

railways

DAS KUNDENMAGAZIN VON DB CARGO



NR. 01 | 16

MIT TEMPO IN DIE ZUKUNFT

Europas größte Güterbahn stellt sich neu auf

Seite 08

PULS DER INDUSTRIE

**Mit dem Gipszug
nach Hamburg**

Seite 16

BENELUX UND BUSTO

**Ausbau der Verkehre
nach Italien**

Seite 38

HUNDERT PROZENT AKTION

**Logistik für
einen Discounter**

Seite 42



WIR BRAUCHEN EINE BAHN MIT PERSPEKTIVE

Die Güterbahn steht am Scheideweg: Sinkende Dieselpreise, hohe Energiesteuern, politisch regulative Vorgaben und steigende Kosten setzen uns unter hohem Druck. Uns stellt sich die Frage: Wollen wir für Sie weiterhin Europas führende Güterbahn bleiben? Wollen wir Ihnen durch ein kontinuierlich zuverlässigeres Netzwerk eine bessere Qualität bieten? Unsere Antwort darauf ist: Ja!

Wir brauchen eine Eisenbahn, die fair wirtschaften kann und ihren Kunden und Mitarbeitern eine aussichtsreiche Perspektive bietet. Mit unserem umfassenden Programm „Zukunft Bahn“ setzen wir genau da an und stellen uns mit einem neuen Geschäftsmodell grundlegend neu auf.

Denn wir bei DB Cargo, aber auch unsere Kunden in der Wirtschaft sind davon überzeugt: Deutschland und Europa brauchen einen wirtschaftlich leistungsfähigen Schienengüterverkehr.

Dafür steht das neue Management-Team bei DB Cargo – und dafür stehen unsere Mitarbeiter in Europa. Ich freue mich auf spannende Gespräche mit Ihnen!

Andreas Busemann

Vorstand Vertrieb der DB Cargo AG

„Es ist bemerkenswert, dass Bremer gleich auf mehreren Ebenen an die Bahn denkt.“

ANGELA WESTFAHL, KEY ACCOUNT MANAGERIN,
DB CARGO

STABILER GRUND!

Stuttgart 21 – das ist nicht nur ein Verkehrskonzept mit Auswirkungen auf ganz Süddeutschland, sondern auch eine gewaltige Baustelle. Und die sorgt nun einmal für gewaltige Mengen an Bodenaushub – über den sich einer unserer Kunden sehr freut! Die Bremer benötigt genau diesen Aushub.

Bremer ist ein Bauunternehmen aus Paderborn, das derzeit in Lahr im Schwarzwald ein Logistikzentrum für den Online-

Händler Zalando errichtet. Das Gebäude entsteht auf einem etwa 185.000 Quadratmeter großen Grundstück und soll im November 2016 übergeben werden.

Die Bahn liefert Bremer das Fundament für das Bauprojekt. 250.000 Tonnen Erd-aushub, die beim Ausbau der unterirdischen Trasse für das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 anfallen. Seit Oktober 2015 fährt die Bahn einen Zug pro Tag von Stuttgart nach Lahr. Eine Partnerspe-

dition übernimmt den Umschlag des Verfüllbodens in Lahr und den Lkw-Nachlauf bis zur Baustelle. Auf dem verdichteten Aushub wächst anschließend das neue Logistikzentrum in die Höhe.

In der Transportlogistik arbeitet DB Cargo ebenfalls mit der Partnerspedition zusammen. DB Cargo AG wurde mit dem Schienentransport von Betonfertigteilen von Paderborn nach Offenburg beauftragt. Dazu gehören Fundamente, Decken- und

Wandplatten sowie Binder und Stützen. All das wird quer durch Deutschland transportiert. „Es ist bemerkenswert, dass Bremer gleich auf mehreren Ebenen an die Bahn denkt“, so Angela Westfahl, die bei DB Cargo für die Abwicklung der Fertigteil-Transporte zuständig ist. *mb* ■

Kontakt | Angela Westfahl
Telefon: +49 5371 940-367
angela.westfahl@deutschebahn.com

Tiefoto: Meiko Herrmann,
Fotos: George Clerk/Getty Images, Roman Haindl

08 FOCUS: NEUER SCHWUNG FÜR DIE SCHIENE

DB Cargo gibt sich eine neue Struktur, um leistungsfähiger und qualitativ besser zu werden. Mit neuem Management und einem neuen Namen startet die Güterbahn in die Zukunft.

FOCUS

- 08 ZUKUNFT BAHN**
DB Cargo stellt sich neu auf.
- 10 NEUES TEAM - NEUER NAME**
Die Vorstände und ihre Vorhaben im Steckbrief.
- 14 LEISTUNGSTRÄGER IM HINTERGRUND**
Zahlen und Fakten: Das leistet die Güterbahn.
- 16 AM PULS DER INDUSTRIENATION**
Reportage: Mit dem Gipszug nach Hamburg.
- 24 REGIONALE STÄRKE**
Auslandstöchter von DB Cargo.
- 26 HUB DER UNBEGRENZTEN MÖGLICHKEITEN**
DB Cargo nutzt das Terminal Sławków als Brücke zwischen Europa und Asien.
- 28 ENERGIEEFFIZIENT UND NACHHALTIG**
Für ihr Umwelt-Engagement ist die DB AG erneut ausgezeichnet worden.

COMPANY & PEOPLE

- 30 WOMEN AT WORK**
Das Frankenbach-Team in den Niederlanden.
- 32 POLENS TOR ZUR WELT**
DB Port Szczecin wird zum wirtschaftlichen Zugpferd.
- 33 GEMEINSAME PLANUNG FÜR MEHR QUALITÄT**
Die pünktliche Abfahrt von Wagen ist Voraussetzung für eine hohe Produktionsqualität.

MARKETS & INNOVATIONS

- 34 MEHRWERT VERLANGT INNOVATION**
Beim zweiten DB Schenker Science Day dreht sich alles um das Thema Mehrwert.
- 36 VON NORWEGEN BIS ANS MITTELMEER**
Kombiverkehr macht intermodale Containertransporte noch attraktiver.
- 38 VON BENELUX BIS BUSTO**
Neue Verkehre zwischen Benelux und Italien.

- 40 BESSERE VERBINDUNG**
DB Cargo hat alle Züge für Wenzel Logistics übernommen.
- 41 ZUKUNFT DES LANDVERKEHRS**
DB Cargo testet in Großbritannien elektrische Lastwagen.

CUSTOMERS & PROJECTS

- 42 HUNDERT PROZENT AKTION**
Die TRANSA Spedition sorgt für die Aktionslogistik eines großen Discounters.
- 46 WIE FÜR DIE SCHIENE GEMACHT**
Wie Boerner Kies und DB Cargo seit vielen Jahren zusammenarbeiten.
- 48 RASANTES WACHSTUM DANK CARGILL**
Die französische DB Cargo-Beteiligung OFP Atlantique baut ihre Position aus.
- 49 SCHWERE LASTEN AUS DER TOSKANA**
Baracalit ist Italiens Marktführer für Betonfertigteile – und arbeitet mit DB Cargo in Italien.
- 50 SÜDDEUTSCHER KRAFTAKT**
Die Güterbahn liefert Tunnelsegmente für den Fildertunnel bei Stuttgart. Just in time.
- 52 LHOIST-WERK WIEDER AM NETZ**
Nach 15 Jahren liefert das süddeutsche Kalkwerk wieder per Bahn.
- 53 NEUE VERBINDUNG FÜR THÜRINGENS MITTE**
Das Terminal Erfurt im AlbatrosExpress-Netzwerk.
- 54 FINAL CALL / SAVE THE DATE / IMPRESSUM**

railways erhalten Sie in **Deutsch** und **Englisch** in gedruckter Form sowie als App im Google Play Store oder dem App Store. Zugang zum Archiv haben Sie unter dbcargo.com/railways

