuQ

TRANSPORT & SUSTAINABILITY

34
Rückenwind für die starke Schiene
Die Deutsche Bahn setzt sich konkrete Ziele für das Klima

40
So grün ist DB Cargo!
Die Eco-Produkte machen den Gütertransport auf der Schiene noch klimafreundlicher

42
Audi geht voran
Der Automobilhersteller wickelt seine Transporte mit DB Cargo Logistics CO_2-frei ab

43
Flexibler Einsatz für Opel
Zulieferteile aus dem Elsass kommen über Nacht auf der Schiene nach Eisenach

44
Partnerschaft auf der Schiene
Übergroße Betonfertigteile von Max Bögl gelangen per Güterzug nach Tschechien

46
Rosneft setzt auf BTT
DB Cargo BTT begleitet den Markteintritt des russischen Mineralölkonzerns als Logistikdienstleister

50
Was macht eigentlich ...
... eine Fahrerin auf dem Auto Terminal Bremen?

51
Ausblick & Impressum

NEWSLETTER

Besuchen Sie unsere Website und registrieren Sie sich für unseren Newsletter:

www.dbcargo.com/newsletteranmeldung

Unser Kundenmagazin hat bei den FOX AWARDS Gold in der Kategorie „Verkehr und Logistik – Externe Kommunikation“ gewonnen.

RAILWAYS NEWS

NEUE CHEFIN

Sigrid Nikutta führt künftig DB Cargo

Dr. Sigrid Nikutta, die derzeitige Vorstandsvorsitzende der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), des größten Nahverkehrsunternehmens in Deutschland, verstärkt den Vorstand der Deutschen Bahn AG. Die promovierte Psychologin übernimmt ab 1. Januar 2020 den neu geschaffenen Vorstandsposten Güterverkehr. Gleichzeitig wird die 50-Jährige auch die operative Führung, also den Vorstandsvorsitz der DB Cargo AG, in Mainz übernehmen.

Nikutta arbeitete bereits von 2001 bis 2010 für DB Cargo. Unter anderem war sie für den Ganzzugverkehr zuständig und Vorstandsmitglied der DB Schenker Rail Polska. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Michael Odenwald, sagte nach Nikuttas Berufung: „Im Güterverkehr gibt es sehr viel zu tun, um die ehrgeizigen Ziele des Unternehmens zu erreichen. Frau Nikutta hat durch die organisatorische Neuordnung den notwendigen Entscheidungsspielraum.“

Dr. Sigrid Nikutta wechselt von der Berliner BVG in den Vorstand der Deutschen Bahn und von DB Cargo.

INGOLSTADT

Audi: DB Cargo ermöglicht flexible Produktion

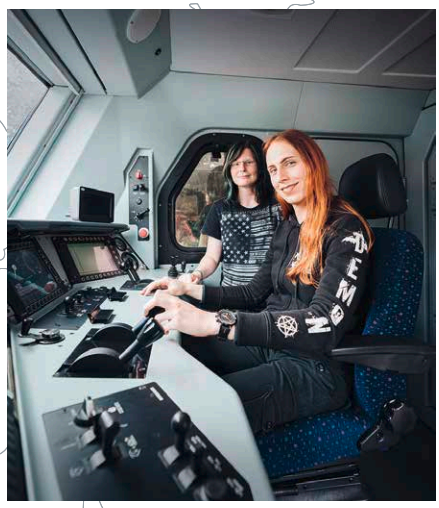
Flexible Logistikkonzepte sind für die Automobilindustrie entscheidend. Daher setzt Audi auf Transportlösungen von DB Cargo Logistics. Seit Anfang diesen Jahres produziert das Audi-Stammwerk Ingolstadt die Audi A3 Limousine im Verbund mit dem Werk im ungarischen Győr, wo das Modell bisher komplett gefertigt wurde. Dafür bringt DB Cargo Logistics Karosserien aus Győr nach Ingolstadt, wo Lackierung und Montage erfolgen. „Wir sind tief in die Wertschöpfungskette von Audi eingebunden“, erläutert Michael Gaschütz, Leiter Sales & Operations Center Components bei DB Cargo Logistics.

In Spitzenzeiten sind fünf Züge täglich je Richtung unterwegs, was einem Volumen von rund 200 Lkw entspricht. DB Cargo Logistics konnte in seinem hochfrequenten Netzwerk ein zuverlässiges und nachhaltiges Transportkonzept aufsetzen, das mit neuen Verladevorgaben den Gesamtprozess beschleunigt und für eine exakte Anlieferung an den Fertigungslinien sorgt. „Die getaktete Ankunft von Zügen in Ingolstadt ungefähr alle 4,5 Stunden stellt die hohe Verfügbarkeit der Karosserien im Empfangswerk sicher“, so Gaschütz. Schon seit den 1990er-Jahren fährt die Deutsche Bahn für den Audi-Werksverbund von Győr nach Ingolstadt. •

Das Audi Forum im Stammwerk Ingolstadt.

VIELFALT LEBEN

Initiative „Einziganders“ gestartet



Der Regensburger DB Cargo-Mitarbeiter Benedikt Seitz fotografierte seine Kollegen für die Initiative „Einziganders“.

Mit der Wortneuschöpfung „Einziganders“ unterstreicht DB Cargo die gelebte Vielfalt im Unternehmen: zahlreiche Sprachen, Identitäten, Religionen, Teams mit Mitgliedern von Jung bis Alt, Frauen in vermeintlichen Männerberufen. Sie alle bringen ihre unterschiedlichen Perspektiven, Werte und Kompetenzen ein.

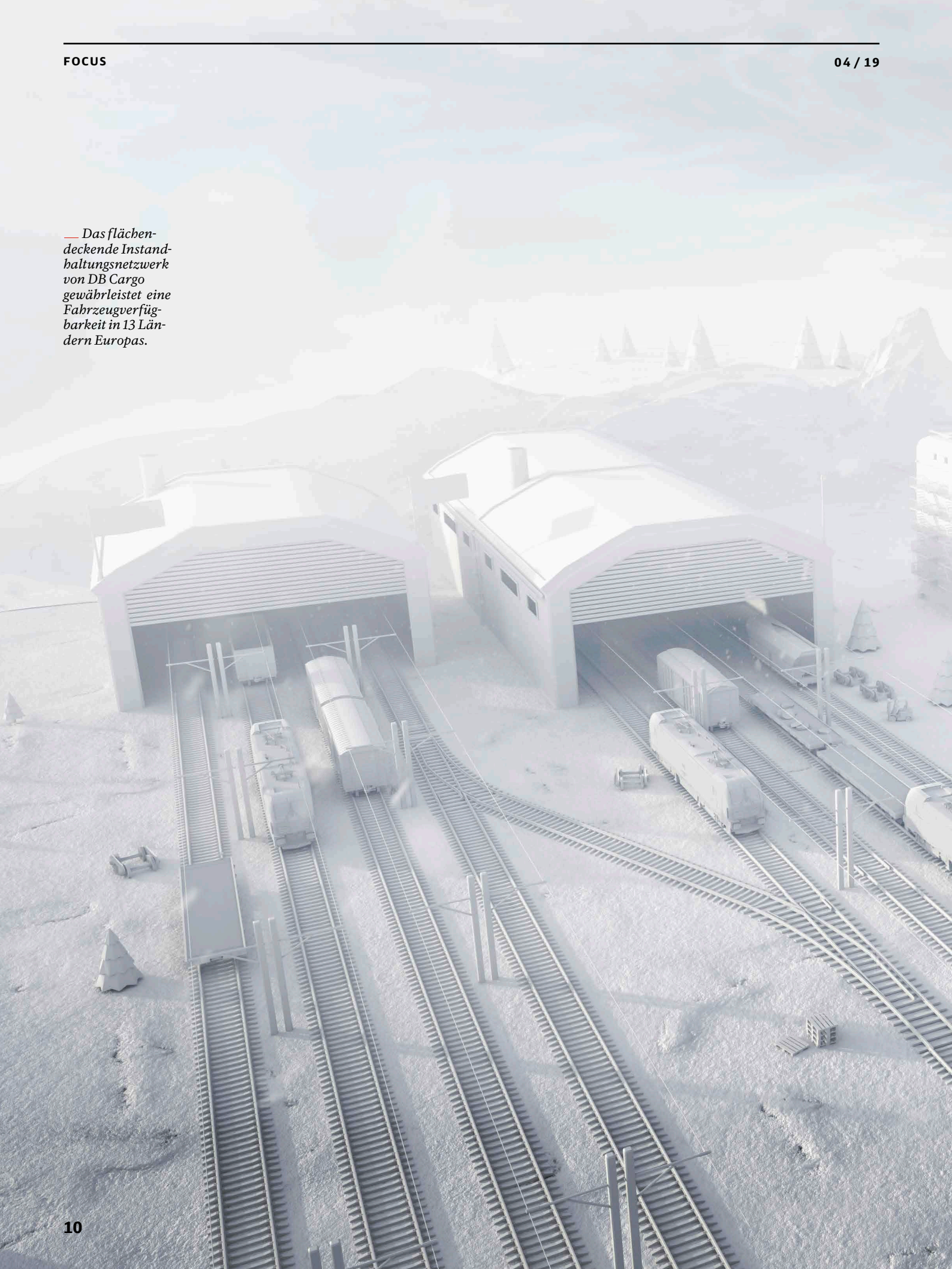
Auch wenn die Vielfalt bei DB Cargo alltäglich ist, lohnt es sich doch, ihr Aufmerksamkeit zu schenken. Anfang November fand deshalb unsere Diversity-Woche statt und es wurde eine neue Lok im „Einziganders“-Look beklebt, die von nun an durch die Lande fährt und die Blicke auf sich ziehen wird.

DB Cargo ist darüber hinaus davon überzeugt, dass diese Vielfalt auch die Kundennähe steigert, weil wir aus unterschiedlichen Perspektiven neue Produkte entwickeln und mit der Weitergabe von Wissen über die Generationen hinweg auch die Brücke zwischen Tradition und Innovation schlagen. In der nächsten Ausgabe der railways, die im Frühjahr 2020 erscheint, werden wir uns diesem Thema vertieft widmen. •

Winter im Juli?

Am 1. Dezember beginnt auf der Nordhalbkugel der Winter – zumindest für die Meteorologen. Für die Deutsche Bahn und DB Cargo beginnt der Winter aber lange vor dem ersten Eis.

Weiße Winter werden seltener: Tage mit mehr als 15 Zentimeter Schneehöhe werden weniger – eine Entwarnung für die Deutsche Bahn ist das aber nicht, da starke Kälteeinbrüche trotzdem jederzeit möglich sind.



Das flächendeckende Instandhaltungsnetzwerk von DB Cargo gewährleistet eine Fahrzeugverfügbarkeit in 13 Ländern Europas.

Eis im Juli ist in der Regel eine Kugel, und zwar in allen möglichen und unmöglichen Geschmacksrichtungen. Wahlweise in der Waffel oder im Becher, mit Streuseln und Sahne – oder ohne. Mit einem Eis in der Hand und in Flipflops verschwendet kaum jemand einen Gedanken an eine Jahreszeit, die gefühlt noch unendlich weit weg ist. Weil gefühlte Wirklichkeit und Realität aber selten dasselbe sind, ist bei der Deutschen Bahn bereits Mitte des Jahres ein Team aus Forstwirten, Geologen, Ingenieuren und erfahrenen Bahnmitarbeitern intensiv mit den Planungen für die kalte Jahreszeit beschäftigt.

„Mr. Winter“

Allen voran Markus Schubert, der als Referent für Fahrwegpflege bei der Deutschen Bahn für alles zuständig ist, was einen verlässlichen Zugverkehr garantiert – und das gilt natürlich für Güter und Personen gleichermaßen. Schließlich nutzen alle das gleiche bundesweite Schienennetz, das mittlerweile etwa 33.500 Kilometer umfasst und eines der meistfrequentierten Netze in Europa ist. Entsprechend anspruchsvoll ist deswegen auch die Aufgabe, den Verkehr in diesem eng getakteten Netzwerk mit bis zu 40.000 Zugfahrten pro Tag am Laufen zu halten – auch bei extremen Wetterbedingungen wie Eis und Schnee. Deshalb ist es nötig, schon zur Jahresmitte Mitarbeiterschulungen durchzuführen, Bereitschaftspläne aufzustellen, Verträge mit externen Dienstleistern abzuschließen und die gesamte Technik auf Herz und Nieren zu überprüfen.

„Das fängt natürlich bei der frühzeitigen Wartung der Fahrzeuge und technischen Anlagen an. Außerdem beschneiden wir entlang des Streckennetzes vor dem ersten Schneefall diejenigen Äste und Bäume, die unter der entsprechenden Schneelast aller Wahrscheinlichkeit nach auf Oberleitungen und Schienen gefallen wären“, sagt der Ingenieur und betont, dass all das natürlich unter Berücksichtigung der engen gesetzlichen Vorgaben aus dem Umwelt- und Naturschutz erfolgt. Umsturzgefährdete Bäume in der Rückschnittzone (jeweils sechs Meter von der Gleismitte) werden ▸

40 Mio.

Euro stehen bei der Deutschen Bahn für den Winterdienst im Schienennetz zur Verfügung

Die Deutsche Bahn besitzt rund 20.000 Hektar Wald, der entlang des gesamten Schienennetzes innerhalb von fünf Jahren durchforstet wird und danach weiter regelmäßig gepflegt wird.

MR. WINTER

MARKUS SCHUBERT

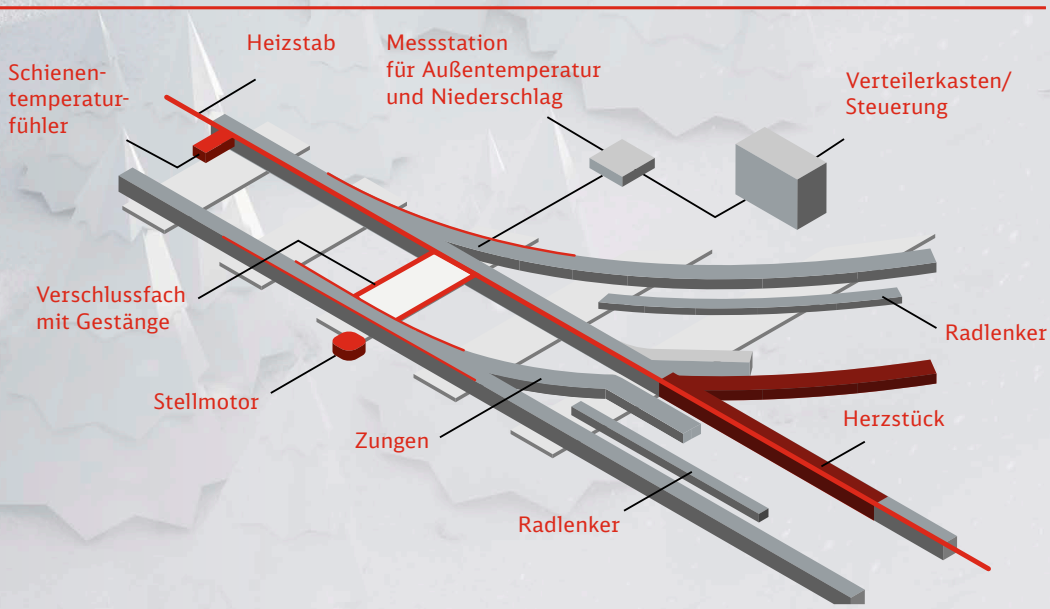
Der Diplom-Ingenieur koordiniert seit fünf Jahren bei der DB Netz AG als Fachreferent Fahrwegpflege eine Vielzahl vorbereitender Maßnahmen, den Einsatz der Räum- und Sicherungskräfte, den bedarfsorientierten Einsatz leichter und schwerer Schneeräumtechnik sowie die funktionsfähige technische Ausrüstung der Infrastruktur.

dafür von Experten bereits im März identifiziert und dann gezielt entfernt. Allein dafür sind bundesweit mehr als 1.000 Forstexperten und Waldarbeiter der Bahn im Einsatz, die mit teils schwerem Gerät – etwa einem Zwölf-Tonnen-Schreitbagger – die Vegetationspflege entlang der Stecke übernehmen.