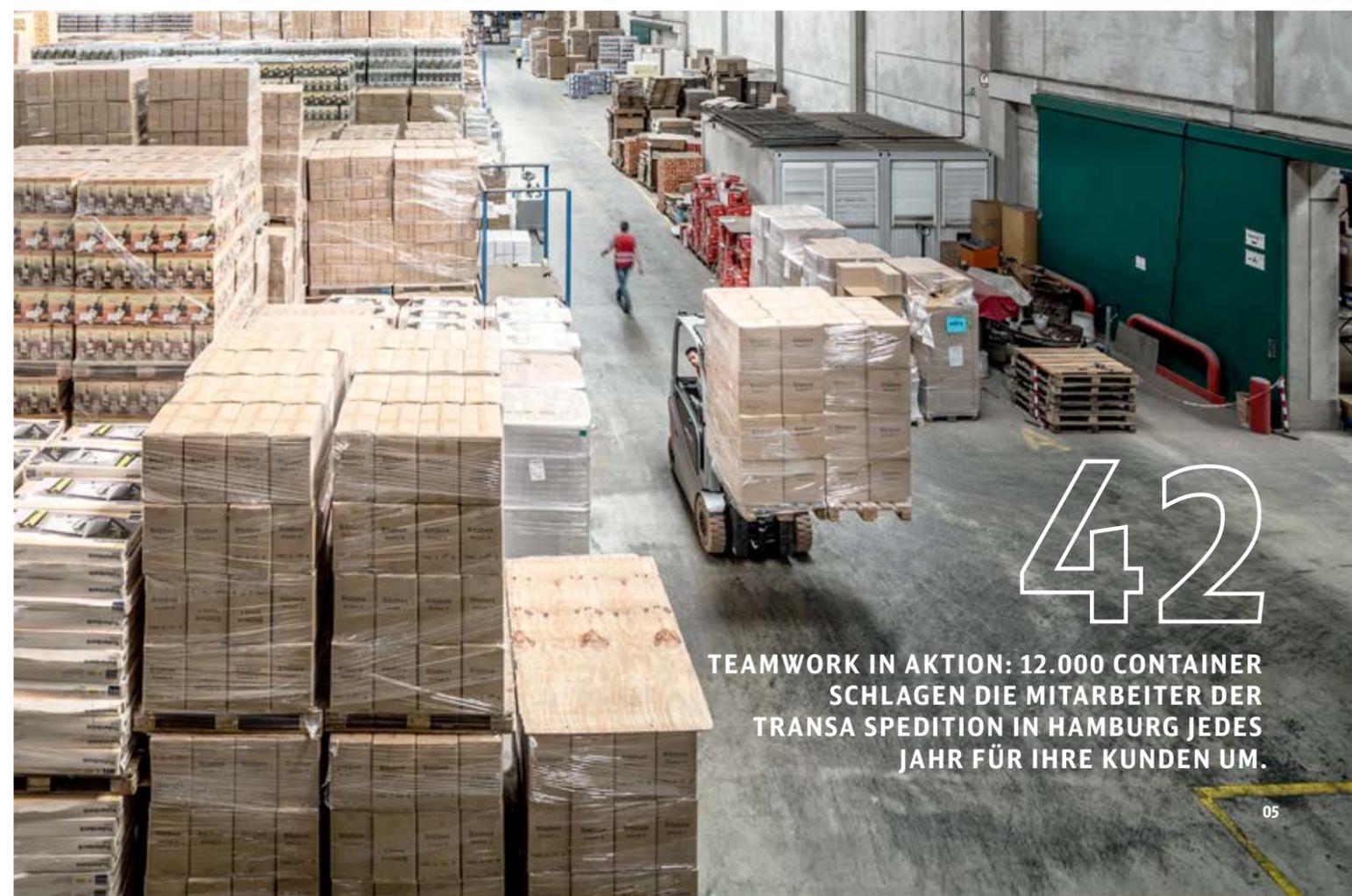


Fotos: Meiko Herrmann, Michael Neuhaus



16

**HAND IN HAND:
DB CARGO TRANSPORTIERT
REA-GIPS IN DEN
HAMBURGER HAFEN.
EINE REPORTAGE.**



42

**TEAMWORK IN AKTION: 12.000 CONTAINER
SCHLAGEN DIE MITARBEITER DER
TRANSA SPEDITION IN HAMBURG JEDES
JAHR FÜR IHRE KUNDEN UM.**

HAMBURG / DEUTSCHLAND

ZERTIFIZIERT NACHHALTIG

Seit mehr als zwei Jahren steuert DB Cargo wesentliche Teile der Logistik bei der ExxonMobil Central Europe Holding. Mittlerweile ist DB Cargo BTT für alle Themen rund um den Transport, die Disposition und das Wagen-Management verantwortlich. Das bietet ExxonMobil mehr Flexibilität und einen besseren Zugang zum internationalen Schienennetz. Gleichzeitig möchte der Mineralölkonzern die Nachhaltigkeit seiner Transporte stärken. Im vergangenen Jahr ist das Frachtvolumen auf der Schiene in Nord- und Westeuropa um 15 Prozent gestiegen. „Der achtsame Umgang mit der Umwelt ist ein Grundpfeiler unserer gemeinsamen Strategie“, sagt Claus Keller, Key Account Manager bei DB Cargo BTT für Exxon. „Durch die Schienentransporte hat Exxon den CO₂-Ausstoß gegenüber dem Lkw bereits um 8.495 Tonnen gesenkt.“ *an*



MAINZ / DEUTSCHLAND

DB SCHENKER RAIL WIRD DB CARGO

Der Schienengüterverkehr stärkt die Markenzugehörigkeit zur DB: Seit dem 1. Januar 2016 ist DB Schenker Rail zu DB Cargo geworden. Damit stellt der Schienencarrier wie der Personenverkehr die starke Marke DB in den Mittelpunkt. Im Rahmen des Konzernumbaus verändert der Konzern seine Markenarchitektur und benennt die Geschäftsfelder um. „Um die Fokussierung auf unser Kerngeschäft Schiene hervorzuheben, treten zukünftig der Konzern, der Personenverkehr und der Schienengüterverkehr einheitlich unter der Bildmarke DB und in der Konzernfarbe Rot auf“, erläutert Hendric Fiege, Marketingleiter im Geschäftsfeld DB Cargo im Interview (siehe auch Seite 13 in dieser Ausgabe). In den kommenden Monaten wird DB Cargo die internationalen und nationalen Gesellschaften umbenennen. *an*



NOVATE MILANESE / ITALIEN

KOMPETENZ FÜR DIE CHEMIEINDUSTRIE

Die DB Cargo-Tochter DB Schenker Rail Italia (künftig DB Cargo Italia) ist Ende vergangenen Jahres mit dem SQAS-Siegel beurkundet worden. SQAS (Safety and Quality Assessment System) bewertet als Norm des Verbands der Europäischen chemischen Industrie (Cefic) Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Logistikdienstleistern. Damit reagiert die Güterbahn auf die Anforderungen ihrer Kunden aus der Chemieindustrie, die immer häufiger das entsprechende Siegel von ihrem Dienstleister erwarten. „Das SQAS-Siegel ist ein Zeichen für höchste Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsstandards des Unternehmens“, sagt Rüdiger Gastell, Managing Director DBSR Italia. „Für uns ist das SQAS-Zertifikat ein wichtiger Schritt, um unsere Position im Schienengüterverkehr für die italienische Chemieindustrie zu stärken.“ Für die Bestätigung haben Auditoren des unabhängigen Gutachters Certiquality drei Standorte der italienischen Bahn unter die Lupe genommen: den Firmensitz Novate Milanese mit dem angeschlossenen Operations Center, das Hub Brescia Scalo und die Instandhaltung in Domodossola. *an*

Novate Milanese



RYBNIK / POLEN

VPI-ZERTIFIKAT FÜR INSTANDHALTUNG

DB Schenker Rail Polska (künftig DB Cargo Polska) hat Ende letzten Jahres das VPI-Zertifikat erhalten. Das Dokument wird vom Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) nach einem umfassenden Audit ausgestellt. Es bestätigt, dass die Werkstätte in Rybnik der polnischen DB Cargo-Landesgesellschaft Instandhaltungen und Revisionen an Waggons der Regel- und Sonderbauart durchführen darf, und zwar von Eigentümern aus ganze Europa. Mit dem Zertifikat kann die Werkstatt mehr Kunden auch aus dem Ausland gewinnen. Rybnik wird anschließend unter dem Kurzzeichen DBRYB am Waggon vermerkt. DB Schenker Rail Polska ist einer der größten Schienencarrier und Güterwagenbesitzer in Polen. Die technische Begutachtung und Freigabe durch den VPI ist bis zum 30.9.2018 gültig. *an*



Rybnik

Győr

GYŐR / UNGARN

DB CARGO WÄCHST IN UNGARN KRÄFTIG

Das ungarische Eisenbahnportal Navigator hat DB Schenker Rail Hungária (künftig DB Cargo Hungária) in die Top Ten der ungarischen Eisenbahngesellschaften aufgenommen. Die Liste wird jedes Jahr auf Basis der Unternehmensbilanzen erstellt. DB Schenker Rail Hungária verzeichnete 2014 erstmals einen Gewinn von mehr als einer Milliarde ungarische Forint (etwa 3,2 Millionen Euro) und stieg damit in die Riege der großen Eisenbahnen Ungarns auf. Das Wachstum hat sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt; es betrug 167,43 Prozent. Aufgrund des wachsenden Geschäfts zog DB Schenker Rail Hungária im vergangenen Herbst in größere Räumlichkeiten um. Das Unternehmen residiert jetzt in der Villa Schlichter im Zentrum von Győr. *mh*

GEMEINSAM FÜR MEHR QUALITÄT, MEHR KUNDEN, MEHR ERFOLG – DAS IST DAS ZIEL DER DEUTSCHEN BAHN AUF ALLEN EBENEN

Die Deutsche Bahn (DB) hat ein umfassendes, konzernweites Programm auf den Weg gebracht. Mit ihm soll die Qualität in allen Geschäftsbereichen und im Systemverbund Schiene deutlich wahrnehmbar verbessert werden. Das Programm stellt konsequent die Bedürfnisse der Endkunden und die Qualität der Produkte in den Mittelpunkt des konzernweiten, qualitätsorientierten Konzernumbaus.

Die geschäftsfeldübergreifende Verzahnung hat mehr Qualität im Fokus.

Für den Systemverbund Schiene steht künftig die Marke DB, auch für den Güterverkehr. DB Schenker steht künftig für das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics. Deshalb firmiert der Schienengüterverkehr ab März als DB Cargo AG. Die europäischen DB Schenker Landesgesellschaften werden in den kommenden Monaten folgen.

ZUKUNFT BAHN - DB CARGO

„Wir wollen neben der nachhaltigen Wirtschaftlichkeit wieder Wachstumspotenzial generieren“, sagt DB Cargo-CEO Jürgen Wilder. „Heute sind wir noch nicht wettbewerbsfähig. Unsere Produktivität und unsere Qualität sind häufig nicht marktfähig und unsere Kosten zu hoch. Über das Programm bringen wir unsere Kosten auf ein marktübliches Niveau und unser Qualitätslevel nach vorne.“

Mit einem radikal vereinfachten und dadurch stabileren Produktionssystem will DB Cargo die vereinbarten kundenindividuellen Leistungsversprechen mittelfristig zu 95 Prozent einlösen. Produktionelle und strukturelle Veränderungen sollen das Unternehmen schlanker machen, die Komplexität reduzieren und flexiblere Abläufe ermöglichen.

PLANUNG UND VERLÄSSLICHKEIT

Das Programm setzt an mehreren Punkten an. Konsequent werden Stärken im Systemverbund durch enge Zusammenarbeit mit Partnern wie DB Fernverkehr zur kooperativen Nutzung von Trassenverfügbarkeiten

genutzt. Auch auf der Personalseite soll sich einiges verändern: Mitarbeiter und Führungskräfte werden stärker am gemeinsamen Erfolg teilhaben. Schicht- und Einsatzpläne sollen variabler gestaltet werden.

In der Produktion setzt DB Cargo auf einen stabilen Jahresplan mit festgelegten Frequenzen und Ressourcen. Dieser umfasst einen Großteil der langfristig planbaren Verkehre von DB Cargo und bietet dem Kunden eine verlässliche Abwicklung des Zugverkehrs. Die Qualität im Netzwerk bedingt verbindliche Bestellungen unserer Kunden. Die Buchungslogik der Netzbahn ist Basis und wird in den qualitätsorientierten Prozess integriert. Kurzfristige, volatile Verkehre werden nach Prüfung aller notwendigen Ressourcen ins System eingespeist.

Der Nahbereich wird mit dem Jahresplan abgestimmt. Das Kernnetz wird auf hochfrequentierte Korridore ausgelegt. Der Einzelwagenverkehr ist das Rückgrat des DB Cargo-Netzwerks und wird permanent weiterentwickelt.

Auch den Nahbereich will DB Cargo weiter optimieren, um ein zuverlässiges Netzwerk anbieten zu können. Derzeit machen 30 Prozent der Güterverkehrsstellen nur 5 Prozent des Umsatzes der Güterbahn aus. Daher will das Unternehmen diese Verkehrsstellen gemeinsam mit den Kunden analysieren und gegebenenfalls alternative Konzepte prüfen. Denkbar ist zum Beispiel die Verlagerung auf andere Verkehrsstellen, eine Veränderung der Bedienzeiten, der Einsatz von Partnerbahnen oder der Einsatz von Kombinierten Verkehrslösungen.

DER ZEITPLAN

DB Cargo hat für das Programm einen konkreten Zeitplan ausgearbeitet. Bis Jahresende werden die Maßnahmen im Dialog mit den Kunden DB Cargos konkretisiert und zur Umsetzung gebracht. Mit dem Fahrplanwechsel 2016/2017 soll das entwickelte Produktionssystem starten und Ende 2018 sollen alle Veränderungen greifen.

an ■

AUF DEM WEG ZU DB CARGO

Die wesentlichen Änderungen auf einem Blick:

- DB Schenker Rail wird **DB Cargo**: So stärkt die DB AG den Schienengüterverkehr im Systemverbund Schiene. DB Schenker steht für die weltweite Logistik neben dem Schienengüterverkehr.
- Dies betrifft auch die europäischen Landesgesellschaften, welche aktuell unter DB Schenker Rail firmieren: Die Umbenennung in DB Cargo erfolgt sukzessive im Laufe dieses Jahres
- Unsere neue Marke: Wir treten gemeinsam mit dem Personenverkehr und der Konzernleitung unter dem Logo „**DB**“ auf.
- Unsere neue Webseite lautet **www.dbcargo.com**
- Unsere E-Mailadressen wurden in **@deutschebahn.com** geändert – alle bisherigen E-Mail-Adressen werden aber weiterhin funktionieren
- Durch die Veränderung der Marke ändern sich auch unsere Produktbezeichnungen: Aus DB SCHENKER**scrap-solution** wird beispielsweise **DB**scrap-solution****

NEU IM TEAM

DB Cargo hat drei neue Vorstände. Sie stellen sich auf den folgenden Seiten vor.

IM PROFIL

DR. JÜRGEN WILDER

Vorstandsvorsitzender/DB Cargo

MEIN WERDEGANG:

Seit zwölf Jahren arbeite ich jetzt in der Bahnbranche, davon sieben Jahre international in den USA. Zuletzt war ich als CEO der weltweit tätigen Geschäftseinheit für Schienenfahrzeuge bei Siemens unter anderem für den Bau des neuen ICx verantwortlich und stand dabei in engem Kundenkontakt zu meinen heutigen Kolleginnen und Kollegen der DB. Ich habe in Göttingen Physik studiert und nach einer Promotion am Max-Planck-Institut in Mainz an der Harvard University in Cambridge, Massachusetts, gearbeitet. Anschließend war ich für den Siemens-Konzern in verschiedenen Positionen im In- und Ausland tätig.

WAS MICH AN DER EISENBahn FASZINIERT:

Das einzigartige Zusammenspiel von Menschen, Technik und Infrastruktur. Vor allem begeistern mich die sich immer wieder neu eröffnenden Möglichkeiten, das System Eisenbahn durch Kombination von neuen Ideen mit bewährten Funktionsweisen weiterzuentwickeln. Diese Art der Innovation hat die Eisenbahn in ihrer ganzen Geschichte ausgezeichnet.

WARUM ICH MICH FÜR DB CARGO ENTSCHEIDEN HABE:

Die Güterbahn verfügt über ein tolles europäisches Netzwerk und langjährige Kundenkontakte zu Spitzenunternehmen. Dieses Potenzial will ich gemeinsam mit und für alle Beteiligte vollumfänglich ausschöpfen. Insgesamt steht der Schienengüterverkehr vor den größten Herausforderungen im Eisenbahnsektor. Es reizt mich, an den Lösungen mitzuwirken.

MIT DIESEN ANSPRÜCHEN TRETE ICH MEINEN JOB AN:

Ich möchte DB Cargo in eine gute Zukunft führen und die Zufriedenheit unserer Kunden sowie unserer Mitarbeiter deutlich erhöhen. Es liegt mir sehr am Herzen, den Schienengüterverkehr – insbesondere gegenüber der Straße – nachhaltig attraktiver zu machen.

DABEI KANN ICH AM BESTEN ENTSPANNEN:

Bei einem schönen Essen in Gesellschaft meiner Familie und Freunde.



IM PROFIL

ANDREAS BUSEMANN

Vorstand Vertrieb & Marketing/DB Cargo

MEIN WERDEGANG:

Ich bin seit fast 26 Jahren eng mit der Eisenbahn verbunden. Die letzten fünf Jahre war ich Vorstand Produktion bei der DB Fernverkehr AG in Frankfurt, davor dreieinhalb Jahre lang Leiter Technologie und in Personalunion CTO/CIO Infrastruktur (IT) bei der DB Netz AG. Ich habe nach meinem Studium zum Diplom-Ingenieur mit der Fachrichtung Luft- und Raumfahrttechnik meine Karriere bei der Siemens AG begonnen. Dort war ich von 1996 bis 2007 in Braunschweig und New York in verschiedenen Positionen, zuletzt als CEO der Rail Automation Division.

WAS MICH AN DER EISENBahn FASZINIERT:

Bevor ich das erste Mal 1990 mit der Eisenbahn beruflich in Berührung kam, dachte ich, dass es sich um ein verstaubtes und rückständiges Verkehrssystem handelt. Ich war Student der Luft- und Raumfahrttechnik und hatte den Traum, Raketen oder Flugzeuge zu bauen. Meine Einschätzung von der Bahn hat sich schlagartig geändert, als ich das erste Mal die Chance hatte, bei einem Bahntechnikhersteller hinter die Kulissen zu schauen. Ich war fasziniert von der Vielfalt des Systems Eisenbahn: Modernste Technologie interagiert mit Anlagen aus dem letzten Jahrhundert, Verkehrsentwicklung mit Geschichtsunterricht! Ich schätze seitdem die Bahn als hochgradig sinnvollen Verkehrsträger, der unsere Gesellschaft mobil hält und das Fundament unserer Wirtschaft ist. Die Faszination hat sich also bis heute gehalten.