Fahrwegverfügbarkeit

Ein weiteres Thema, das deswegen so wichtig ist, weil es alle Teilnehmer im Schienennetz betrifft, ist die Weichenheizung. Rund 70.000 Weichen sorgen deutschlandweit dafür, dass der Verkehr geregelt fließen kann – etwa 49.000 davon sind mit einer Heizung ausgestattet, die noch vor dem Winter überprüft werden muss. „Denn die überwiegend elektrische Heizung sorgt dafür, dass die beweglichen Teile der Weichen nicht einfrieren und stellbar bleiben“, erklärt Markus Schubert und ergänzt: „Bei extremem Frost oder Schneeverwehungen kommen unsere knapp 18.000 Räum- und Sicherungskräfte zum Einsatz, die Gleise und Weichen reinigen – auch wenn es erst mal nur mit dem beherzten Griff zum Weichenbesen ist.“ Zwar sind an betriebswichtigen und besonders sensiblen Stellen im Netz mittlerweile mehr als 12.000 Weichen sogar mit einer Antriebsabdeckung versehen, „bei erheblichen Schneemengen rücken aber Spezialfahrzeuge aus, darunter Schneeschleudern. Die werden von Dieselloks bespannt und fräsen sich durch den Schnee“, berichtet Markus Schubert. „Insgesamt 70 Räumfahrzeuge verschiedener Größe zählen wir an strategisch wichtigen Punkten. Sie können zum Teil Schneehöhen von bis zu drei Metern bewältigen“, ergänzt der Fachmann nicht ganz ohne Stolz. Ebenfalls beeindruckend: Die selbstfahrenden Hochleistungs-Schneeschleudern der Baureihe 716 räumen mit bis zu 80 Kilometer pro Stunde und schaffen dabei bis zu 16.000 Tonnen Schnee zur Seite.

SO FUNKTIONIERT EINE WEICHENHEIZUNG



ANDERE LÄNDER

Was machen die Bahnen in anderen Ländern, um sich auf den Winter vorzubereiten? Ein Blick zu unseren Nachbarn und darüber hinaus.

1 SCHWEIZ

Für die Schweizerische Bundesbahn (SBB) sind schweizweit rund 360 Mitarbeiter im Winterdienst unterwegs. 60 Prozent der Weichen des Hauptstreckennetzes sind beheizt. Zusätzlich wird rosarotes Streusalz eingesetzt, das bis minus 21 Grad und über 24 Stunden wirkt.

2 ÖSTERREICH

Bei der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) sind bis zu 5.000 Mitarbeiter im Winterdienst im Einsatz. Von den etwa 15.000 Weichen sind rund 11.000 mit einer Heizung ausgerüstet. Österreichweit gibt es rund 165.000 Meter Steinschlag- und Lawinenschutzbauten.

3 KANADA

Die kanadische Eisenbahngesellschaft Canadian National (CN), eine der großen Eisenbahngesellschaften, reduziert ab Temperaturen von minus 25 Grad die Zuglänge – von 3.048 auf 2.134 Meter – sowie die Geschwindigkeit der Züge.

Bei Schneehöhen bis zu drei Meter kommt besonders schweres Gerät zum Einsatz – selbstfahrende Schneeschleudern, die zur Überführung an den Einsatzort mit bis zu 120 km/h unterwegs sind.

Zum Glück bleiben solche Zahlen zumeist Theorie, denn der Einsatz der schweren Schneeräumtechnik erfolgt im Regelfall präventiv – wegen großer Schneemengen oder entsprechender Wetterprognosen, also im Idealfall, noch bevor die Strecke unbefahrbar wird. „Aber trotz unserer Vorbereitungen kann auch die Deutsche Bahn naturgemäß nicht gegen alle Witterungsverhältnisse gewappnet sein. Untersuchungen von Klimaforschern zeigen, dass Extremwetterlagen in den nächsten Jahren weiter zunehmen werden. Um sich dafür zu wappnen, hat die Bahn ein eigenes Expertenteam ins Leben gerufen, zu dem auch Markus Schubert gehört.Hier kommen ebenfalls die erfahrenen Bahnkollegen zum Einsatz, die die Wetterlage vor Ort beobachten und einschätzen, denn Winter ist ein ortsabhängiges Geschäft.

Herausfordernde Disposition

Genau das ist übrigens auch eine der Herausforderungen für Markus Schubert und seine Kollegen in der Frankfurter Zentrale: Das richtige Räumgerät muss zur richtigen Zeit am richtigen Ort sein – und das möglichst ohne den laufenden Verkehr zu beeinträchtigen. Zuständig dafür sind auch die sieben Standorte in Deutschland, die den überregionalen Einsatz der Räumtechnik von Berlin, Duisburg, Frankfurt am Main, Hannover, Karlsruhe, Leipzig und München aus koordinieren. „Grundsätzlich sind wir natürlich immer froh, wenn unsere Vorbereitungen greifen und unsere Technik den Herausforderungen gewachsen ist. Wir planen sehr langfristig und bereiten uns jetzt schon auf die kommenden Winter vor“, sagt Markus Schubert.

Markus Schubert,
Referent Fahrwegpflege, DB Netz AG
markus.schubert@deutschebahn.com

GUT AUSGERÜSTET

Schneeräumkräfte und Spezialfahrzeuge halten die Fahrwege im Winter frei von Eis und Schnee. Für ihren Einsatz müssen sie gut koordiniert und gewartet werden.

18.000 Räum- und Sicherungskräfte

WINTERPATEN
Zusätzlich prüfen 3.000 Mitarbeiter der Bahn auf ihrem Arbeitsweg freiwillig, ob weitere Einsätze nötig sind.

70 Räumfahrzeuge

KEHRMASCHINEN
Für die Bahnsteige und deren Zugänge kommt überwiegend leichtes Räumgerät zum Einsatz.

SCHNEERÄUM-FAHRZEUG
Bei größeren Flächen und stärkerem Schneefall werden leichte Schneeräumfahrzeuge eingesetzt.

SCHNEEPFLUG
Loks mit spitz zulaufender Schnauze werfen den Schnee links und rechts zur Seite.

SCHREITBAGGER
An besonders steilen Hängen wird ein Zwölf-Tonnen-Schreitbagger zur Vegetationspflege eingesetzt.

SCHNEESCHLEUDER
Starke Loks der Baureihe 716, die mit mannshohen Rotoren den Schnee bis zu 40 Meter weit schleudern.

Koordination der Räumtechnik

Instandhaltungswerke DB Cargo

Gut geschmiert

Neben der hochmodernen Vectron-Lok kümmert sich Nils Polenz auch um die älteren Baureihen 151 und 155.

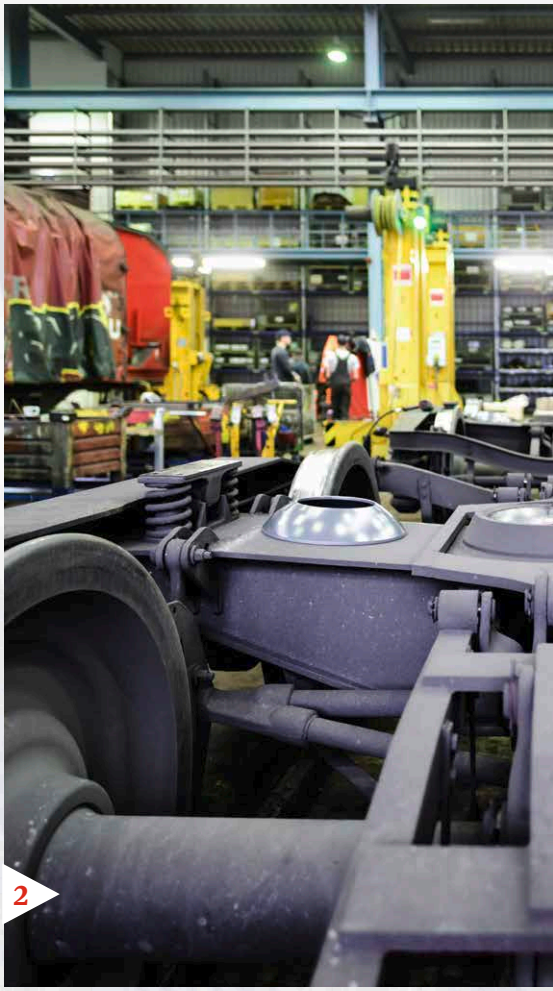
2.300 Mitarbeiter sorgen in den bundesweit 11 Instandhaltungswerken und 15 Außenstellen von DB Cargo für die Sicherheit und Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge. Jedes Jahr werden allein im Werk in Köln-Gremberg rund 9.000 Güterwagen gewartet. Und bis Ende November herrschte dort sogar noch mehr Betrieb als sonst – vor Einbruch der kalten Jahreszeit wurden allein in Köln etwa 150 Loks winterfest gemacht.

Einer der 200 Mitarbeiter in Köln war dann pro Lok etwa drei Stunden beschäftigt. Damit also der gesamte Fuhrpark von DB Cargo – immerhin knapp 2.700 Lokomotiven – vor den ersten Minusgraden frostsicher ist, bedarf es perfekter Planung und allerhand Vorlaufs.

Was bei einem Auto noch verhältnismäßig schnell mit überschaubarem Aufwand, wenigen Handgriffen und mit ein wenig Übung innerhalb von 15 Minuten machbar ist, ist bei einer 19 Meter langen und knapp viereinhalb Meter hohen Lok mit 90 Tonnen Eigengewicht schon ein Kraftakt. Hier sind echte Profis gefragt.

1

1 — Industriemechaniker Sinan Sen fettet neben den Stromabnehmern der Loks auch die Hochleistungspuffer der Güterwagen.



2

2 — Das Tagesgeschäft: Wartung und Instandhaltung der etwa 200 verschiedenen Typen von Güterwagen.

3 — Özcan Sahin bei der Sichtprüfung von Getriebe und Radsatz.

4 — In Köln-Gremberg werden pro Tag rund 36 Güterwagen repariert und gewartet.

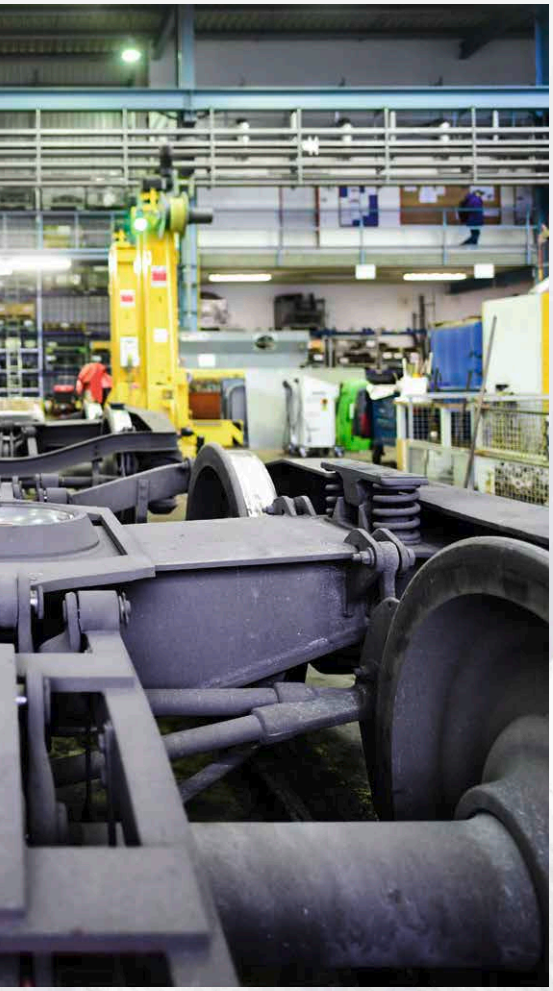
So wie Nils Polenz, der sonst in einem der mobilen Instandhaltungsteams unterwegs ist, beim Wintercheck, aber auch im Werk mit Hand anlegt. Zwar erinnern einige der Handgriffe an die Vorbereitungen in der heimischen Garage – auch dort werden die Scheinwerfer überprüft, die Türdichtungen gegen Zufrieren gefettet und eventuell noch die Batterie gecheckt. Akribische Hobbymechaniker überprüfen vor dem Winter vielleicht noch – wie Nils Polenz bei der Lok – den Ölstand und die Funktionstüchtigkeit der Heizung. Spätestens bei der Scheibenwaschanlage werden die Gemeinsamkeiten aber schon weniger. Die fasst bei einer Lok nämlich ganze 18 Liter Wischwasser, natürlich samt Frostschutz.

Bordeigener Streudienst

Warum der Service im Unterschied zum Pkw aber drei Stunden dauert, wird spätestens beim Blick unter und auf die Lok klar. Weil bei Zügen naturgemäß keine Winterreifen aufgezogen werden, müssen Lok und Wagen auf vereisten Gleisen anders unterstützt werden. Denn auch wenn die wichtigsten Weichen im Netz beheizt und somit eisfrei sind, wird der Rest des mehr als 33.000 Kilometer langen Schienenstranges bekanntlich nicht gestreut. „Dafür haben die Loks ihren eigenen Streusand dabei“, erklärt Nils Polenz. Der wird beim Bremsen, aber auch beim Beschleunigen direkt vor die Räder auf die Schiene gestreut, um die Schiene griffig zu machen. Bis zu 300 Kilogramm Sand hat die Lok an Bord – das reicht für ungefähr 20.000 Kilometer. „Den Sand füllen wir per Maschine nach, zur Not aber auch mit der Schubkarre“, erzählt Nils Polenz und ergänzt: „Und natürlich muss die Sandstreuanlage dicht sein, damit nichts herausrieselt, wenn es nicht soll.“

Mit Fett gegen Eis

Weiter geht es in mehr als vier Metern Höhe – ausgerüstet mit Fettpresse und Pinsel steht Nils Polenz auf dem Dach der Lok und überprüft die Stromabnehmer. Für eine einwandfreie Funktionsfähigkeit müssen die vielen beweglichen Bauteile, besonders im Winter, ordentlich gefettet werden. Andernfalls besteht die Gefahr, dass



beispielsweise der Hubantrieb nicht richtig funktioniert oder die Wippe samt Schleifleiste nicht parallel zur Oberleitung steht, was Beschädigungen am Abnehmer und an der Oberleitung zur Folge haben kann. Je nach Loktyp variiert der Aufwand, den die Mechaniker im Werk betreiben, deutlich: Mehrsystemfähige Lokomotiven, wie die Vectron-Lok, die im internationalen Verkehr unterwegs sind, haben bis zu vier verschiedene Stromabnehmer an Bord. Damit ist die Lok auch für Oberleitungen zum Beispiel in Italien, den Niederlanden oder der Schweiz gerüstet – mit frisch gefetteten Stromabnehmern natürlich auch für den Schweizer Winter.

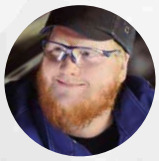
Und weil die Bremsen einer Lok, anders als beim Auto, mit Druckluft arbeiten, muss auch das vor dem Winter überprüft werden. Dafür entwässert Nils Polenz die Druckluftanlage, damit die Bremsen auch bei Temperaturen unter dem Nullpunkt nicht einfrieren und einwandfrei funktionieren. Außerdem prüft er die Verbindungsstücke der Druckluftleitungen – die gehören zum Bremssystem und müssen sauber sein. Andernfalls könnten sie sich unter dem Druck von bis zu zehn Bar unbeabsichtigt lösen.

3

4

Energiesparen ohne Winterpause

Für mehr als 20 unterschiedliche Güterloks führt Nils Polenz diesen Service durch und macht sie damit für den nächsten Winter fit – darunter auch ältere Dieselloks. Um diese nicht nur für den nächsten Winter, sondern auch darüber hinaus fit zu machen, verpassen die Kollegen in Köln-Gremberg ihnen zusätzlich ein Chiptuning, damit sie weniger Kraftstoff verbrauchen. Besonders im Winter ist die Einhaltung von Energiesparmaßnahmen oft schwierig und muss beispielweise mit dem abgerüsteten Abstellen von Triebfahrzeugen in den Wintermonaten konsequent unterstützt werden: Dabei wird der Leerlaufverbrauch von Loks in Ruhephasen reduziert. Das erfordert allerdings eine vorausschauende Planung, damit lange Rüstzeiten bei der erneuten Inbetriebnahme vermieden werden. •



„Mehr als 20 verschiedene Loks machen wir hier für den Winter fit."

NILS POLENZ
Industriemechaniker
Instandhaltungswerk Köln-Gremberg

Lutz Krüll
Leiter Werk Köln-Gremberg, DB Cargo
lutz.kruell@deutschebahn.com

Gut geplant

Natürlich arbeiten die knapp 30.000 Männer und Frauen bei DB Cargo ganzjährig mit vollem Einsatz daran, die Produktionsqualität und Erfüllung der Kundenbedarfe weiter zu verbessern. Besonders im Winterhalbjahr ist das aber auch für die größte Güterbahn Europas, bei der viele Rädchen ineinandergreifen, eine echte Herausforderung, wie Marek Staszek, Vorstand Produktion bei der DB Cargo AG, weiß.

Dazu sind unter anderem die 2.300 Mitarbeiter gefordert, die sich in den Instandhaltungswerken um die rund 2.700 Lokomotiven und etwa 68.000 eigenen Güterwagen kümmern – aber auch die etwa 3.800 Triebfahrzeugführer, die bei Wind und Wetter unterwegs sind und sich auf der Schiene auf die Kollegen aus den Instandhaltungswerken verlassen müssen. Denn nur wenn beispielsweise der Stromabnehmer einer E-Lok richtig gefettet wurde, fährt der Bügel auch bei tiefen Temperaturen zuverlässig hoch. So gilt es, trotz widriger Bedingungen, den Verkehr möglichst ohne Ausfälle oder große Verspätungen zu bewältigen. „Nur durch das Zusammenspiel aller Kollegen können wir auch im Winter eine stabile Qualität gewährleisten“, hebt Marek Staszek hervor.

> **„Nur durch das Zusammenspiel aller Kollegen können wir auch im Winter eine stabile Qualität gewährleisten.“**
>
> **MAREK STASZEK**
> Vorstand für Produktion, DB Cargo

Zentrale Disposition

Das gelingt aber auch mit dem European Operations Center (OC). In unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens liegt die Schaltzentrale, von der aus DB Cargo rund um die Uhr und an sieben Tagen die Woche mehr als 3.000 Güterzüge in 17 Ländern steuert. Rund 200 Disponenten stellen zudem sicher, dass die Güter der Kunden im größten europäischen Netz an ihr Ziel gelangen. Auch bei schwierigen Wetterbedingungen oder unvorhergesehenen Ereignissen – wie Blitzeis. Dafür gilt es allerdings, bereits im Vorfeld branchenspezifische Störungskonzepte zu entwickeln, Ressourcen optimal auszunutzen und im Ernstfall bei unvermeidbaren Verspätungen transparent zu kommunizieren und möglichst schnell Alternativen zu suchen. Marek Staszek sieht hier die Herausforderung auf mehreren Seiten: „Die Kunden von DB Cargo sind in ganz Europa ansässig. Das heißt für uns zum einen, wir bieten Verkehre aus einer Hand, mit einem Ansprechpartner und einer einheitlichen Qualität – auch bei schlechtem Wetter. Zum anderen heißt das aber eben auch, wir müssen im Zweifel nicht nur die aktuelle Wetterlage in Deutschland, sondern auch die in der Schweiz oder in Osteuropa im Blick behalten.“ Fahren die Züge sogar bis nach China, wird die Herausforderung noch größer – und zwar nicht nur aus planerischer Sicht. Auf der 10.000 bis 12.000 Kilometer langen Strecke durchfahren die Züge extreme Wetterlagen. Wie im Pamir-Gebirge, dort herrschen zwischen Sommer und Winter Temperaturunterschiede von fast 90 Grad – das hat ganz konkrete Auswirkungen, beispielsweise auf die Containertypen, die verwendet werden können.

Technische Unterstützung

Unterstützung kommt an dieser Stelle unter anderem auch aus dem „amspire“-Lab. Mit moderner Telematik und intelligenter Sensorik kann nicht nur die Fahrt der Wagen besser verfolgt werden, sondern auch deren Beladungszustand, Temperatur oder Luftfeuchtigkeit. „Die intelligenten Güterwagen helfen uns nicht nur, den Schienengüterverkehr moderner und zukunftsfähiger zu machen. Sie helfen uns gerade auch im Winter dabei, Ankunftszeiten besser zu planen und dadurch eine höhere Transportqualität zu gewährleisten“, sagt Marek Staszek. ●

Gut versorgt

Während an den Gleisen, den Loks und rund um die Güterwagen mit viel Aufwand alles winterfest gemacht wird, geht im Führerhaus der Lok und in den Dispotowern das Tagesgeschäft ganz normal weiter – zumindest beinahe. An den Kundenanfragen merkt man, dass vor dem ersten Frost der Bedarf nach Brennstoffen spürbar steigt. DB Cargo macht nicht nur sich selbst winterfest, sondern sorgt mit zuverlässigen Transporten dafür, dass auch seine Kunden bestens auf den Winter vorbereitet sind.

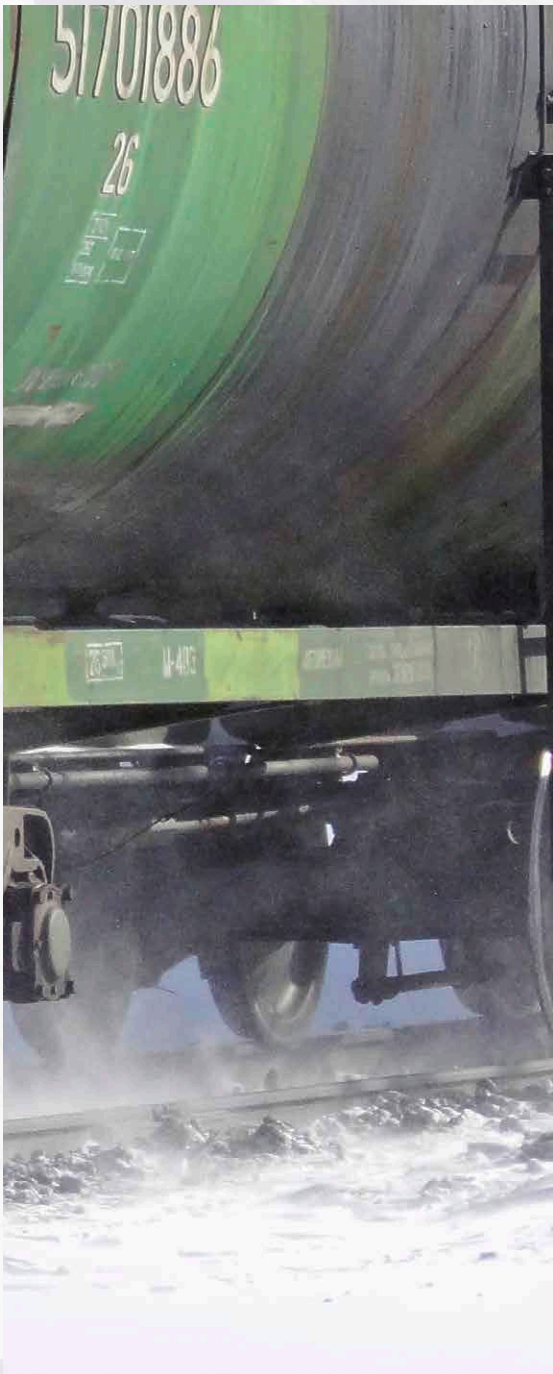
Zum Beispiel mit Flüssiggas (LPG) – etwa 600.000 Haushalte werden deutschlandweit mit dem schadstoffarmen Energieträger beheizt. Bei dieser Menge ist es nicht verwunderlich, dass auch DB Cargo BTT eine Verschiebung in seinen Transportmengen bemerkt: Etwa 50 Prozent der Jahresmenge werden in den Wintermonaten transportiert. Von Oktober bis März wird verstärkt an eine der mehr als 60 Empfangsstellen für private Haushalte in Deutschland geliefert. Ein großer Teil der Flüssiggastransporte wird zudem das ganze Jahr über an die Industrie geliefert.

Flexible Transporte

Für Nordsee Gas Terminal (NGT) fährt DB Cargo BTT bereits seit 2001 zuverlässig die deutschlandweiten Empfangsstellen von Bremen bis München an. Die Mengenvariationen stellen dabei für Europas größte Güterbahn kein Problem dar. Im Einzelwagenverkehr transportiert DB Cargo zuverlässig auch große Mengen – und kann heute sogar noch mehr Standorte bedienen. „Unser Netz ist sehr viel dichter geworden. Wir können heute alle Empfangsstellen für NGT von der Nordsee bis zu den Alpen mit eigenen Verkehren abbilden“, sagt Erik Koning, Senior Account Manager, DB Cargo BTT. Mehr als 2.000 Kesselwagen fährt DB Cargo allein für NGT jedes Jahr. Dietmar Möllenhoff, Geschäftsführer von NGT, schätzt die Vorteile des Einzelwagenverkehrs von DB Cargo: „Ausschlaggebend ist, dass unser Logistikpartner auch mit den saisonalen Schwankungen unserer Branche gut umgehen kann. Mit DB Cargo BTT haben wir dabei seit

FLÜSSIGGAS (LPG)

Flüssiggas fällt bei der Förderung von Erdgas und Erdöl an oder wird bei der Weiterverarbeitung von Rohöl zu verschiedenen Mineralölprodukten gewonnen. Bei einem Druck zwischen ein und acht Bar und Raumtemperatur verflüssigt sich das Gas und hat dann ein 260-fach geringeres Volumen: Aus vier Litern Flüssiggas werden mehr als 1.000 Liter brennbares Gas. Knapp drei Millionen Tonnen davon wurden 2018 allein in Deutschland raffiniert.



Etwa die Hälfte der mehr als 2.000 Kesselwagen transportiert DB Cargo BTT für NGT im Winter.

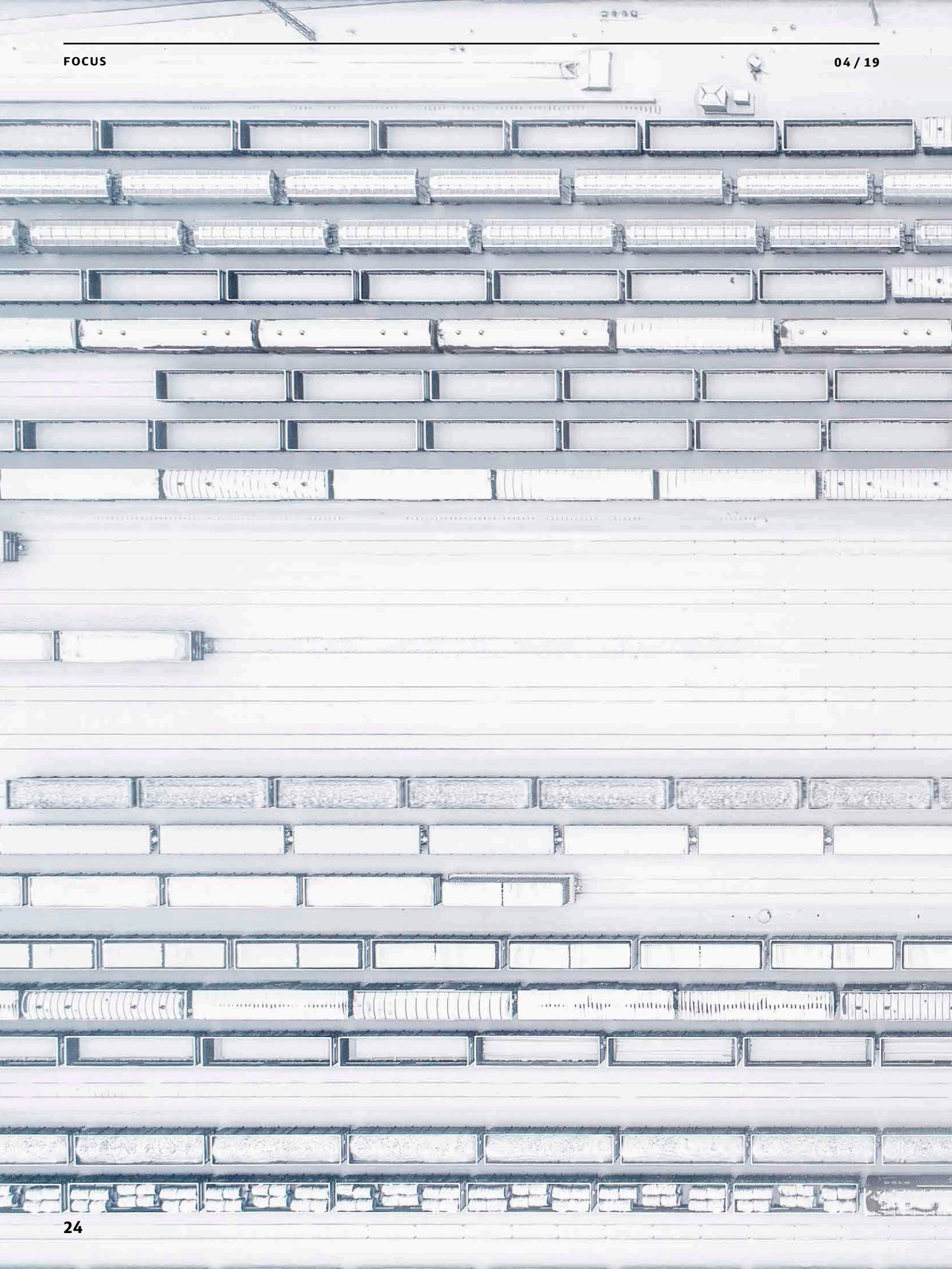
fast 20 Jahren einen kompetenten Partner an unserer Seite, der zudem über das notwendige Know-how beim Transport sensibler Güter verfügt."