WARUM ICH MICH FÜR DB CARGO ENTSCHEIDEN HABE:

Ich glaube an die Sinnhaftigkeit der Bahn und an den Güterverkehr auf der Schiene. Man hat mich gebeten, bei der Sanierung des Güterverkehrs zu helfen und ich habe Ja gesagt. Zudem liebe ich Herausforderungen und bin einfach zu neugierig.

MIT DIESEN ANSPRÜCHEN TRETE ICH MEINEN JOB AN:

Ich möchte DB Cargo im Team zum Erfolg führen und eines Tages sagen dürfen: Ich war dabei, als wir den Europameistertitel geholt haben!

DABEI KANN ICH AM BESTEN ENTSPANNEN:

Gemeinsam mit meinen Kids an Bord eines Segelbootes, in einer Bucht irgendwo im Mittelmeer vor Anker liegend und einen Sonnenuntergang genießend. Kaltgetränk in der rechten Hand wäre schön, muss aber nicht sein.

Fotos: Ramon Hainel





IM PROFIL

DR. CLEMENS FÖRST

Vorstand Produktion/DB Cargo

MEIN WERDEGANG:

Mein Interesse für die Bahn wurde im Rahmen meiner Tätigkeit als Berater bei McKinsey geweckt. Ich habe mich damals sehr rasch für eine Spezialisierung im Bereich Logistik und Schienengüterverkehr entschieden. Begonnen habe ich meine berufliche Karriere als theoretischer Physiker: Zwei Jahre lang habe ich am Massachusetts Institute of Technology (MIT) in den USA geforscht, bevor ich zu McKinsey ging. 2011 wechselte ich zu der ÖBB als Leiter Konzernstrategie, 2013 wurde ich Finanzvorstand bei Rail Cargo Hungaria, die von den ÖBB gekaufte Güterverkehrssparte der ungarischen Staatsbahn. Nach knapp einem Jahr als Geschäftsführer der European Contract Logistics, einer Spedition mit Fokus auf Stückguttransporte und Warehousing in Zentraleuropa, folgte im Dezember 2015 der Wechsel zu DB Cargo als Vorstand Produktion.

WAS MICH AN DER EISENBAHN FASZINIERT:

Am meisten fasziniert mich die Übersetzung der komplexen Logistikbedarfe unserer Kunden in innovative Bahnprodukte, vor allem im internationalen Bereich. Firmenintern schätze ich vor allem die Begeisterung, tiefe Verbundenheit und Identifikation der Eisenbahner mit ihrem Produkt.

WARUM ICH MICH FÜR DB CARGO ENTSCHEIDEN HABE:

DB Cargo ist der klare Marktführer im Schienengüterverkehr in Europa mit einem tollen Management-Team. Ich freue mich sehr, die Chance bekommen zu haben, hier an zentraler Stelle mitwirken zu können, die aktuellen Herausforderungen zu meistern und ein noch stärkerer Partner für unsere Kunden zu werden.

MIT DIESEN ANSPRÜCHEN TRETE ICH MEINEN JOB AN:

Im Fokus stehen für mich die Erhöhung der Produktionsqualität sowie die Vereinfachung und Straffung der Organisation. Auf einer solchen gesunden Basis wollen wir dann vermehrt das Vertrauen der Kunden gewinnen und Marktanteile zurückgewinnen. Klares gesamthafes Ziel ist die Marktführerschaft von DB Cargo in den Bereichen Qualität, innovative Produkte und Profitabilität.

DABEI KANN ICH AM BESTEN ENTSPANNEN:

Am Wochenende entspanne ich am besten im Kreis meiner Familie, wenn ich etwa mit meinen zwei Kindern im Alter von fünf und sieben Jahren Lego baue oder ihnen vorlese. Unter der Woche schalte ich nach einem langen Bürotag beim Laufen in der Natur ab.

DB SCHENKER RAIL WIRD ZU DB CARGO

Die europäische Güterbahn verändert ihren Markenauftritt.

Hendric Fiege, Marketingleiter im Geschäftsfeld DB Cargo, erläutert die Gründe dafür im Interview.



HENDRIC FIEGE:
„Wir wollen den Schienenverkehr weiter stärken und dabei Leistungsfähigkeit sowie Qualität steigern.“

Herr Fiege, der Systemverbund Schiene der Deutschen Bahn tritt zukünftig unter der Marke DB auf. Warum diese Entscheidung?

Hintergrund sind ein umfassender Umbau- und Verschlangungsprozess des gesamten Konzerns, welcher sich auch in der Markenarchitektur widerspiegeln soll. Dazu gehört auch eine geschäftsfeldübergreifende Verzahnung, die Qualität und Pünktlichkeit in den Fokus stellt. Für den Systemverbund Schiene steht künftig die Marke DB auch für den Güterverkehr. DB Schenker steht künftig für das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics. Deshalb firmiert der Schienengüterverkehr ab März als DB Cargo AG.

Die Geschäftsfelder rücken also näher zusammen?

Richtig, dies entspricht dem Grundgedanken, schlanker, schneller und kundenorientierter zu werden. Dieser Gedanke wirkt sich auf den gesamten Konzern aus: Im neuen Geschäftsmodell werden Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr unter einer Führung vereint, um das System Schiene zu stärken und die Leistungsfähigkeit und Qualität zu steigern.

Hat die Umbenennung Auswirkungen auf das Kerngeschäft?

Nein, das Kerngeschäft von DB Cargo ist weiterhin der Wagenladungsverkehr auf der Schiene. Dieser besteht

weiterhin aus einem europäischen Einzelwagenverkehr und einem Ganzzugverkehr für unsere Kunden. Daran wird auch die neue Markenarchitektur nichts ändern.

Was bedeutet der neue Markenauftritt für die Kunden?

Die neue Marke DB wird jetzt schrittweise eingeführt: Bereits im Frühjahr 2016 soll die Umwidmung der großen öffentlichkeitswirksamen Markenträger wie Internetseiten oder sichtbare Aufschriften an den Hauptgebäuden abgeschlossen sein. Die Umfirmierung von DB Schenker Rail AG in DB Cargo AG findet im März 2016 statt. Zu diesem Zeitpunkt ändert sich auch die Internetadresse in www.dbcargo.com.

Werden auch die Aufschriften auf den Fahrzeugen verändert?

Alle Fahrzeuge neu zu lackieren, wäre ein riesiger Kostenaufwand. Daher ist unser rollendes Material von der direkten Markenumstellung zunächst ausgenommen. Eine neue Beschriftung führen wir im Rahmen von Wartung oder Instandhaltung durch. Daher wird die Markenveränderung auf den Fahrzeugen erst im Laufe der Zeit sichtbar werden. Neuanschaffungen oder Redesigns von Fahrzeugen erfolgen aber unter dem neuen Markenauftritt. ■

Interview: Mirko Heinemann

LEISTUNGSTRÄGER IM HINTERGRUND

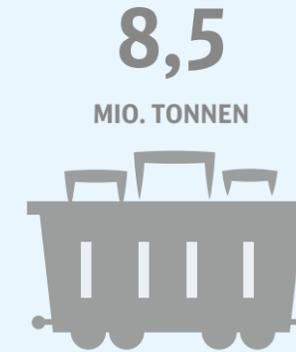
Ohne Güterzüge würde Deutschland, würde Europa stillstehen. Der Schienengüterverkehr ist der starke, heimliche Leistungsträger der Industriegesellschaft. Die Redaktion hat beispielhaft Zahlen und Fakten aufbereitet.



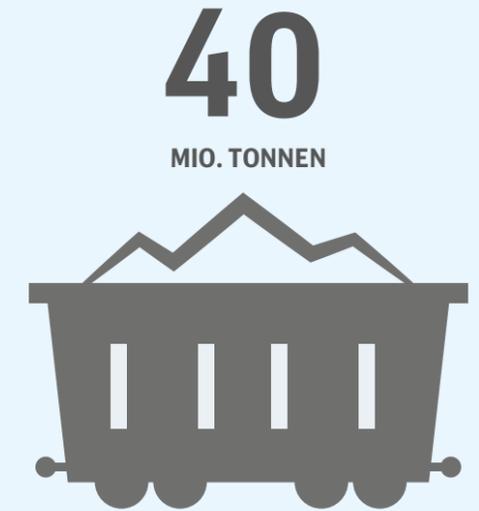
transportiert der Marktbereich Intermodal jedes Jahr auf der Schiene.