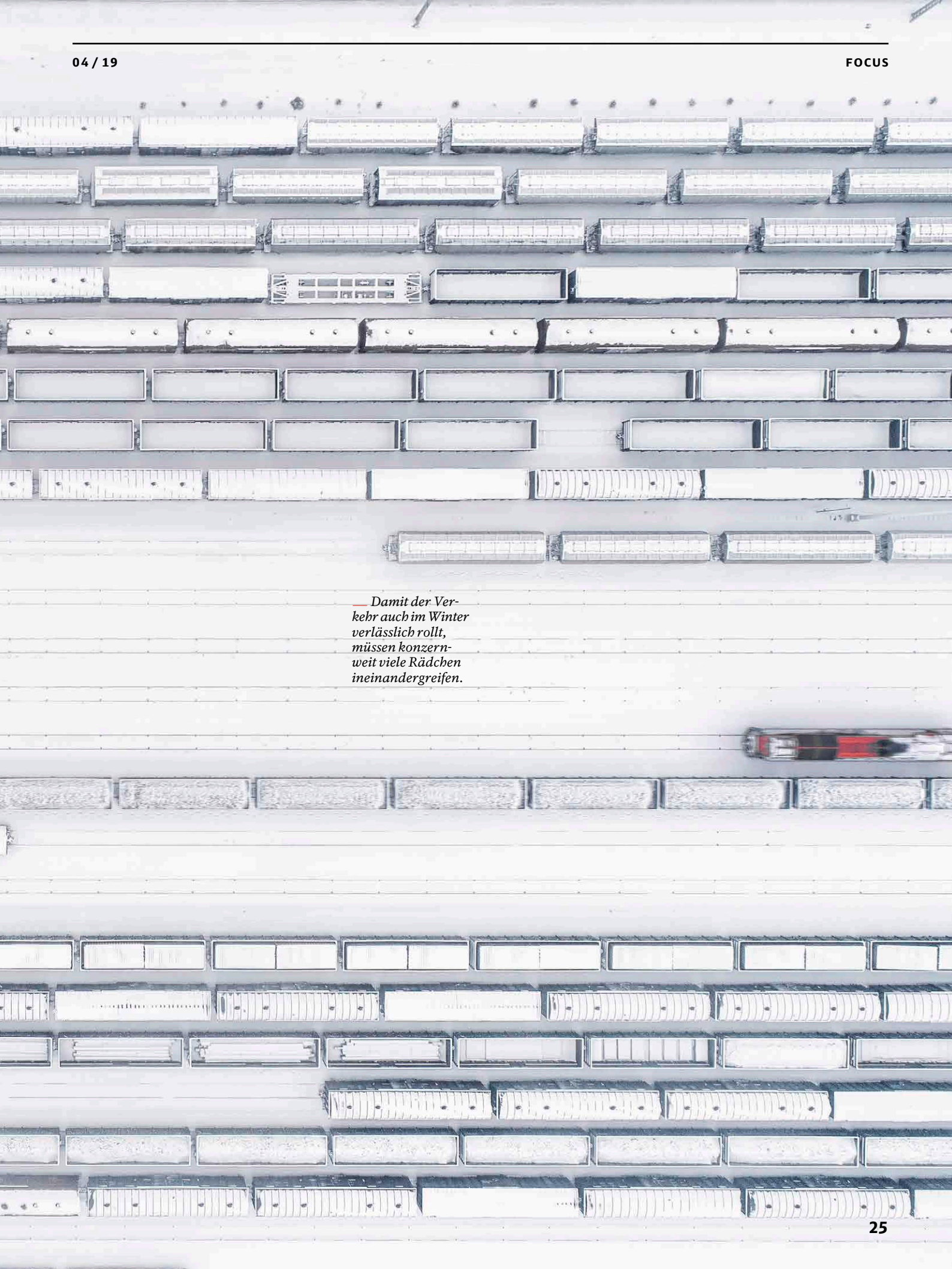
Das Flüssiggas, das DB Cargo BTT mittels Kesselwagen deutschlandweit verteilt, kommt zunächst per Schiff in das Import-Terminal von NGT in Brunsbüttel. Über eine zwei Kilometer lange Pipeline gelangt das tiefkalte Flüssiggas vom Elbehafen in das Terminal. Dort stehen ein tiefkalter (-42 °C) Hochtank und drei weitere unterirdische Drucktanks für die Lagerung zur Verfügung. Vor der Verladung in die Kesselwagen von DB Cargo BTT wird das eigentlich geruchlose Gas odoriert, also mit einem Geruchsstoff versetzt, damit unter Umständen austretendes Gas wahrnehmbar und warnend riecht. •

Erik Koning
Senior Account Manager, DB Cargo BTT
erik.koning@deutschebahn.com

NORDSEE GAS TERMINAL

Seit 1983 schlägt die Nordsee Gas Terminal GmbH & Co.KG ca. 200.000 Tonnen Flüssiggas pro Jahr um. Der Hochtank im Terminal in Brunsbüttel fasst 7.000 Tonnen Flüssiggas, die erdgedeckten Drucktanks jeweils 1.000 Tonnen. 16 Mitarbeiter sorgen dafür, dass bis zu 40 Kesselwagen und ca. 30 Lastwagen pro Tag fachgerecht befüllt werden.





Damit der Verkehr auch im Winter verlässlich rollt, müssen konzernweit viele Rädchen ineinandergreifen.

Multimodal, sicher und effizient

Eine Cross-Docking-Abwicklung ermöglicht die Umsetzung eines umweltschonenden Neuverkehrs im Daimler RailNet.

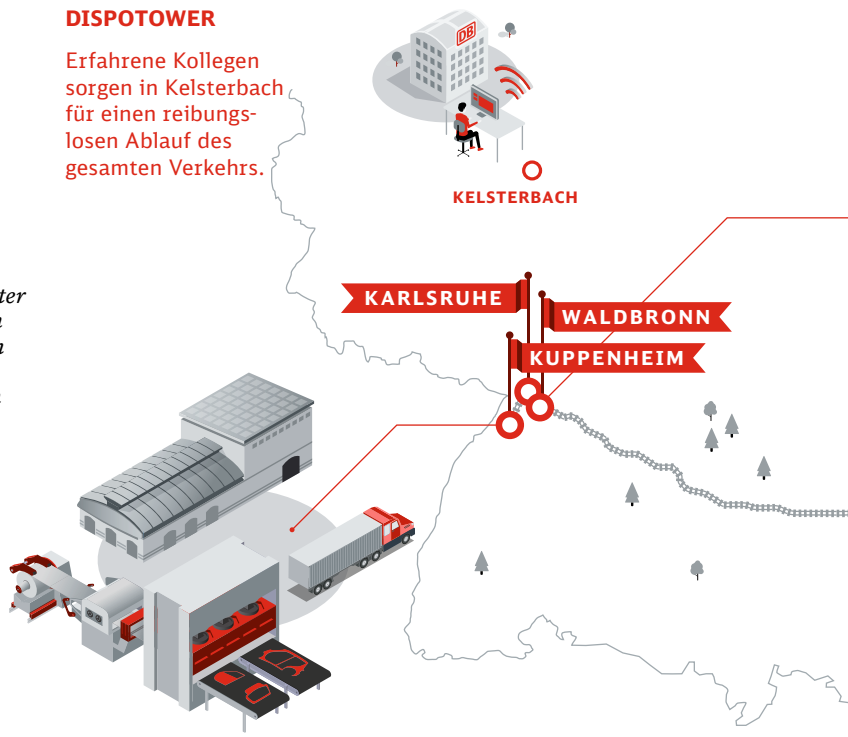
Das Werk Kuppenheim bei Rastatt hat eine der weltweit modernsten Karosseriepressen. Dort fertigt der Premium-Automobilhersteller Mercedes-Benz Pressteile aus verschiedenen Stahl- und Aluminiumsorten, unter anderem für die Produktion im Kompaktwagensegment. Die Logistikabwicklung dieser Teile stellt höchste Qualitätsanforderungen an Lagerung, Umschlag und Transport.

Mit dem Transport dieser Karosseriebauteile in das ungarische Mercedes-Benz-Werk Kecskemét hat die Daimler AG den Automotive-Spezialisten DB Cargo Logistics beauftragt. Die Transporte laufen über eine Entfernung von etwa Tausend Kilometern auf der Schiene, was die Fernstraßen entlastet und den Ausstoß von CO_2 massiv reduziert. DB Cargo Logistics fungiert dabei als Lead Logistics Provider (LLP), der die Abwicklung der Verkehre von der ersten bis zur letzten Meile plant und dabei mehr als ein halbes Dutzend Dienstleister steuert.

Witterungsunabhängig

Das beginnt bereits mit dem Vorlauf per Lkw durch den Dienstleister Rhenus Automotive. Das Presswerk Kuppenheim hat bislang keinen Gleisanschluss, weshalb die Pressteile dort zunächst auf Megatrailer verladen und per Lkw zu der etwa 25 Kilometer entfernten Umschlagshalle in Waldbronn gefahren werden. Der Umschlagsort des Logistikers Dachser in Waldbronn wurde ausgewählt, weil er über einen überdachten Gleisanschluss verfügt. Somit werden Witterungseinflüsse im Umschlagsprozess minimiert.

Bei dem „Cross-Docking“ in Waldbronn verladen Gabelstapler die mit Lkw ankommenden Ladungsträger mit Pressteilen ohne Zeitverlust auf Schiebewandwagen von DB Cargo. Um eine möglichst effiziente Wagenbewegung und damit einen hochfrequenten Umschlag zu gewährleisten, kommt ein autonom agierender Rangierroboter zum Einsatz, durch den die Wagen im Gleisanschluss kontinuierlich verschoben werden. „Das Cross-Docking-Konzept ermöglicht einen schnellen und hocheffizienten Transport mit Bündelung der Volumen auf der Schiene“, erklärt Simon Weickenmeier, der bei DB Cargo Logistics für den Neuverkehr verantwortlich ist. Pro Tag werden sieben bis acht großvolumige Wagen befüllt, was 14 bis 16 Lkw entspricht.



Die 25 Kilometer vom Presswerk in Kuppenheim zum Cross-Docking in Waldbronn legen die Pressteile per Lkw zurück.

Es folgt ein Weitertransport per Bahn mit Nahbereichsbedienung durch die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG). Sie fährt die Wagengruppen im Auftrag von DB Cargo Logistics nach der Verladung im Cross-Dock in den Güterbahnhof in Karlsruhe, von wo es dann auf die Fernstrecke bis nach Zentralungarn geht, durchgängig auf der Schiene. Und mit hoher Geschwindigkeit: Die Abfahrt der gesammelten Wagen ab Karlsruhe erfolgt am Verladetag um 20 Uhr. Bereits am folgenden Abend kommen die Pressteile im Werk Kecskemét an. Die Route führt zunächst nach Passau, dort geht es über Wien weiter bis nach Ungarn, dies in Zusammenarbeit mit dem langjährigen Partner Rail Cargo Group. Die letzte Meile zwischen dem Empfangsbahnhof Kecskemét und dem Mercedes-Benz-Werk übernimmt seit vielen Jahren zuverlässig DB Cargo Hungária als Werksrangierdienstleister in Kecskemét.

Sämtliche Transporte werden als Rundläufe inklusive der Leergutrückführung abgewickelt und von DB Cargo Logistics gesteuert. Auf der Route müssen verschiedene Dienstleister koordiniert und grenzüberschreitende Schienenverkehre organisiert werden. Die Informationen laufen im Dispotower in Kelsterbach zusammen. Da die DB Cargo-Flotte mit GPS ausgestattet ist, können von dort aus alle Transporte transparent und rund um die Uhr überwacht werden. Die Mitarbeiter sind für den Kunden jederzeit erreichbar.

„Der multimodale Neuverkehr Kuppenheim–Kecskemét ist ein weiterer Leistungsbaustein in unserem komplexen und stetig wachsenden Daimler RailNet“, so Martin Fildebrandt als zuständiger Key Account Manager. Das auf die Standorte des Automobilherstellers ausgerichtete, multimodale Netzwerk von DB Cargo Logistics dehnt sich nicht nur ▸

DER VERKEHR IN KÜRZE:

Relation:
Kuppenheim–Kecskemét (Ungarn)

Ladegut:
Karosserie-Pressteile (Automotive)

Typ:
multimodaler Verkehr

Besonderheit:
witterungsgeschütztes Cross-Docking, DB Cargo Logistics als Lead Logistics Provider (LLP)

Frequenz:
werktäglich

Kunde:
Daimler

Beim Cross-Docking in Waldbronn werden die Karosserieteile vom Lkw in Schiebewandwagen von DB Cargo verladen.

RANGIERROBOTER

Für eine zügige Beladung werden die Wagen kontinuierlich und automatisch von Rangierrobotern im Gleis verschoben.

Den Werksrangierdienst in Kecskemét übernimmt DB Cargo Hungária.

„Das Cross-Docking-Konzept ermöglicht einen schnellen und hocheffizienten Transport mit Bündelung der Volumen auf der Schiene."

SIMON WEICKENMEIER
Account Manager,
DB Cargo Logistics

immer weiter aus, sondern wird dank der engmaschigen Logistikkette auch immer flexibler. Unter anderem gewährleistet DB Cargo Logistics die im Automotive-Bereich erforderliche Ladehöhe von drei Metern über die gesamte Transportkette hinweg.

Dazu kommt die Volumenbündelung auf der Schiene, die für den Kunden eine hohe und zeitgenaue Verfügbarkeit mit sich bringt. Ein weiterer Faktor: Im ungarischen Empfangswerk besteht ein Gleisanschluss. Das macht die Entscheidung für den Transport auf der Bahn leicht. ●

Simon Weickenmeier,
Account Manager, DB Cargo Logistics
simon.weickenmeier@deutschebahn.com

1 __ Im ungarischen Mercedes-Benz-Werk Kecskemét rollt auch der CLA Shooting Brake vom Band.

2 __ Beim Cross-Docking in Waldbronn werden die Pressteile mittels Gabelstapler in die Schiebewandwagen verladen.

Neuer Hub in Cervignano

Im Juli 2019 eröffnete DB Cargo in Italien ein neues Eisenbahndrehkreuz. Der Hub in Cervignano ist eine Innovation in der Frachtverkehrslandschaft.

Bisher war der Osten Italiens nur über den Hub in Brescia mit München verbunden. Mit dem neuen Eisenbahndrehkreuz in Cervignano in der Region Friaul-Julisch Venetien profitieren Kunden von DB Cargo nun von einer kürzeren Transitzeit, einer schnelleren Verbindung in den Norden – und somit auch zum europäischen Netzwerk von DB Cargo. Dabei sorgt der dritte Alpenübergang zwischen Tarvisio und Salzburg für mehr Stabilität auf der Relation.

„Der neue Hub ermöglicht erstmals eine Direktverbindung zu unserem Rangierbahnhof in München“, erklärt Björn Volz, Head of Single Wagon Offer Management. „Zudem schafft diese dritte Verbindung über die Alpen, neben dem Gotthard- und Brennertransit, mehr Stabilität für unsere Kunden in unserem Netzwerk.“

„Der neue Hub ermöglicht erstmals eine Direktverbindung zu unserem Rangierbahnhof in München.“

BJÖRN VOLZ
Head of Single Wagon Offer Management

Neukunden im Fokus

Seit Juli 2019 fährt DB Cargo dreimal pro Woche von Cervignano in die bayerische Landeshauptstadt. „Unser Ziel ist es, die bestehenden Züge voll auszulasten und anschließend die Frequenz zu erhöhen“, erklärt Pieralberto Vecchi, Head of International Sales Italy. „Zudem wollen wir weitere Neukunden im Großraum Udine gewinnen.“

Die Großstadt in der Nähe von Cervignano ist eines der wichtigsten Wirtschaftszentren im Norden Italiens und deshalb von strategischer Bedeutung: „Wir haben bereits für einen Neukunden eine Anschlussverbindung von Cervignano umgesetzt, der in Udine Stahlprodukte herstellt. Eine zweite Anschlussverbindung haben wir von Cervignano zum Hafen von Monfalcone realisiert, eine weitere für einen Bestandskunden von Cervignano nach San Giorgio di Nogaro“, sagt Vecchi.