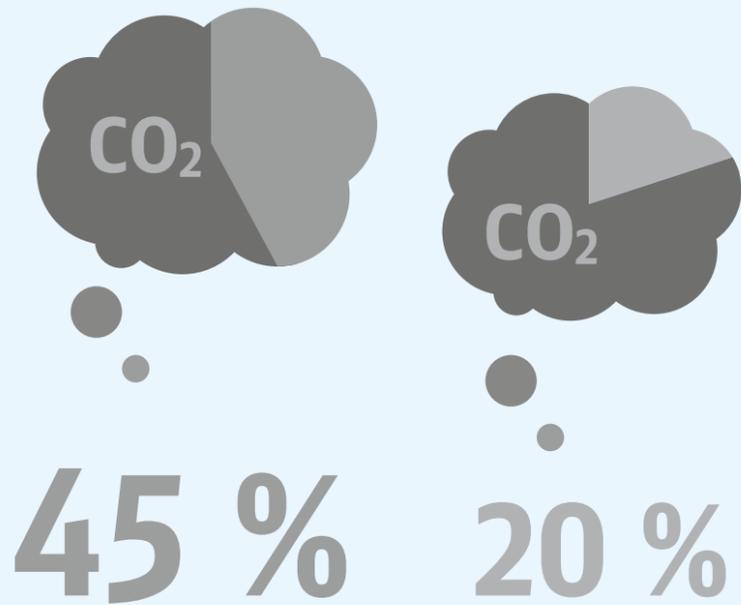
Papier und Zellstoff transportiert DB Cargo europaweit im Jahr.



Schrott fährt die Güterbahn durch Europa, häufig im Einzelwagenverkehr.



Stein- und Braunkohle bringt DB Cargo in Europas Stahlwerke und Kraftwerke.



Um diesen Wert hat DB Cargo die Emissionen seit 1990 reduziert.

Um diesen Wert will DB Cargo den Ausstoß schädlicher Emissionen bis 2020 im Vergleich zu 2006 weiter verringern.

17 %



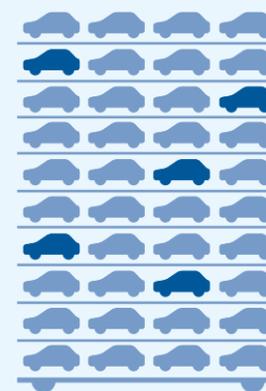
der in der EU per Schiene transportierten Güter sind Gefahrgut*.

1.500+

nationale und internationale Züge in der Woche verknüpfen Europas Verkehrsknotenpunkte.



40.000



Züge für Europas Autoindustrie fährt DB Cargo jedes Jahr.



98.000 Lkw entsprechen den Zügen von DB Cargo jeden Tag, aneinandergereiht wäre das eine Schlange von Hamburg bis Rom.

700

MAL DIE ENTFERNUNG ZWISCHEN ERDE UND SONNE:

Dieser gewaltigen Strecke entspricht die Transportleistung von DB Cargo im Jahr 2014 in tkm.



AM PULS DER INDUSTRIENATION

Text: Mirko Heinemann

Fotos: Meiko Herrmann

Jede Woche transportiert DB Cargo viele tausend Tonnen Gips aus Deutschlands Kohlekraftwerken an verschiedene Bestimmungsorte. Einer davon ist der Hamburger Hafen. Die Lokführer steuern die viele hundert Meter langen Züge durch Naturparadiese, über viel befahrene Strecken und durch riesige Güterbahnhöfe. Dabei ist nicht nur technischer Verstand gefragt, sondern auch viel Gefühl. Eine Reportage über den Alltag bei Europas größter Güterbahn.



Tiefe Dunkelheit liegt über dem Güterbahnhof in Cottbus nicht weit von der deutsch-polnischen Grenze. Nur die Fenster der Meldestelle, in der Triebfahrzeugführer und Lokrangierführer von DB Cargo ihren Dienst antreten, sind erleuchtet. Morgens um fünf Uhr herrscht hier eine einladende Stimmung: Es riecht nach frischem Kaffee, die Männer scherzen miteinander. Für Uwe Regulin beginnt jetzt der Dienst. Der Lokführer, in der Fachsprache Triebfahrzeugführer genannt, legt seine orangefarbene Warnweste um und geht hinaus aufs Gleis. Dort steht bereits die Lokomotive der Baureihe 145 bereit, um einen mit Gips beladenen Zug vom nahe gelegenen Peitz nach Hamburg zu ziehen.

Der Zug transportiert im Auftrag des Baustoffherstellers Knauf jeden Donnerstag um die gleiche Zeit Gips vom Kraftwerk Jänschwalde nach Hamburg-Untereibe. In der Rauchgasentschwefelungsanlage des Kohlekraftwerks, der REA, reagiert das bei der Verbrennung von Kohle frei werdende Schwefeldioxid mit natürlichem Kalkstein zu REA-Gips, der mit dem in der Natur vorkommenden Material chemisch identisch ist. Von Hamburg aus geht der Rohstoff zur weiteren Verarbeitung per Seeschiff nach England, wo kein Naturgips vorhanden ist.

Zunächst aber muss Uwe Regulin die Lok aus Cottbus nach Peitz Ost fahren, wo der bereits beladene Zug auf Abholung wartet. Der Lokführer klettert nach einem Sichtcheck der Lokomotive von außen in den

Führerstand und fährt die Kontrollsysteme hoch. Die BR 145 ist eine Elektrolok mit einer Dauerleistung von 4.200 Kilowatt, das entspricht fast 6.000 PS. Sie verfügt über eine rechnergesteuerte Bremsanlage und eine Automatische Fahr- und Bremssteuerung, eine Art Tempomat. Über Funk meldet Regulin seine Fahrt beim Fahrdienstleiter an: „Guten Morgen, LZ 64123, Nahbereich, klar zur Abfahrt“. LZ steht für eine „Triebfahrzeugleerfahrt“, das Wichtigste aber ist die Zugnummer. Jedes Fahrzeug, das auf den Schienenwegen unterwegs ist, benötigt eine Zugnummer und wird so in den Fahrplan eingetaktet. Angezeigt wird der Fahrplan im Führerstand auf dem Monitor des „EBuLa“, zu Deutsch: „Elektronischer Buchfahrplan und Langsamfahrstellen“.

120 km/h

erreicht die allein fahrende Lok nach wenigen Sekunden.

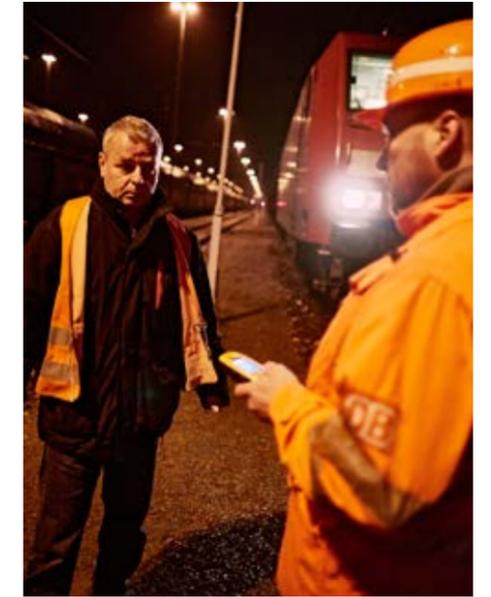
Der Fahrdienstleiter sitzt in Berlin und hat von dort aus Überblick über alle Züge in seinem Einzugsgebiet. Er erteilt die Zustimmung zur Abfahrt. Regulin setzt seine Lok langsam in Bewegung und rangiert sie über verschiedene Nebengleise bis zu einer Stelle, an der drei rote Haltesignale stehen. Hin-

SCHWERES GERÄT:
Lokführer Uwe Regulin kuppelt den Zug an die Lok an.

BREMSKONTROLLE:
Vor Abfahrt kontrolliert der Wagenmeister den Zug.



DIGITAL:
Das Tablet ist ein wichtiges Tool für den Lokführer.



ter der nächsten Weiche liegt die Hauptstrecke Cottbus-Peitz. Sie wird von allen Zügen benutzt, auch den Personenzügen. Da Überholen nur an Ausweichstellen möglich ist, muss jeder Zug zum richtigen Zeitpunkt eingetaktet werden, damit es nicht zu Verzögerungen im Fahrplan kommt.

Das Signal schaltet auf Grün. Regulin schiebt den Fahrhebel nach vorn. Fast geräuschlos zieht die Maschine an. Ohne einen anhängenden Zug vermittelt sich eine Ahnung von der gewaltigen Zugkraft, die der Lok innewohnt. Nach wenigen Sekunden ist Tempo 120 erreicht. Die Schwellen im Gleis blinken im Licht der Scheinwerfer, dem „Spitzenlicht“. Die Masten der Oberleitung sausen vorbei.