Ein Start, viele Ziele

Mit dem neuen Hub in Cervignano verbessert DB Cargo die Verbindung zwischen Italien und Deutschland deutlich. Die gesamte Transportkette wird dabei aus einer Hand gesteuert und verantwortet. Dank des europaweiten Einzelwagennetzwerks kann DB Cargo seinen Kunden höhere Kapazitäten und stabilere Transporte mit wettbewerbsfähigen Laufzeiten anbieten. Zudem profitieren Kunden von der flexiblen Bestellung des Einzelwagentransports im flächendeckenden nationalen und europäischen Netz von DB Cargo.

Logistic of the Year 2019

Dank des neuen Hubs in Cervignano hat DB Cargo nicht nur den Norden Italiens stärker im Blick. „Der neue Hub ist auch deshalb eine Innovation, weil er uns erlaubt, gezielt nach Ost- und Mitteleuropa zu expandieren, etwa nach Slowenien, aber auch in die anderen Staaten.“ Wie bedeutend das neue Drehkreuz ist, zeigt auch, dass es im November in Mailand die Auszeichnung „Logistic of the Year 2019“ erhielt. Der Preis wird von Assologistica, dem italienischen Logistikverband, verliehen. •

Björn Volz, Head of Single Wagon Offer Management, DB Cargo AG
bjoern.volz@deutschebahn.com

DB railnet Italy

- Schnelle, zuverlässige Verbindungen mit hoher Frequenz und Flexibilität
- Kombiniert die Vorteile von Schiene und Straße durch unser dichtes Railportnetzwerk
- Umweltfreundlicher Transport durch CO_2-Reduktion

Flexibel bis nach Porcari

Seit Dezember 2019 bedient DB Cargo in Kooperation mit dem Partner TRANSWAGGON Italia eine flexible Verbindung zwischen dem Grenzbahnhof Chiasso und dem toskanischen Porcari in der Nähe von Lucca.

Nach dem erfolgreichen Vertragsabschluss mit dem Partner TRANSWAGGON hat DB Cargo über die Tochtergesellschaft DB Cargo Italia im Dezember 2019 das Einzelwagennetz in Italien erweitert. Bisher unterhielt DB Cargo einmal pro Woche eine Verbindung vom schweizerischen Grenzbahnhof Chiasso zum Hub von Pisa, mit der zwei unterschiedliche Kunden mit verschiedenen Verkehren in der Toskana bedient wurden: eine für einen Kunden, der Stahlcoils von Castellina nach Pisa transportiert, die andere für einen Kunden, der Chemieprodukte von Pisa nach San Giovanni Valdarno befördert.

1 — Die Toskana rückt dank der Kooperation mit TRANSWAGGON näher an die wichtigsten Industrieregionen Europas.

2 — In Mailand verantwortet Dr. Andreas Nolte das Geschäft von TRANSWAGGON Italia.

Neue flexible Verbindung mit TRANSWAGGON Italia

Die neue Verbindung ist ein Full Service in Kooperation mit dem Partner TRANSWAGGON, der ebenfalls im toskanischen Porcari kommerziell und operativ präsent ist. Hauptsächlich werden dorthin Zellulose importiert und unter anderem Papierprodukte exportiert. „Damit haben wir nun eine wesentliche Zunahme der Frequenzen erreicht“, erklärt Pieralberto Vecchi, Head of International Sales Italy bei DB Cargo. „Der Verkehr von Chiasso nach Pisa und weiter nach Porcari hat sich mit der neuen Verbindung von derzeit dreimal im Ganzzug mit unserem Partner auf fünfmal wöchentlich im Einzelwagen erhöht.“

„Die Verbindung ist ein Full Service in Kooperation mit dem Kunden TRANSWAGGON.“

PIERALBERTO VECCHI
Head of International Sales Italy, DB Cargo

Zum Vorteil für den Kunden: „Bisher musste TRANSWAGGON genügend Einzelwagen für einen Ganzzug in Chiasso zusammenstellen, um die Verbindung nach Porcari kostendeckend nutzen zu können“, so Vecchi. Das ist nun vorbei: Seit Dezember kann TRANSWAGGON das flexible Einzelwagennetzwerk von DB Cargo nutzen, und zwar je nach Bedarf. Für Dr. Andreas Nolte, Geschäftsführer von TRANSWAGGON Italia, ein Meilenstein: „Das neue Kooperationskonzept mit DB Cargo ermöglicht es uns, die Transportzeiten zu drosseln und unser Wagenmaterial dadurch effizienter einzusetzen. Unseren Kunden kommen die geringeren Transportzeiten und die größere Flexibilität sowohl in Nord-Süd- als auch in Süd-Nord-Richtung zugute, da wir nicht wie früher auf die Bildung von Ganzzügen angewiesen sind, sondern die Wagen, sobald sie versandbereit sind, umgehend mit DB Cargo absenden können.“

Pisa avanciert zu wichtigem Hub

Gleichzeitig mit der Erweiterung des Einzelwagennetzwerkes wird Pisa zu einem wichtigen Hub. „Mit diesem täglichen Verkehr auf der Nord-Süd-Verbindung liegt die Toskana als wichtiges Wirtschaftszentrum Italiens in noch näherer Reichweite zu den Industrieregionen Deutschlands beziehungsweise dem übrigen Europa“, sagt Vecchi: „Für TRANSWAGGON und für uns ist das ein wichtiges Argument in der Ansprache potenzieller Neukunden.“

Von der Toskana in die Welt

Das alles ist nur möglich, weil DB Cargo seinen Kunden ein international ausgerichtetes Netzwerk mit flächendeckenden Zugangsmöglichkeiten anbieten kann. Sowohl Bestandskunden als auch potenzielle Neukunden, die für den Shuttleverkehr im Ganzzug keine ausreichende Gütermenge haben, können so die Schiene als Verkehrsträger nutzen. Denn es wird auch in Zukunft Branchen geben, wie etwa die Bereiche Stahl, Chemie, Papier und Automotive, deren Distributionsstrukturen nicht zu einem klassischen Ganzzugkonzept passen. Dabei ermöglicht es das europäische Einzelwagennetzwerk von DB Cargo, im Zusammenspiel mit dem italienischen Netzwerk, flexibel und effizient auf Kundenanfragen reagieren zu können. •

Pieralberto Vecchi, Amministratore Delegato/ Managing Director, Head of International Sales Italy
pieralberto.vecchi@deutschebahn.com

„Dieses Projekt hat Prio eins“

Mit dem Programm ZuQ (Zuführungs- und Qualifizierungsoffensive) schließt DB Cargo eine Personallücke in Riesenschritten. Der Erfolg erklärt sich aus einer ausgefeilten, innovativen Strategie.

DAS PROGRAMM ZUQ

Das Programm ZuQ soll die Lücke im einsatzfähigen operativen Personalbestand möglichst schnell und dauerhaft schließen und die Qualifizierung professionalisieren. Für 2019 steigert das Programm die sogenannten Funktionsausbildungen auf 1.211 Qualifizierungsstarts – 2020 ist ein vergleichbares Niveau anvisiert.

DIE AUSBILDUNG

Das Programm ZuQ richtet sich bei Europas größter Güterbahn an Quereinsteiger mit abgeschlossener Berufsausbildung. Seit Anfang 2019 läuft das Programm bundesweit. Eine Altersgrenze gibt es nicht. Die im Rahmen der ZuQ laufende Ausbildung der Lokführer dauert zehn Monate – der Theoriepart nimmt rund drei Monate in Anspruch, der Praxisteil etwa sieben Monate.

Mitte August 2019 war es so weit: Im Rahmen des DB Cargo-Programms ZuQ hat Christian Kühn in Mannheim den tausendsten Arbeitsvertrag unterschrieben. Der 36-Jährige ist gelernter Maurer und somit ein waschechter Quereinsteiger. „Seit meiner Kindheit fasziniert mich der Güterverkehr“, erinnert sich Kühn. „Damals habe ich mit meinen Eltern direkt neben einer Bahnstrecke gewohnt und die Züge beim Fahren beobachtet. Diese Chance bei DB Cargo sehe ich als neue Herausforderung, meinen Kindheitstraum wahr werden lassen.“

Neue Maßstäbe bei der Ausbildung und Qualifizierung

Mit dem Programm ZuQ schließt DB Cargo eine Lücke im operativen Personalbestand, um die geplanten Wachstumsziele zu erreichen. „Das Projekt hat Prio eins unter den Personalbeschaffungsmaßnahmen von DB Cargo und es berücksichtigt die Herausforderungen der modernen Arbeitswelt“, sagt Stefan Kibbas, Leiter des Qualifizierungscenters West in Duisburg. „Das bedeutet, dass wir bei der Ausbildung und Qualifizierung versuchen, neue Maßstäbe zu setzen und moderne Methodiken einzubringen.“

Länderübergreifende Rekrutierung

Bereits bei der Rekrutierung geht das Programm ZuQ neue Wege: „Wir sprechen auch bei unseren Auslandstöchtern Kandidaten an. In Spanien machen wir das über Transfesa, in Italien über DB Cargo Italia, wo wir in erster Linie Rekrutierungswege für Triebfahrzeugführer etabliert haben“, erklärt Programmleiter Jörg Kiesewalter. „Dafür haben wir Sprachausbildungen implementiert, damit die neuen Kollegen in Deutschland die Funktionsausbildung beginnen können. Ein weiterer Rekrutierungsweg ist unsere Balkanroute. Wir stellen gezielt Kandidaten aus Serbien ein, die über einen Zwischenschritt in Slowenien auf Deutschland vorbereitet werden.“

„Die Qualität der Ausbildung sorgt für eine große Nachfrage.“

JÖRG KIESEWALTER
Programmleiter Zuführungs- und Qualifizierungsoffensive (ZuQ)

„Man sollte ein Faible für Pünktlichkeit haben“

Die große Nachfrage von Bewerbern erklärt sich aber vor allem aus der Qualität der Ausbildung. So ist DB Cargo beim Programm ZuQ etwa in das Thema Virtual Reality (VR) eingestiegen. „Das heißt, wir können auch Themen abbilden, die man im Alltagsgeschäft am Güterwagen draußen einfach selten sieht“, sagt Stefan Kibbas. „Wir haben unsere operativen Mitarbeiter flächendeckend mit Tablets ausgestattet. Unsere Lokrangierführer, Rangierbegleiter und Wagenmeister verfügen damit über ein digitales Endgerät, an dem sie eingewiesen und geschult wurden.“

Was Auszubildende mitbringen müssten, seien Interesse am System Eisenbahn und das Bewusstsein dafür, in einem verantwortungsvollen Beruf zu arbeiten, sagt Stefan Kibbas. „Man sollte ein Faible für Pünktlichkeit haben, auch während der Ausbildung. Zulauf bekommen wir aus ganz unterschiedlichen Berufszweigen, etwa aus dem Handwerk, aber auch Akademiker.“

Vorteile im Konzern

Wer nach einer erfolgreichen Bewerbung in die Ausbildung einsteigt, genießt zahlreiche Vorteile. „Wir bieten ab dem ersten Tag einen unbefristeten Vertrag, ein tarifliches Entgelt, schichtabhängige Zulagen, geregelte Arbeitszeiten – und bei Vollzeit mindestens 28 Tage bezahlten Urlaub“, zählt Jörg Kiesewalter auf. „Aber auch die vielen Nebenleistungen sind interessant – vom bezahlten Jobticket über Freifahrten und betriebliche Altersvorsorge bis hin zum Urlaubswahlmodell.“

Für den tausendsten Quereinsteiger Christian Kühn und viele weitere Bewerber war es ein Kindheitstraum, bei der Bahn zu arbeiten. Doch hinter dem großen Erfolg des Programms ZuQ stecken auch viel Erfahrung im Bereich Personalmanagement und neue Formen der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gewerken. So wurde etwa zwischen den Bereichen Human Resources und Qualifizierung eine völlig neue Zusammenarbeit geschaffen, um die Themen Rekrutierung und Qualifizierung ohne Reibungsverluste zu steuern. „Außerdem ist es uns gelungen, in der großen Organisation unseres Konzerns das Thema deutlich schneller voranzutreiben, als wir es in einer Linienorganisation geschafft hätten“, sagt Stefan Kibbas nicht ohne Stolz. „Dadurch, dass zudem der Vorstand sehr stark eingebunden war, hatten wir kurze Entscheidungswege – und konnten Vorhaben entsprechend schnell umsetzen.“ •

1 — DB Cargo versucht, vor allem Quereinsteiger als neue Mitarbeiter zu gewinnen.

2 — Bei Bewerbertagen können sich Interessierte über ihren möglichen neuen Arbeitsplatz informieren.

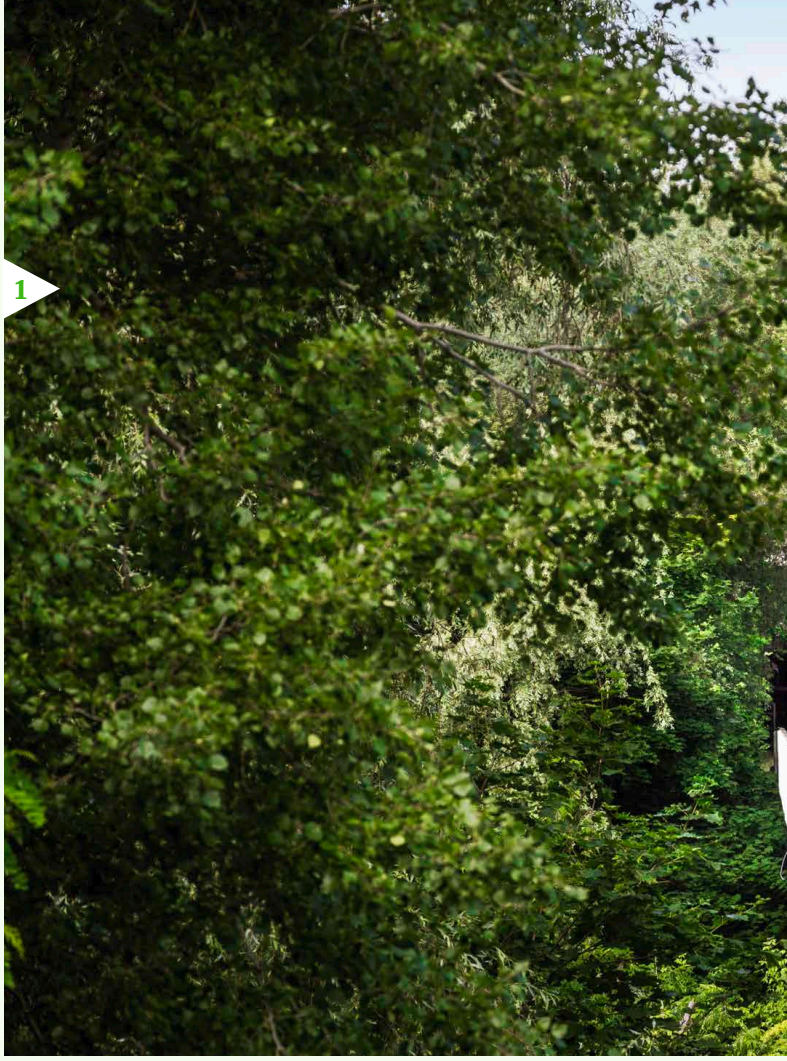
Jörg Kiesewalter
Programmleiter Zuführungs- und Qualifizierungsoffensive (ZuQ), DB Cargo
joerg.kiesewalter@deutschebahn.com

Stefan Kibbas
Leiter Qualifizierungscenter West und nationaler Leistungseinkauf CMR West, DB Cargo
stefan.kibbas@deutschebahn.com

Rückenw für die st Schiene

ind
arke

Um den Verkehr nachhaltiger zu gestalten und klimaschädliche Emissionen zu reduzieren, müssen Deutschland und Europa mehr Transporte über umweltfreundlichere Verkehrsmittel abwickeln. Mit der „Starken Schiene“ setzt sich die Deutsche Bahn konkrete Ziele für das Klima!



1 — Mehr Kapazität auf der Schiene: Personen- und Güterverkehr sollen um 350 Millionen Trassenkilometer wachsen.

2 — Teil der Strategie und seit Kurzem in Betrieb: die 100. Vectron-Lok von DB Cargo.

Deutschland braucht eine starke Schiene. Ein nachhaltiger und effizienter Verkehrsträger ist heute wichtiger denn je: Deutschland will dafür den Verkehr bis 2050 emissionsfrei machen. Das aber gelingt nur, wenn die Eisenbahn eine stärkere Rolle als bisher einnimmt.

Die vereinbarten Emissionsziele stellen Politiker und Unternehmer vor große Herausforderungen. Zwar sind Technik und Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger besser geworden in den letzten Jahren. Doch 63 Prozent Wachstum im Güterverkehr von 1991 bis 2015 haben die Verbesserungen längst mehr als kompensiert, wie das Umweltbundesamt schreibt. Und auch in Zukunft werden Handelsströme und Güterverkehr wachsen – in Deutschland um rund 40 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber 2010, prognostiziert die Bundesregierung.

Wer daher die vereinbarten Klimaziele erreichen will, kommt an einem starken Schienengüterverkehr nicht mehr vorbei. Das steht seit Jahren fest. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht daher Unterstützung für die Schiene vor. Auch der Masterplan Schienengüterverkehr aus dem Jahr 2017 soll die Bahn unterstützen und Wettbewerbsnachteile ausgleichen. Nun hat das Klimakabinett beschlossen, Emissionen von Kohlendioxid mit einem Preis zu versehen. Dies gilt als volkswirtschaftlich kosteneffizientester Weg, um Klimaziele zu erreichen, und stärkt zugleich den Schienengüterverkehr mit seiner relativ geringen Klimabelastung.

Dabei gibt es für das System Schiene gegenüber der Straße immer noch viele Nachteile. Der Markt ist schwierig und volatil. Veränderte Handelsströme setzen der Bahn zu. Sinkende Treibstoffpreise sorgen dafür, dass der Lkw billiger bleibt. Und die Infrastruktur platzt schon heute aus allen Nähten. Bis 2030 wollen der Bund und die Deutsche Bahn daher 86 Milliarden Euro investieren, um das Schienennetz zu erneuern. Von den dadurch möglichen höheren Kapazitäten im Netz könnte der Schienengüterverkehr deutlich profitieren. Mit einer Stärkung des Kombinierten Verkehrs und des Einzelwagenverkehrs als Alternative zum Lkw will die Bundesregierung zudem mehr Verkehr auf die Schiene bringen.

SHORT FACTS

Allein das Einzelwagensystem mit seinen 530.000 Zügen spart jedes Jahr rund 1,7 Millionen Tonnen CO_2 ein. Durch die beiden Produkte DB***eco neutral*** und DB***eco plus*** führt DB Cargo schon heute CO_2-freie bzw. CO_2-reduzierte Verkehre für Kunden durch. Die zertifizierten Einsparungen machen die Lieferkette der Kunden nachweislich nachhaltiger.

Und schließlich erschweren die vielen nationalen Zuständigkeiten den Aufbau eines einheitlichen Bahnsystems in Europa. Anders als ihre direkten Konkurrenten im Lastwagen müssen Lokführer anspruchsvolle Landes- und Systemkenntnisse mitbringen, bis sie mit modernen Mehrsystemloks im Nachbarland unterwegs sein dürfen.

Trotzdem steht die Bahn für ein starkes Konzept: Das europaweite Netzwerk mit Landesgesellschaften und Partnerbahnen vor Ort sorgt heute schon dafür, dass fast 60 Prozent der Verkehrsleistungen paneuropäisch erbracht werden. Tausende von Güterverkehrsstellen, Bahnhöfen und multimodalen Umschlagpunkten knüpfen ein aufwendiges Netz, dank dem die Schiene einen wichtigen Part in der Logistik ihrer Kunden übernehmen kann.

Hinzu kommt der wohl wichtigste Aspekt, die Nachhaltigkeit: DB Cargo bietet mit seinen Ganzzügen im Kombinierten Verkehr und im komplexen Einzelwagensystem klare CO_2-Vorteile.

Im Vergleich emittiert ein Zug je Frachttonne auf dem Kilometer nur ein Fünftel des CO_2, das ein Lastwagen ausstößt.

Dennoch hat DB Cargo zu wenig vom Wirtschaftswachstum der vergangenen Jahre profitieren können. Unterstützung kommt nun von oberster Stelle. „Deutschland wird seine Klimaziele nur erreichen, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern“, sagte DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz. „Deutschland braucht eine starke Schiene: für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und nicht zuletzt für Europa. Wir bekennen uns zu unserer Verantwortung in der Gesellschaft und werden alles, was wir tun, auf eine starke Schiene ausrichten.“

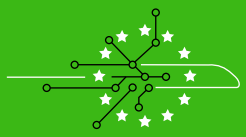
Ambitionierte Pläne

Die DB verfolgt daher mit der Strategie „Starke Schiene“ ehrgeizige Ziele: Weitere Reduktion des CO_2-Ausstoßes um 10,5 Mio. Tonnen im Jahr durch Verkehrsverlagerung auf die Schiene, dazu ein Wachstum des Marktanteils der Schiene im Güterverkehr von derzeit 18 auf 25 Prozent.
Bis 2030 sollen 70 Prozent mehr Güter auf die Schiene gelangen. Das wären im Jahr 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten auf deutschen Straßen mit entsprechend weniger Emissionen. Dafür agiert die Deutsche Bahn auf drei Feldern für das Klima. ▸

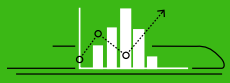
STARKE SCHIENE

Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeiter machen die klimafreundliche Schiene pünktlicher, moderner und deutlich wettbewerbsfähiger: Die „Starke Schiene“ ist ein gemeinsamer Kraftakt der Deutschen Bahn, der Transport- und Logistikbranche und der Politik.

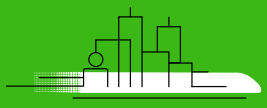
FÜR DAS KLIMA:
Reduktion des CO_2-Ausstoßes um 10,5 Millionen Tonnen jährlich



FÜR EUROPA:
Schiene als Voraussetzung für die Klima- und Wachstumsziele Europas



FÜR DIE WIRTSCHAFT:
Steigerung der Verkehrsleistung von DB Cargo um 70 Prozent



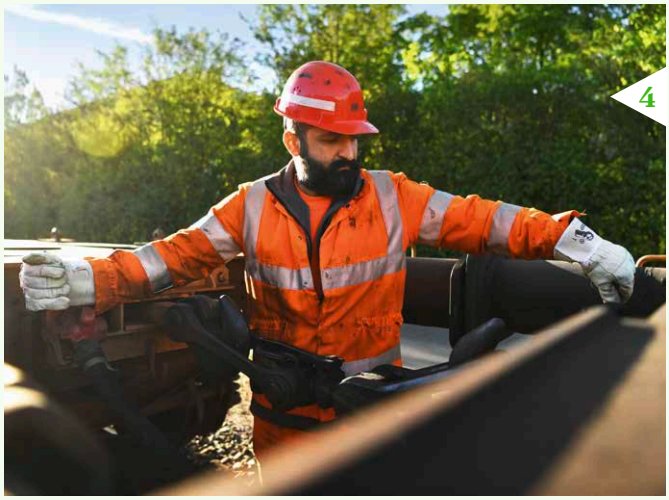
FÜR DIE MENSCHEN:
Entlastung der Städte und mehr Lebensqualität für die Bürger durch mehr Schienenverkehr.

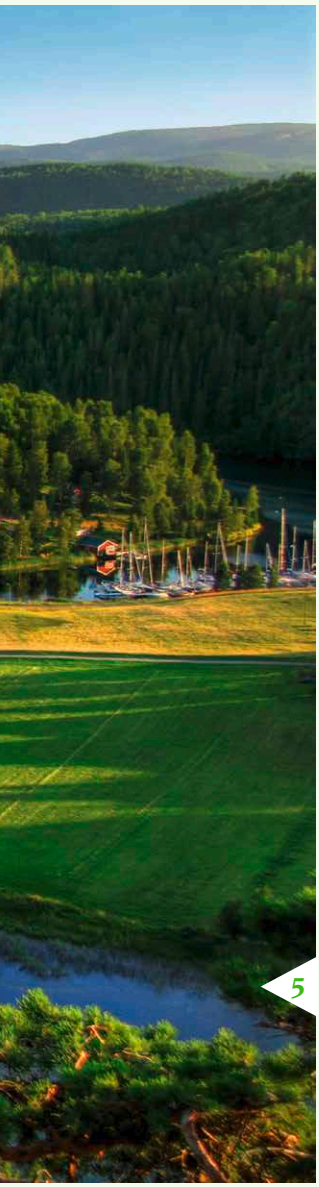
1.

▸ Erstens bei der Infrastruktur: Sie soll so ausgebaut werden, dass sie mindestens 30 Prozent mehr Verkehr bewältigen kann. Massive Investitionen sollen nationale Strecken, Knoten und Terminals – auch auf den wichtigsten europäischen Korridoren – fit machen. Sinnvolle Ansätze wie überlange Güterzüge oder reaktivierte Gleisanschlussstellen sind Teil dieser Lösung. Neue Technologien sollen in den Terminals des Kombinierten Verkehrs, den Railports, Zugbildungsanlagen und Güterverkehrsstellen für effizientere und zügigere Abläufe sorgen. Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Digitalisierung: Sie macht eine engere Taktung von Zügen sowie höhere Geschwindigkeiten möglich – mit dem einheitlichen digitalen Zugleitsystem European Train Control System (ETCS) und digitalen Stellwerken.

2.

Zweitens rüstet die Bahn ihre Flotte auf: Auch DB Cargo setzt dabei die Automatisierung und Digitalisierung von Verkehren fort. Bis 2020 wird die komplette Flotte von rund 68.000 Wagen in Deutschland ausgerüstet





3 — Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr soll um 70 Prozent zunehmen.

4 — Demografischer Wandel: Bis 2034 steigt der Anteil der Ü67-Jährigen an allen Erwerbstätigen auf 30 bis 45 Prozent.

5 — Bereits seit 1991 Standard: In Schweden ist die CO_2-Steuer mit aktuell 115 Euro pro Tonne weltweit am höchsten.

sein – bis heute sind mehr als 38.000 Fahrzeuge digital unterwegs. Smarte Sensoren ermöglichen dabei eine bessere Steuerung und Vernetzung sowie mehr Produktivität und Pünktlichkeit. Digitale Tools wie der 3D-Druck oder intelligente Diagnosesysteme und Robotik helfen auch bei der Instandhaltung der Flotte. Gleichzeitig investiert die Güterbahn erneut massiv in neue Fahrzeuge: in 300 neue Loks, darunter 100 Multisystem-Loks – beinahe jede dritte Zugmaschine ist dann im internationalen Verkehr einsetzbar.

3.

Und drittens bei den Mitarbeitern, die Netz und Züge warten, steuern oder fahren: Denn wegen des demografischen Wandels besteht hier akuter Handlungsbedarf. Bis 2030 wird etwa die Hälfte der Mitarbeiter das Unternehmen verlassen. In den kommenden Jahren wird die Deutsche Bahn über alle Geschäftsfelder hinweg 100.000 Mitarbeiter neu einstellen, DB Cargo hat allein 2018 mehr als 1.800 neue Mitarbeiter eingestellt.

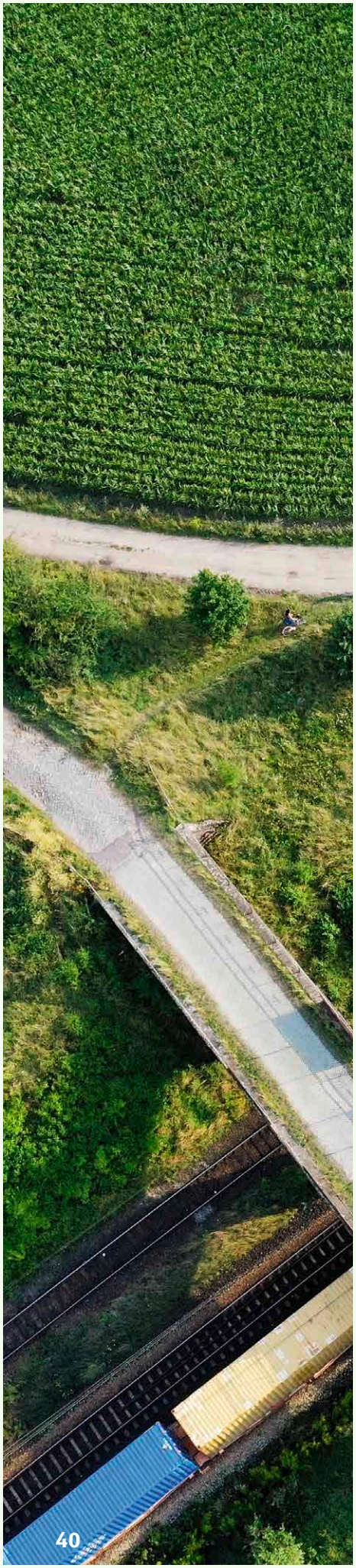
Dabei ist der reibungslose Transport von Gütern auf der Schiene für die Wirtschaft Deutschlands und Europas entscheidend. Allerdings können die Eisenbahnen allein nicht alle Erwartungen erfüllen, die an sie gestellt werden. Die Schiene funktioniert in einem komplexen System, dessen Effizienz von vielen verschiedenen Faktoren abhängt und für dessen Erfolg viele Beteiligte zusammenarbeiten müssen.

„Deutschland braucht eine starke Schiene: für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und nicht zuletzt für Europa."

DR. RICHARD LUTZ
DB-Vorstandsvorsitzender

Neue Konzepte

Auf Unternehmerseite könnten neue Konzepte für Supply Chains, die auf Zuverlässigkeit statt allein auf das Tempo setzen, den wirtschaftlichen Druck auf die Bahn verringern. Und die Fixkosten des Systems und Investitionen in den Infrastrukturausbau verlangen nach politischer Unterstützung. Rückenwind dafür kommt derzeit aus Berlin: Die Tatsache, dass mehr Bahn mehr Nachhaltigkeit bedeutet, ist in der Politik mittlerweile fast unumstritten. Mit dem jüngst verabschiedeten Klimapaket stärkt die Bundesregierung den Sektor Bahn. „Der Rückenwind bekommt Sturmstärke", so DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla. •



So grün ist DB Cargo!

Gütertransport auf der Schiene ist bereits sehr klimafreundlich. Aber es geht noch besser. Mit DB*eco plus* und DB*eco neutral* fahren Transporte komplett CO_2-frei auf der Schiene und klimaneutral auf der Straße.