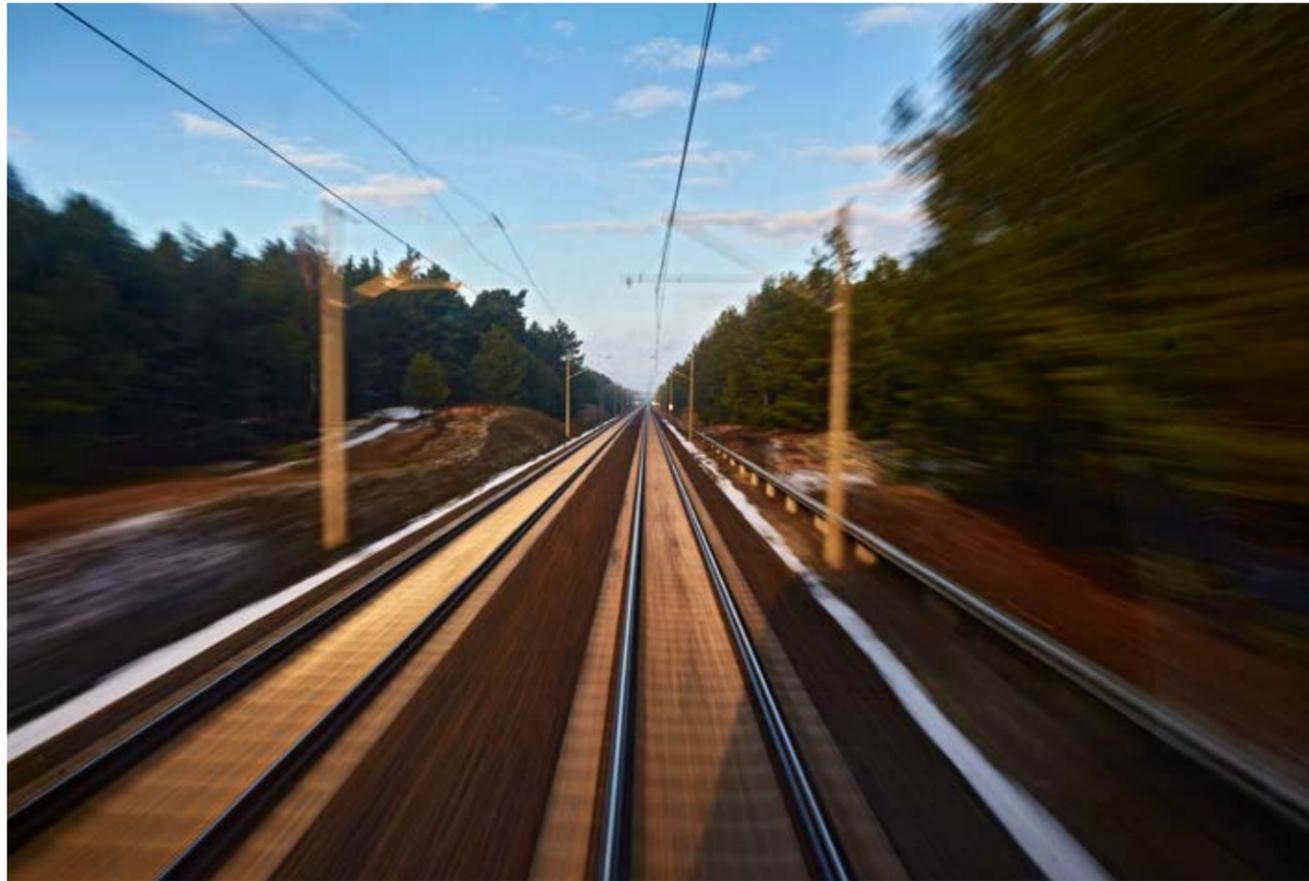
Nach kurzer Zeit kommt Jänschwalde in Sicht. Im Dunkel ahnt man die riesigen Kühltürme mehr, als man sie sieht. Der Zug steht schon auf einem Abstellgleis bereit: 33 gedeckte Schüttgutwaggons, Abdeckplanen schützen den Gips gegen Feuchtigkeit. Uwe Regulin fährt langsam an das Ende des Zuges heran. Zentimeter für Zentimeter tastet er sich an die federgestützten Puffer des letzten Waggons heran. Ein Ruck, noch ein Ruck und die Lok steht. Jetzt muss der Zug angekoppelt werden. Regulin legt die Warnweste um, setzt seinen Schutzhelm auf und klettert hinunter auf die Gleise. Er windet sich unter den Puffern hindurch und hebt die Kupplung des letzten Wagens über die Haken an der Lok. Dann schraubt er die Kupplung mit einigen Umdrehungen

fest und verbindet die Hauptluftleitung für die Zugbremse. Der Zug ist nun fest mit dem Triebfahrzeug verbunden.

Der Wagenmeister ist eingetroffen. Dirk Viehbranz ist ausgebildeter Metallschlosser und hat sich danach bei der Bahn qualifiziert. Er kennt die Spezifikationen jedes einzelnen Waggons und muss kontrollieren, ob der Zug richtig gekuppelt ist, ob die Bremsen richtig eingestellt sind und einwandfrei funktionieren. Per Funk ist er mit Uwe Regulin verbunden. Der Lokführer schaltet jetzt vom Führerstand aus den sogenannten Luftverdichter ein, den Kompressor, der die gesamte Bremsanlage mit einem Luftdruck von zehn Bar versorgt. Sobald der Druck von fünf Bar die Bremsen der Waggons erreicht hat, lösen sich die Bremssohlen von den Rädern. Ohne Druck würden sie fest bleiben. Der Vorteil: Sollte es zu einer Zugtrennung kommen, bremst der Zug automatisch ab.

Das wichtigste Werkzeug des Wagenmeisters ist ein spezieller Hammer mit einem langen Stiel. Viehbranz schreitet den gesamten Zug ab und klopft mit dem Hammer an die Räder. „Am Klang kann ich feststellen, ob jede Bremse gelöst ist oder ob eventuell Beschädigungen am Rad vorliegen.“ Viehbranz zeigt auf ein Symbol, das an der Wagen-seite angebracht ist: ein K mit einem Kreis drumherum. Es verweist auf Komposit-Bremssohlen, die sogenannten Flüsterbremsen, auf die DB Cargo seine Züge derzeit umrüstet. Der gesamte Gipszug

FREIGABE:
Der Zug darf abfahren.



ist also ein besonders leiser Güterzug, der Lärmpegel soll etwa um die Hälfte sinken.

Die Zuglänge beträgt 522 Meter – ein ordentlicher Spaziergang für den Wagenmeister. Über einen Hebel an jedem Waggon stellt er die Bremsleistung individuell ein. Das ist wichtig, damit der Zug beim Bremsen weder übermäßig gestaut noch auseinandergezogen wird. Immerhin geht es hier um 33 voll beladene Wagen mit einem Gesamtgewicht von 2.673 Tonnen. All diese Daten stehen auf dem sogenannten Bremszettel, der neben dem Fahrplan die wichtigste Unterlage für den Lokführer ist. Uwe Regulin gibt im Führerstand über Softkeys das sogenannte Bremsgewicht und die Zuglänge in die Bremsrechner ein. Daraus ergibt sich ein Mindestbremsleistung, auch Bremsprozent genannt, von 57 Prozent. Es folgt die Anmeldung beim Fahrdienstleiter, die neue Zugnummer ist die 62307. Abfahrtszeit in Peitz Ost: 7.05 Uhr. Die Reise beginnt.

Jetzt zeigt sich, welchen Unterschied es macht, wenn der 2.673 Tonnen schwere Zug an der Lok hängt. Zehn Minuten dauert es, bis der Zug auf rund 80 Kilometer pro Stunde beschleunigt hat. Beim Beschleunigen behält Uwe Regulin stets den Traktionsanzeiger im Auge. Er zeigt den Schlupf der Räder auf den Schienen an, also wie effektiv die Antriebskraft der Lok auf die Schienen übertragen wird. Im Herbst, wenn es feucht ist und das Laub von den Bäumen auf die Gleise fällt, ist die Haftung

der Räder auf den Schienen geringer. Dann kann es schon mal nötig sein, beim Bremsen mit sogenannten Bremsand nachzuhelfen. Vor jedem Antriebsrad befindet sich ein Auslass, aus dem bei Bedarf Sand auf die Schienen gestreut werden kann, um die Reibung zwischen Rad und Schiene zu erhöhen. Jede Lokomotive verfügt über so eine Sandstreuanlage.

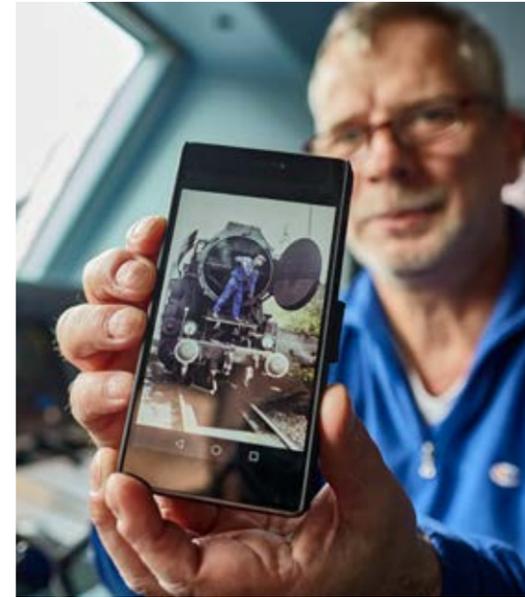
Kurz hinter Cottbus wechselt der „Einspeisebereich“. Das bedeutet, dass in der Oberleitung ein geschlossenes Stromnetz von einem anderen abgelöst wird. Um bei dem Wechsel Spannungsspitzen zu vermeiden, die bis hin zum Ausfall einer Sicherung im Umspannwerk führen können, legen Lokführer an solchen Stellen kurz den Hauptschalter um und nehmen damit den gesamten Zug vom Netz.