DB*eco plus*:

Das Produkt DB***eco plus*** ermöglicht CO_2-freie Gütertransporte auf allen Routen in Deutschland und Österreich. Wir ermitteln den genauen Energiebedarf Ihrer Transporte unter Einsatz des unabhängigen Tools EcoTransIt World und kaufen die entsprechende Menge Ökostrom – überwiegend aus heimischen erneuerbaren Energiequellen. Dieser eingespeiste Ökostrom ersetzt dabei den klassischen Bahnstrom-Mix in gleichem Umfang. Damit wird nicht nur das Klima geschützt: Zehn Prozent der Erlöse aus DB***eco plus*** gehen als Förderung an Anlagen, die regenerativen Strom erzeugen oder speichern. Der gesamte Prozess wird vom TÜV SÜD geprüft. Die realisierten CO_2-Einsparungen bescheinigen wir dann mit einem Zertifikat. Die Einsparungen können der Klimabilanz zugerechnet werden.

DB*eco neutral*:

Nicht immer lassen sich CO_2-Emissionen vermeiden. Mit DB***eco neutral*** kompensieren wir nicht-vermeidbare CO_2-Emissionen, die im Rahmen eines Transports – zum Beispiel durch einen Vor- oder Nachlauf per Lkw – entstehen. DB***eco neutral*** bildet damit eine perfekte Ergänzung zu DB***eco plus.*** Dazu berechnen wir den gesamten CO_2-Ausstoß der Lieferkette. Sie entscheiden dann, in welchem Umfang Sie diese Emissionen ausgleichen wollen. Mit unserem Partner „atmosfair“ investieren wir dann in entsprechend ausgewählte Nachhaltigkeitsprojekte nach CDM Gold Standard, dem aktuell strengsten Standard für Klimaschutzprojekte. Diese Projekte fördern zum einen den Ausbau erneuerbarer Energien und tragen damit zur Verringerung von CO_2-Emissionen bei. Zum anderen wird durch Technologietransfer und den Aufbau wirtschaftlicher Strukturen vor Ort auch die nachhaltige Entwicklung in den Projektregionen gestärkt.

EcoTransIt World:

Mit dem unabhängigen Tool EcoTransIt World berechnen wir die CO_2-Emissionen der Transportkette und unterbreiten ein passendes Angebot. Unter **www.ecotransit.org/calculation.de** können mögliche CO_2-Einsparungen der Schiene gegenüber der Straße oder anderer Verkehrsträger ermittelt werden.

atmosfair:

atmosfair ist eine Klimaschutzorganisation mit dem Schwerpunkt Mobilität. Unvermeidbare CO_2-Emissionen können über Zahlungen kompensiert werden – das Geld fließt in Klimaschutzprojekte nach dem CDM Gold Standard. Das Klima wird nicht mehr als freie Ressource angesehen. Besser als Kompensation wäre jedoch die CO_2-Vermeidung. **www.atmosfair.de**

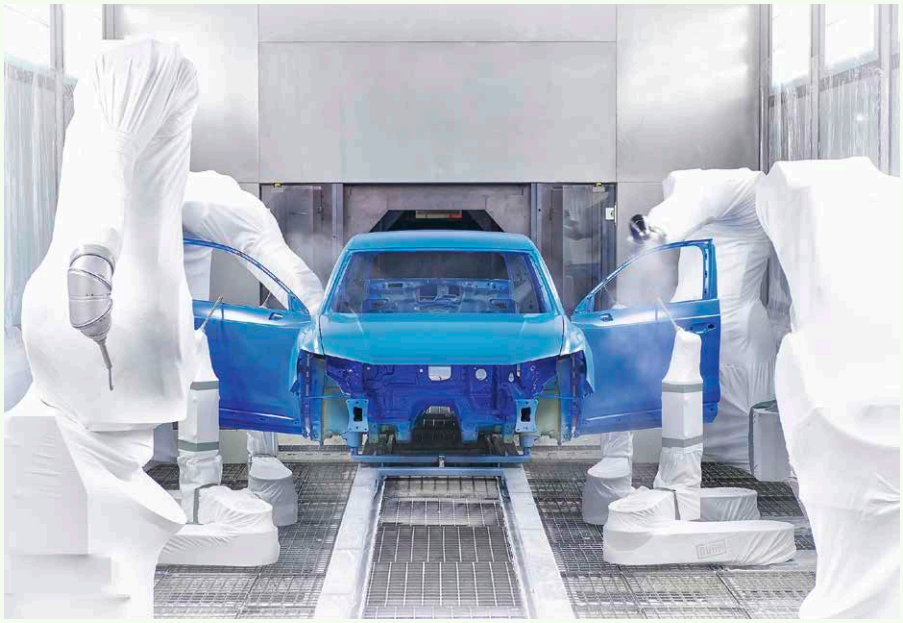
Gold Standard:

Gold Standard wurde 2003 vom WWF und anderen Nichtregierungsorganisationen gegründet, um Klimaschutzprojekte bestmöglich mit Umweltschutz und nachhaltiger Entwicklung in Einklang zu bringen. Der Gold Standard für die globalen Ziele definiert Anforderungen an Projekte, um maximale positive Wirkungen zu erzielen. Die Ergebnisse werden gemessen und evaluiert. 1.400 Projekte in mehr als 80 Ländern fördern zum Beispiel den Einsatz erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz gemäß Pariser Klimaschutzabkommen – unter Einbeziehung der lokalen Bevölkerung und überwacht von ausgebildeten Kontrolleuren. **www.goldstandard.org**

Meike Hillenbrand
Marketing Manager, DB Cargo
umwelt-dbcargo@deutschebahn.com

Audi geht voran!

Automobilhersteller stellt seine gesamten Verkehre mit DB Cargo Logistics klimafreundlich um.



Auch die Karosserien für den Audi A3 werden klimafreundlich transportiert.

Audi ist der Pionier der klimafreundlichen Logistik in Deutschland. Bereits 2010 hatte der Automobilhersteller in Zusammenarbeit mit der Volkswagen-Konzernlogistik als erstes Unternehmen in Deutschland auf Schienentransporte mit grünem Strom umgestellt – zunächst für Fertigfahrzeugtransporte, ab 2017 auch für Materialverkehre. Möglich macht dies DB***eco plus.*** Das Produkt gewährleistet eine Traktion ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien. Im Ausland ist das Produkt DB***eco plus*** allerdings nur eingeschränkt verfügbar. Dafür können Kunden dort mit dem Produkt DB***eco neutral*** den CO_2-Ausstoß ihrer Transporte kompensieren.

Audi hat die beiden Produkte kombiniert. Der Automobilhersteller hat seine Materialtransporte in Österreich auf das dort verfügbare Produkt DB***eco plus*** umgestellt. Dabei wird ausschließlich Ökostrom zum Betrieb der Züge eingesetzt. Zehn Prozent der Mehrerlöse fließen überdies in den Neu- und Ausbau von Anlagen zur Erzeugung und Speicherung von grünem Strom. Betroffen sind durchschnittlich 50 Züge pro Woche, die Bauteile, gefertigte Motoren und Fahrzeuge vom ungarischen Audi-Standort in Győr nach Ingolstadt transportieren. In Belgien und Ungarn nutzt Audi das Kompensationsprodukt DB***eco neutral.*** Dabei wird der nicht vermeidbare CO_2-Ausstoß kompensiert, indem an anderer Stelle auf der Welt CO_2 eingespart wird.

Bei der Kompensation arbeitet DB Cargo mit atmosfair zusammen, dem führenden Anbieter nachhaltiger Klimaschutzzertifikate. DB Cargo Logistics führt somit seit September 2019 die gesamten Komponentenverkehre für Audi klimaneutral durch.

„Damit wird eine Gesamttransportkette über vier Länder klimafreundlich dargestellt“, erklärt Account Manager Felix Drygala, der bei DB Cargo Logistics für die Audi-Transporte zuständig ist. „Das ist bisher einmalig.“ Felix Drygala betont die gute Zusammenarbeit mit den österreichischen Eisenbahnunternehmen RCA und ÖBB Infrastruktur, durch die erst die Umsetzung der grünen Logistikkette für Audi zeitnah realisiert werden konnte.

In diesem Jahr wird Audi durch die Umstellung mehr als 8.000 Tonnen CO_2 einsparen, ab 2020 über 9.000 Tonnen – vorausgesetzt, die Transportvolumina bleiben in etwa gleich.

Seit dem Wechsel zum grünen Strom hat der Automobilhersteller etwa 90.000 Tonnen CO_2 gegenüber dem Transport auf der Straße eingespart. Mit der Umstellung seiner Verkehre in Österreich hat Audi erneut eine Vorreiterrolle eingenommen und wickelt seine Verkehre als erstes Unternehmen auch grenzüberschreitend CO_2-frei ab. •

Felix Drygala,
Account Manager, DB Cargo Logistics
felix.drygala@deutschebahn.com

DIE VERKEHRE IN KÜRZE

Kunde: Audi

Transporte: Fertigfahrzeuge und Fahrzeugteile

Routen: grenzüberschreitende Relationen in Deutschland, Österreich, Ungarn und Belgien

Produkte: DB***eco plus*** und DB***eco neutral***

CO_2-Einsparung durch die Umstellung (gegenüber Straßenverkehr):
9.000 Tonnen pro Jahr

Auch klimafreundlich unterwegs: Teile für den Grandland X.

Flexibler Einsatz für Opel

DB Cargo Logistics steuert schienenbasierte Lieferantenverkehre zwischen dem Elsass und Eisenach.

Einmal quer durch Deutschland mit der Bahn – elektrisch, klimafreundlich und just in time. Für diese Lösung hat sich der Automobilhersteller Opel bei Teilen seiner Zulieferverkehre entschieden.

Transportiert werden Fahrzeugkomponenten für den neuen Opel-SUV „Grandland X“, den die Tochter der französischen Groupe PSA auch als Plug-in-Hybrid anbietet. Die Teile werden von rund einem Dutzend Lieferanten in Frankreich bereitgestellt. Die meisten davon sitzen im Elsass. „Die Lieferungen sammeln wir per Lkw bei den Lieferanten ein“, erläutert Key Account Manager Andreas Weiss. DB Cargo Logistics fungiert bei diesem grenzüberschreitenden Neuverkehr als Lead Logistics Provider (LLP), der sowohl die Schienenverkehre organisiert und durchführt als auch sämtliche Vorläufe und Nachläufe auf der Straße – unterstützt durch seinen Partner Ewals Cargo Care.

Die beladenen Lkw steuern das intermodale Terminal Ottmarsheim an der deutsch-französischen Grenze an, wo die kranbaren Megatrailer auf die Bahn verladen werden. Von dort aus laufen sie über Nacht in das knapp 600 Kilometer entfernte Opel-Werk im thüringischen Eisenach. Der Schienenstrang endet kurz vor dem Werk. Die Steuerung von Abholung und Zustellung sowie das Tracking and Tracing der gesamten Transportkette erfolgen durch den Dispotower von DB Cargo Logistics in Kelsterbach.

Der Auftrag umfasst fünf Ganzzüge pro Woche. Neben den klassischen Komplettladungen übernimmt DB Cargo auch sogenannte „Milkruns“. „Dabei holen wir von verschiedenen Lieferanten nacheinander Teilladungen ab“, erläutert Andrey Ludwigs, Senior Project Manager bei DB Cargo Logistics. „Das ist durchaus eine Herausforderung, wird aber von unseren Kollegen im Dispotower zusammen mit unserem Partner Ewals Cargo Care reibungslos organisiert.“ Um notfalls auch außerhalb der festgelegten Bahnlaufzeiten Transporte durchführen zu können, kann DB Cargo Logistics auch bei der Langstrecke kurzfristig auf die Straße ausweichen. „Damit sind wir in der Lage, sehr schnell auf schwankende Volumina zu reagieren. Wir gewährleisten damit dem Kunden maximale Flexibilität und Produktionssicherheit.“

Umweltfreundlich

Maßgeblich bei der Ausschreibung waren Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität und Umweltfreundlichkeit der Verkehre – bei allen Faktoren konnte das Angebot der Bahn überzeugen. Die Schienenverkehre, die auf der Langstrecke abgewickelt werden, emittieren bis zu 80 Prozent weniger CO_2 als ein Transport auf der Straße. Das macht insgesamt eine Ersparnis von ca. 5.200 Tonnen pro Jahr. Zusätzlich werden die Fernstraßen um 300 Lkw pro Woche entlastet. •

Kunde: Opel

Transporte: Zulieferverkehre für das Opel-Werk in Eisenach

Routen: Relation Ottmarsheim–Eisenach

Leistungen:
- Lkw-Vor- und -Nachlauf auf der Straße
- DB Cargo Logistics fungiert als LLP
- 5 Direktzüge je Woche und Richtung
- kranbare Mega-Huckepack-Trailer

CO_2-Einsparung gegenüber Straßentransport: 5.200 Tonnen pro Jahr.

Andreas Weiss
Key Account Manager, DB Cargo Logistics
andreas.weiss@deutschebahn.com

Partnerschaft auf der Schiene

Für die Firmengruppe Max Bögl realisiert die Bahn komplizierte internationale Transporte. Das eigene Netzwerk hilft dabei.

Nachhaltige Transporte auf der Schiene, und zwar quer durch Europa – das ist für DB Cargo Alltag. Doch auch bei besonders großen Frachtstücken ist die Bahn Meister. Im Sommer 2019 transportierte DB Cargo Betonfertigteile für eine neue Fabrik aus Deutschland nach Tschechien.

„Was mich bei diesem Projekt wirklich stolz macht, ist, dass es in der Durchführung einfach perfekt gelaufen ist", sagt Otto Fiedler. Der Kundenberater bei DB Cargo mit 30-jähriger Erfahrung in der Produktion von Güterzügen ist immer noch begeistert: „Planung und Projekt waren sehr aufwendig – und dennoch lief alles wie am Schnürchen."

Tatsächlich ging es dabei um ein besonderes Transportgut: Betonbauteile. Bis zu 27 Meter lang und 53 Tonnen schwer waren die Stützen, Binder, Platten und Hohlwandelemente, die das Bauunternehmen Max Bögl für ein Vorhaben in Tschechien benötigte. Dort, im tschechischen Olšany, nimmt die österreichische Unternehmensgruppe Delfort eine neue Papiermaschine in Betrieb. Deren Papier soll unter anderem in der Pharmaindustrie genutzt werden. Delfort reagiert so auf den Wandel in der Verpackungsindustrie: Plastik ist out, Papier ist in. Die Firmengruppe Max Bögl in Neumarkt in der Oberpfalz fragte, nachdem sie den Zuschlag für die Errichtung des neuen Papierwerkes erhalten hatte, bei DB Cargo die Transportleistung an.

Schon da zeigte sich: Der Auftrag war ehrgeizig. Es galt, 20.000 Tonnen übergroße Betonfertigteile just in time sicher aus dem deutschen Werk nach Ruda nad Moravou in Tschechien zu bringen. Dort sollte die Fracht auf den Lkw umgeschlagen und zur rund fünf Kilometer entfernten Baustelle in Olšany gebracht werden.

Vorteil Schiene: die Nachhaltigkeit der Transporte

Dabei konnte die Schiene aus mehreren Gründen punkten. Zum einen ist die Straße auf der Strecke nach Tschechien überlastet, die Organisation von Sondertransporten ist sehr schwierig. Zum anderen ist die Bahn das nachhaltigere Transportmittel – und spielt damit in die strategischen Überlegungen der Kunden hinein.

Denn für den Papierhersteller ist das Thema Nachhaltigkeit wichtig. Papier ist in der Herstellung sehr energieaufwendig und benötigt große Mengen an Wasser. Doch hat es Delfort geschafft, seine Produktion umweltfreundlicher zu gestalten, und viel Energie stammt aus erneuerbaren Quellen. Umweltfreundliche Transporte passen da ins strategische Konzept.

Auch Max Bögl setzt auf nachhaltige Transporte. Nachhaltigkeit und Umweltschutz gelten als strategische Kernziele. Ziel sei, so viele Transporte wie möglich von der Straße auf die nachhaltigen Transportmittel Zug und Schiff zu verlagern. Aus diesem Grund wurden beispielsweise die Gleisanlagen in der Oberpfalz immer wieder erweitert.

1

SHORT FACTS

Gegründet 1929, hat die Firmengruppe Max Bögl mittlerweile 6.500 Mitarbeiter an 35 Standorten weltweit und steht unter anderem für perfekte Prozessabwicklung durch:

- **BIM:** Building Information Modeling zur optimierten Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Gebäuden
- **Lean Management:** schlanke und effiziente Arbeitsweise, für ein ganzheitliches Produktionssystem ohne Verschwendung
- **Standardisierte Projektabwicklung:** Auf einem detaillierten Plan ist der komplette Prozess von der Akquise bis zum Ende der Gewährleistungsphase abgebildet

Internationale Kooperation

Nach Auftragserteilung starteten die ersten Züge Anfang März. Bis Ende Juli 2019 brachten insgesamt 20 Ganzzüge das Material nach Tschechien. Über Cheb (Eger) fuhren sie nach Pilsen, passierten Prag und fuhren dann über Zábřeh und Ruda.

Dabei musste das Team um Otto Fiedler an vielen Schnittstellen gleichzeitig aktiv werden. Dreimal mussten die Züge umgespannt werden, denn nicht die gesamte Strecke ist elektrifiziert. Auch die Ladestelle in Ruda stellte die Planer vor eine Herausforderung, denn die zur Verfügung stehende Umschlagfläche war knapp bemessen.

„Viele Hürden und Schwierigkeiten in der Planung und Durchführung konnten wir meistern, weil uns die tschechischen Kollegen von DB Cargo in Prag unterstützt haben. Vor allem Ondřej Jašek, als Leiter Internationaler Vertrieb Tschechien bei DB Cargo, war der Garant für reibungslose Umsetzung vor Ort. „Das war wirklich eine ausgezeichnete Zusammenarbeit“, sagt Fiedler. Der erfahrene Eisenbahner schwärmt noch heute von der guten Arbeit aller Beteiligten an diesem Rundum-zufrieden-Projekt. •

1 — Mit dem neuen Werk in Olšany produziert Delfort 2.200 Quadratkilometer Spezialpapier mehr pro Jahr.

2 — 900.000 Tonnen Betonfertigteile produziert Max Bögl pro Jahr.

Otto Fiedler
Kundenberater, DB Cargo
otto.fiedler@deutschebahn.com

1

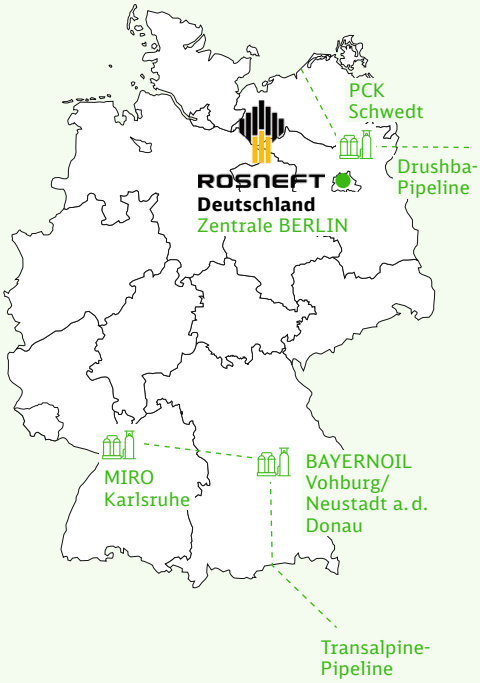
Integrierte Konzepte für logistische Wertschöpfung

Rosneft Deutschland startet Marketingaktivitäten in Deutschland. Den Markteintritt begleitet DB Cargo BTT als nachhaltiger Logistikdienstleister.

Der europäische Markt für Mineralöl und Mineralölprodukte ist sehr sprunghaft und verlangt von den Akteuren viel Flexibilität. In diesem schwierigen Umfeld ist der Mineralölkonzern Rosneft zum neuen Player auf dem deutschen Markt geworden: Seit dem 1. Januar 2019 vermarktet Rosneft eigenständig seine Produkte, die per Pipeline, Straße, Binnenschiff und Schiene transportiert werden.
DB Cargo BTT ist es gelungen, wesentliche nationale und internationale Neuverkehre von Rosneft zu gewinnen. Die Gefahrgutspedition organisiert eine nachhaltige Transportabwicklung per Ganzzug oder im Einzelwagenverkehr und bietet Rosneft weitere wertschöpfende logistische Tätigkeiten und maßgeschneiderte Verkehrskonzepte an. „Rosneft hat Wachstumsziele – diesen Weg möchten wir gemeinsam mit dem Kunden gehen“, sagt Sven Bendler, zuständiger Account Manager bei DB Cargo BTT. Der Logistiker setzt dabei die Stärken des europaweiten DB Cargo-Netzwerks ein und nutzt sein Dienstleisternetzwerk, um die Kundenanforderungen zu erfüllen.

Rosneft in Deutschland

Rosneft ist in der Mineralölverarbeitung das drittgrößte Unternehmen in



Deutschland und verarbeitet rund 12,5 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr. Das Tochterunternehmen Rosneft Deutschland liefert Rohöl in die Raffinerien PCK, MiRO und Bayernoil, die technisch zu den modernsten Anlagen in Westeuropa zählen: Insgesamt werden etwa 60 verschiedene Mineralölerzeugnisse hergestellt – von Benzin über Diesel und Kerosin bis zu petrochemischen Erzeugnissen oder Bitumen. 2018 begann Rosneft, Bitumen in Deutschland und angrenzenden Ländern zu vertreiben, seit 2019 vertreibt es die gesamte Produktpalette selbst.

Die Schiene ist ein geeigneter und sicherer Verkehrsträger für die hohen Volumina, die zwischen den Raffinerien und Tanklagern transportiert werden. Auch haben Safety und Security in der Mineralölbranche oberste Priorität: Da hilft es, dass DB Cargo BTT über ein ausgewiesenes Sicherheitsbewusstsein und profunde Kompetenzen in diesem Bereich verfügt. Außerdem ist die Nachhaltigkeit der Schiene wichtig für Rosneft: Schließlich setzt ein Güterzug nur 20 Gramm Treibhausgas pro Kilometer und Tonne Fracht frei – bei einem Lkw ist es mehr als das Fünffache.

„Um passende Lösungen für die vielschichtigen und komplexen Anforderungen des Kunden zu erarbeiten, mussten wir unsere gesamte Expertise nutzen“, erzählt Janja Pejic-Rost, Teamleiterin Customer Projects Mineral Oil bei DB Cargo BTT. Besonders anspruchsvoll war es, verlässliche und flexible Konzepte zu generieren, ohne belastbare Marktzahlen und historische Werte als Basis zu haben. „Das ist bei der Entwicklung und Implementierung eines Neukunden für Logistikdienstleister besonders herausfordernd“, sagt Pejic-Rost.

Wichtige Steuerungsrolle

„Ein wesentlicher Faktor für die erfolgreiche Implementierung der Neuverkehre war die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen uns und dem KundenService von DB Cargo in Duisburg“, sagt die Teamleiterin. Seit Anfang des Jahres übernimmt der KundenService als Mandant von DB Cargo BTT die operative Abwicklung der Rosneft-Verkehre. Ein interdisziplinäres Kernteam überblickt die gesamte Lieferkette vom Transportauftrag bis zur Abrechnung. Die pünktliche und verlässliche Versorgung zwischen Raffinerien und Tanklagern ist entscheidend, da sowohl Belade- als auch Entladeslots entsprechend getaktet sind. Für ein reibungsloses Zusammenspiel müssen daher alle Beteiligten eng miteinander kommunizieren. Rosneft legt vor allem auf fest zugeordnete Ansprechpartner mit guter Branchenkenntnis Wert. DB Cargo BTT wiederum setzt den Fokus auf intelligente Kommunikation und Automatisierung. Über eine eigens für die Kundenbedürfnisse entwickelte IT-Schnittstelle werden Statusinformationen automatisch übermittelt, die Rosneft zur weiteren Steuerung verwenden kann. •

Sven Bendler,
Account Manager, DB Cargo BTT
sven.bendler@deutschebahn.com

1 — DB Cargo BTT bietet integrierte Konzepte und individuelle Transport- und Logistiklösungen.

2 — Logistische Dienstleistungen vom reinen Transport bis zum kompletten Outsourcing der Mineralöllogistik sind möglich.

3 — Die erfahrene Gefahrgutspedition hat ein zuverlässiges Dienstleisternetzwerk.

4 — Die Mitarbeiter von DB Cargo BTT verfügen über ausgeprägte Branchenexpertise.

Bis

2050

soll der Anteil des Verkehrs am CO_2-Ausstoß halbiert werden.

? WAS MACHT EIGENTLICH ...

... eine Fahrerin auf dem Auto Terminal Bremen?

„Mein Mann sagt immer: Ich habe eine echte Diva zur Frau – sie fährt alle fünf Minuten ein neues Auto und läuft die ganze Zeit mit dem Spiegel rum."

Rund 500 Neufahrzeuge werden von Claudia Oevermann und ihren Kollegen pro Tag umgeschlagen und kontrolliert.

Aktuell sind wir auf dem Auto Terminal Bremen (ATB) ein Team von ca. 60 Kolleginnen und Kollegen, wobei pro Schicht etwa 30 im Einsatz sind. Zu Beginn unserer jeweiligen Schicht werden wir vom Schichtleiter in ein Aufgabengebiet eingeteilt. Beispielsweise in den Werksverkehr. Dafür geht es im Shuttle-Bus zum Mercedes-Benz-Werk. Dort holen wir Neufahrzeuge ab, kontrollieren diese direkt auf grobe Schäden, ob der Transportmodus aktiv und die Batterie geladen ist. Dann fahren wir sie zum ATB. Dort wartet schon ein anderer Teil unserer Crew, der in der neuen Check-in-Halle die Fahrzeuge noch einmal genauer unter die Lupe nimmt. Das ist wie die Suche nach der Nadel im Heuhaufen. Aber dank spezieller Lichttechnik entdecken geschulte Augen sogar die kleinsten Macken an Felgen oder Außenspiegeln. Für die Kontrolle des Unterbodens nutzen wir außerdem einen Inspektionsspiegel.

Ein weiterer Aufgabenbereich sind Platzarbeiten. Dabei geht es unter anderem darum, die Autos für die Verladung auf den zugewiesenen Stellplatz und in die korrekte Position zu bringen – damit sie später auch auf dem richtigen Zug oder Lkw landen. Dazu haben wir MDE-Geräte zur mobilen Datenerfassung, die uns Fahrgestellnummer und Zuordnung anzeigen.

Last, but not least: die Bahn-Crew. Diese fährt die Fahrzeuge auf den Zug. Das erfordert viel Feingefühl, schließlich ist das absolute Millimeterarbeit. Besonders anspruchsvoll: Fahrzeuge für Großbritannien mit dem Lenkrad auf der rechten Seite. Pro Tag beladen wir übrigens ein bis zwei Züge mit je rund 200 Pkw.

In unserem Team ist keiner auf ein Aufgabengebiet festgelegt. Bei uns kann und macht jeder alles. Genau das mag ich an meinem Job, die Vielseitigkeit und Möglichkeiten – gestern Werk, heute Bahnverladung, morgen auf dem Platz. Besonders klasse finde ich den Kontakt mit Kollegen und Lkw-Fahrern, die hochkomplexen Abläufe, das Draußensein bei Wind und Wetter – auch jetzt im Winter – oder ganz speziell die Suche nach Schäden. Klingt zwar komisch, aber ein Makel kann ziemlich teuer werden, da freut man sich über jeden Fund. •

Michael Christ, Leiter Auto Terminal Bremen, DB Cargo Logistics
michael.christ@deutschebahn.com

Diversity is part of everyday life at DB Cargo.

// Looking ahead

FOR PEOPLE

DB Cargo and Strong Rail

Deutsche Bahn has a fundamental goal: to shift more traffic to rail – for the climate, for people, for the economy and for Europe. The Strong Rail strategy creates the conditions needed to achieve this. In the coming year, we will release four editions of railways exploring just what that means for DB Cargo. We will dedicate each edition to a different focal point of the strategy and explain how freight transport can contribute to achieving it.

The first of these editions will appear in spring with a focus on people. At DB Cargo, we do not only mean our dedicated employees when we say people – we also mean you, our customers. We will ask what you expect from rail freight transport and from us in particular – and we will also feature the work we do to meet your expectations every day.

We also look forward to introducing Dr Sigrid Nikutta, the new Chairwoman of the Management Board and CEO of DB Cargo.

SUBSCRIBE TO RAILWAYS TODAY
L-Cargo-Railways@deutschebahn.com

PUBLISHING DETAILS

PUBLISHED BY
DB Cargo – Marketing
Edmund-Rumpler-Strasse 3
60549 Frankfurt am Main, Germany

RESPONSIBLE FOR CONTENT
Sebastian Schilling (responsible under German press law),Senior Vice President Sales Development and Marketing
Thorsten Meffert,
Vice President Marketing Anne Günther & Uta Kadow,
Head of Marketing and Communication

PROJECT MANAGER
Zekiye Tulgar
+49 69 265-34439
zekiye.tulgar@deutschebahn.com

CONCEPT/DESIGN/EDITING
MPM Corporate Communication Solutions, Mainz, Düsseldorf

AUTHORS
Mirko Heinemann: pp. 26–28, 42–43
Axel Novak: pp. 34–39, 44–47
Carsten Schmidt: pp. 29–33
Julia Rösch: p. 50

PHOTO CREDITS
MPM/Alexander Roos: cover, pp. 8–15 | Daimler AG: p. 28 | Audi mediacenter: p.42 | DB Cargo: pp. 6, 22–23, 29–33, 37, 40–41, 45, 48–49 | Delfort Group: p. 44 | Getty Images: pp. 4 (Christopher Scharf/EyeEm), 24–25 (Xiaodong Qiu), 34–35, 38–39 (Frida Gruffman) | Oliver Lang: pp. 17–19, 21, 50 | Michael Neuhaus: pp. 2–3, 36–38, 46–47 | Opel AG: p. 43 | Adobe Stock: pp. 5 (Oleksandr Didychenko), 30 (victorgrow) | Benedikt Seitz: p. 7 | Oliver Tjaden: p. 33

PRINTED BY
DB Kommunikationstechnik GmbH
Akazienweg 9, 76287 Rheinstetten (Bd.), Germany

ISSN 1867-9668
To protect the environment, this publication was printed on eco-friendly paper.

DB CARGO ONLINE

www.dbcargo.com/app-ios
www.dbcargo.com/app-android

dbcargo.com

dbcargo.com/newsletter

@DB_Cargo

DB Cargo AG

www.dbcargo.com

INFORMATION FOR NEW CUSTOMERS
DB Cargo AG
Masurenallee 33
47005 Duisburg, Germany

E-mail:
neukundenservice@deutschebahn.com
New customer info service hotline:
+49 203 9851-9000