2.673 TONNEN
wiegt der Zug mit voll beladenen Waggons.

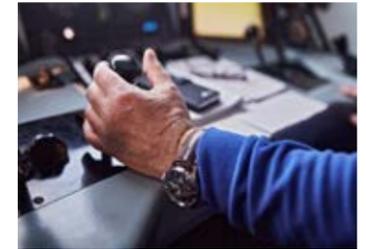
Nach dem Übergang in den neuen Einspeisebereich wird der Hauptschalter wieder aktiviert. Solche Stellen gehen den Lokführern in Fleisch und Blut über. „Streckenkenntnis“ gehört zu den Kernkompetenzen im Beruf. „Lokführer ist ein Erfahrungsbefugter“, sagt Uwe Regulin.

FREIE FAHRT:
Durch dichten Wald führt die Strecke von Cottbus nach Berlin.

ZEITREISE:
Lokführer Olaf Pfrogner hat auf einer Dampflokomotive angefangen.



ARBEITSMASCHINE:
Die Loks der Baureihe 145 bringen 6000 PS auf die Schiene.



Eine außerplanmäßige Langsamfahrstrecke steht an. Solche Langsamfahrstrecken, die aufgrund von Beschädigungen oder Baustellen eingerichtet werden, sind im sogenannten La-Heft aufgeführt, einer wöchentlich aktualisierten Broschüre von DB Netz, die auf der Ablage im Führerstand ganz oben liegt. Behutsam schiebt Regulin den Regler der elektronischen Bremse vor. DB Cargo Deutschland hat die Mehrheit ihrer Lokomotiven mit Drehstromgeneratoren und Stromumrichtern ausgerüstet. Beim Bremsen wandeln sie die Bewegungsenergie des Zuges wieder in Strom um und speisen ihn wieder in die Oberleitung ein. Wie alle Lokführer bei DB Cargo ist auch Uwe Regulin in energiesparender Fahrweise ausgebildet.

Über den weiten Feldern Brandenburgs geht die Sonne auf. Nebel liegt über den Niederungen. Rehe grasen friedlich im Schatten der Waldränder. „Das sind die schönsten Momente im Beruf“, sagt Uwe Regulin und zeigt auf einen Raubvogel, der über den Schienen kreist und nach Beute späht. Für Regulin, der seit über 30 Jahren bei der Bahn ist, war Lokführer ein Traumberuf.

Matthias Rupp, mitfahrender Ausbildungslokomotivführer bei DB Cargo und Eisenbahner in dritter Generation, weiß, wie sehr sich der Beruf des Lokomotivführers verändert hat. Zu einer Zeit, da Züge noch die einzige Verbindung zur großen weiten Welt darstellten, wurde die Ehefrau seines Urgroßvaters

noch ehrfürchtig mit „Frau Lokführer“ angesprochen. Heute hingegen sei es schwierig geworden, geeigneten Nachwuchs zu finden. „Immer weniger junge Leute sind bereit, Schichtarbeit zu leisten und an Wochenenden und an Feiertagen zu arbeiten“, sagt Rupp. Gleichzeitig sind die Anforderungen an Lokführer immer weiter gestiegen: Sie müssen einen Metallberuf erlernt haben, technisches Verständnis

VOLLE TRAKTION:
Beim Beschleunigen ist Gefühl gefragt.

30 SEKUNDEN

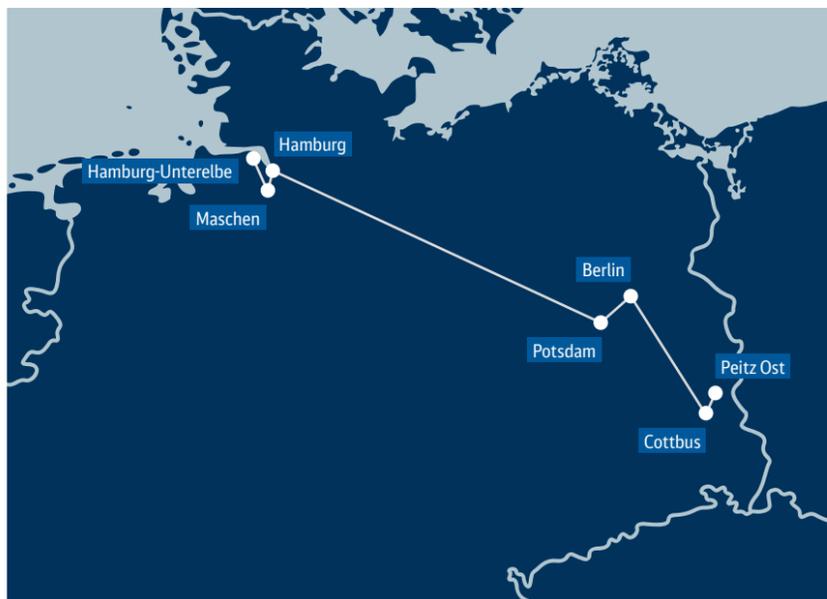
beträgt das Intervall für die Sicherheitsfahrtschaltung.

mitbringen, sich sehr gut in den Naturwissenschaften auskennen und sowohl mit analoger als auch digitaler Technik umgehen können. Dafür wird derjenige, der die Ausbildung abschließt, mit einem Beruf belohnt, der viele Entwicklungschancen bietet und ein positives Image hat.

Die Lok der Baureihe 145 spricht: „SIFA, SIFA“, tönt es aus den Lautsprechern im Führerstand. SIFA, die Sicherheitsfahrkontrolle, im Volksmund auch „Totmannknopf“ genannt, gewährleistet, dass der Lokführer auf der Hut ist. Alle 30 Sekunden muss er entweder ein Pedal oder einen Knopf betätigen. Sonst geht der Zug in den Alarmmodus und bremst



EINFÄDELN:
Der Zug wartet auf die Freigabe für die Hauptstrecke nach Hamburg.



selbsttätig ab. Überfährt der Zug einen in den Schienen installierten Magnetsensor, spricht der Computer erneut: „Zugbeeinflussung“, sagt die sonore Männerstimme. Auch die Zugbeeinflussung dient der Sicherheit: Sie kontrolliert die Geschwindigkeit des Zuges.

Der Zug passiert den Flughafen Schönefeld, Potsdam, und umfährt Berlin im Westen. Dann ist Priort erreicht. Nach dem Halt in Priort schaut Uwe Regulin in seinen Tabletcomputer und öffnet über die App „Rail in Motion“ seinen Einsatzplan. Seine Fahrt endet in Priort. Dort wird er einen anderen Zug übernehmen und zurück nach Cottbus fahren. Ein anderer Lokführer wird den Gipszug weiter bis zum Güterbahnhof Maschen bei Hamburg steuern. Das letzte Stück bis in den Hamburger Hafen übernimmt dann ein Kollege vor Ort. Die Erstellung der Dienstpläne ist eine hohe Kunst und durchläuft mehrere Stufen. Jeder Schichtwechsel ist eine organisatorische Herausforderung.

Abschied von Uwe Regulin. Der Kollege, der jetzt zusteigt, ist ein Eisenbahner alter Schule. Olaf Pfrogner ist 40 Jahre bei der Bahn und hat als Heizer auf einer Dampflokomotive angefangen. Noch in den letzten Jahren der DDR versorgten Züge unter Dampf die Region um Berlin herum mit Gütern. Später fuhr Pfrogner auf einer Museumsbahn. Heute steuert er den Gipszug nach Hamburg.

An der Abzweigung auf die viel befahrene Hauptstrecke nach Hamburg steht der Zug erst mal einige

Minuten. Da die Strecke von verschiedenen Regionalbahnen und vom ICE benutzt wird, muss der Güterzug präzise eingetaktet werden. Rauscht von hinten ein ICE heran, muss er auf ein Überholungs-gleis ausweichen. Für den Lokführer ergibt sich aber eine deutliche Entlastung: Die gesamte Strecke bis Hamburg-Bergedorf ist mit einer sogenannten linienförmigen Zugbeeinflussung ausgerüstet. Ein Balken zeigt dem Lokführer an, ob die nächsten vier Kilometer der Strecke frei sind und wann er abbremsen sollte. Die linienförmige Zugbeeinflussung stellt die nächste Stufe der Automatisierung dar und erhöht die Sicherheit auf den Schienenwegen nochmals deutlich.

Im Güterbahnhof Maschen bei Hamburg erwartet den Lokführer ein großes Hallo. Weil „Kopf gemacht“ wird, wie die Eisenbahner sagen, die Lok

522 METER

beträgt die gesamte Zuglänge.

also an das andere Ende des Zuges gefahren wird, um die Fahrtrichtung des Zuges zu ändern, kommt wieder ein Wagenmeister. Er stellt die Bremsen an den Wagen um und kontrolliert, ob die Tafeln am

EINDRUCKSVOLL:
Maschen bei Hamburg ist ein Güterbahnhof der Superlative.



GIPS- UND KALKTRANSPORTE

DB Cargo transportiert für den Baustoffhersteller Knauf insgesamt über 700.000 Tonnen REA-Gips pro Jahr. Der Großteil, rund 500.000 Tonnen, wird aus mehreren Kraftwerken in Ostdeutschland gebündelt und zum Knauf-Stammwerk nach Iphofen bei Würzburg transportiert. Noch im Oktober 2015 konnte sich DB Cargo gegen Wettbewerber behaupten und erhielt den Zuschlag für einen Mehrjahresvertrag für die Versorgung der Produktion in Iphofen mit REA-Gips. Der Vertrag gilt zunächst bis Ende 2019 und enthält eine Option auf Verlängerung bis 2023.

Für den Gipstransport stehen Wagen mit speziellen Innenbeschichtungen und funkferngesteuerten Ladeklappen zur Verfügung. So kann ein Ganzzug mit 1.300 Tonnen in nur einer halben Stunde entladen werden.

Außerdem ist DB Cargo für den Versand von 5,7 Millionen Tonnen Kalk pro Jahr zu Abnehmern in der Chemie-, Baustoff- und Montanindustrie verantwortlich und versorgt überdies die Kraftwerksanlagen der deutschen Stromkonzerne mit Kalk beziehungsweise Branntkalk zur Rauchgasentschwefelung.

Ende des Zuges richtig angebracht sind. Und dieser hier ist ein echtes Hamburger Original. Dietmar Lenth strahlt über das ganze Gesicht. Sein trockener Humor lässt alle Mühen der letzten Stunden vergessen.

Der nächste Lokführer, Hagen Fränkel, lebt in Hamburg und kennt Dietmar Lenth bereits. Er schüttelt noch belustigt mit dem Kopf, als er den Zug behutsam aus dem riesigen Bahnhofsgelände steuert. Es ist wieder dunkel. In der Ferne sieht man im Licht der Schweinwerfer Güterwagen, die vom Ablaufberg herunterrollen, um dann in neuen Zügen zusammengestellt zu werden. Weil die alte Lok zur Wartung musste, fährt Fränkel jetzt eine neue Lok: das neueste Modell, Baureihe 193. Die Anzahl der Instrumente ist stark geschrumpft, vieles wird vom Computer gesteuert. Fast lautlos gleitet der Zug durch Hamburg-Harburg und biegt in das Hafenge-lände ein.

Bald ist der Bahnhof Hamburg-Untereibe erreicht. Hier übernimmt eine Rangierlok den Zug und fährt ihn an die Mole. Fränkel koppelt den Zug ab und fährt die Lok zurück nach Maschen. Tags drauf wird der Zug entladen: Der Gips sticht in See.

HERZLICHER EMPFANG:
Dietmar Lenth, Wagenmeister in Maschen.

Kontakt | Justyna Eberhard
Telefon: +49 6131 15-60277
Justyna.Eberhard@deutschebahn.com

FLÄCHENDECKENDE PRÄSENZ

Fast 60 Prozent der Verkehrsleistungen erbringt DB Cargo heute europaweit – und verbessert sich dabei stetig. Einige Beispiele.

MEHR KAPAZITÄT UND BESSERE QUALITÄT

DB Cargo baut das Railnet France in Frankreich weiter aus.

Zum Fahrplanwechsel hat Frankreichs größte private Güterbahn die Kapazitäten erhöht und die Produktion optimiert. „Hier haben wir auf die hohe Nachfrage unserer Kunden reagiert und können nun stabiler und für die Kunden zuverlässiger agieren“, sagt Andrew Kelly, DB Schenker Sales Manager Railnet France.

Für den Großraum Paris fährt DB Cargo künftig alle Sendungen täglich gemischt ab Mannheim nach Vaires-sur-Marne bei Paris. Von dort werden die Kunden in der Region zwei- bis viermal in der Woche bedient. Neben dem Railport für Stahl- und Baustoffgüter in Le Blanc Mesnil ist der neue Railport Lieusaint im Süden der französischen Hauptstadt ein Ziel. Er ist für Produkte der Papierindustrie und Palettenware geeignet. „Da sich viele Druckereien im Süden von

Paris befinden, rücken wir damit auch näher an die Empfänger unserer Kunden“, so Kelly.

Gleichzeitig fahren die Züge nun auch in einer höheren Frequenz und ab April auch mit einer erhöhten Bruttotonnage auf der Atlantikachse. Bis zu sechsmal wöchentlich verkehren die Züge von und nach Mannheim, um deutlich mehr Sendungen von und zu den Railports in Irun und Bayonne befördern zu können. Weiterhin fahren die Züge sechsmal nach Perpignan und fünfmal wöchentlich in die Region Lyon.

Um die Qualität der Verkehre zu erhöhen, setzt DB Cargo einen durchgängigen Lok- und Lokführereinsatz von Mannheim bis Metz um. Die bisher üblichen Stopps in Saarbrücken oder Forbach werden ab Anfang 2016 nach und nach entfallen.

„Wir freuen uns, unseren Kunden mit den erhöhten Kapazitäten und wesentlichen Maßnahmen zur Qualitätssteigerung ein weiterentwickeltes und zuverlässiges Einzelwagennetzwerk in Frankreich anbieten zu können. Schon jetzt merkt man deutlich den Einfluss der vielen in 2015 eingeleiteten Maßnahmen zur Qualitätssteigerung: Die Laufzeiten haben sich seit dem Sommer konstant verbessert und befinden sich nun auf einem guten Niveau“, sagt Kelly. an ■

Kontakt | Andrew Kelly
Telefon: +49 6131 15-61645
andrew.kelly@deutschebahn.com

EINZELWAGENVERKEHR QUER DURCH EUROPA

Mit dem DB *railnet* France bindet die Güterbahn französische und spanische Kunden an das dichteste Netzwerk für Einzelwagenverkehre in Europa an. Über Paris und die Region Lyon haben sie Anschluss an Mittel- und Nordeuropa. Umgekehrt profitieren die Kunden dort von der optimalen Verbindung nach Spanien und Portugal.

ZUVERLÄSSIGKEIT UND ZUFRIEDENHEIT

Veränderungen in den Supply Chains beeinflussen alle Beteiligten.

Pünktlichkeit war immer schon ein wesentlicher Faktor bei den Schienengüterverkehren. Mit den veränderten Kundenerwartungen wird dieser Aspekt in der Logistik immer wichtiger. Trotz der rasanten Veränderungen und den damit einhergehenden Kundenerwartungen hat es DB Cargo UK geschafft, bei der schadenfreien Jahresfahrleistung (MAA) und bei der Pünktlichkeit (Train Service Arrival Punctuality) Spitzenwerte zu erreichen. Als pünktlich gelten Züge, die bis zu 15 Minuten nach der vorgesehenen Ankunftszeit eintreffen.

„Vor zwei Monaten hatten wir auf der Ostküstenstrecke eine 100-prozentige Pünktlichkeit. Das ist das Ergebnis unserer engen Partnerschaft und unseres gemeinsamen Wegs über die letzten sieben Jahre, der auf Aufrichtigkeit aufbaut“, sagt David Hawkins, Leiter Contract Operations bei Royal Mail. „Jedes Jahr ist der Service besser geworden. Derzeit halten wir mit 96,3 Prozent Pünktlichkeit innerhalb von 10 Minuten einen Spitzenwert. Das ist exzellent!“

Auch in der Jahresfahrleistung ohne Schäden legt die britische DB Cargo-Tochter Höchstwerte hin: Hier gelten die zurückgelegten Meilen im Zwölf-Monatszeitraum,

bis ein Lokausfall eintritt, der zu mehr als fünf Minuten Verspätung führt. Dank stetiger Verbesserung erreicht DB Cargo UK nun einen Spitzenwert von 40.318 Meilen – umgerechnet rund 65.000 Kilometer –, was der vierfachen Strecke Großbritannien – Australien entspricht.

So hat zum Beispiel ein eigenes Lok-Verfügbarkeits-team aus Hochschulabsolventen, Diplomanden und erfahrenen Ingenieuren in der Instandhaltung dazu geführt, dass die Leistung der Lokomotiven um mehr als 100 Prozent gesteigert werden konnte.

Die höhere Verfügbarkeit zahlt sich auch in der gestiegenen Zufriedenheit aus. Ein Kunde aus der Stahlbranche bewertet dank der hohen Sicherheitsanstrengungen und einer verbesserten Kundenkommunikation die Bahn um 20 Prozent besser als zuvor.

„Unser Kunde Outokumpu ist sehr zufrieden mit unserer Leistung“, sagt Mark Fernandez, Leiter des Marktbereichs Montan bei DB Cargo UK. „Wir arbeiten weiterhin in enger Partnerschaft mit ihm, um unsere gemeinsame Beziehung auszubauen und die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern. Nur durch eine Gemeinschaftsleistung konnten wir diese außergewöhnlichen Ergebnisse erzielen.“ an ■

VOM RANGIERER ZUM TRAKTIONÄR

Fünf Jahre nach Gründung ist DB Cargo in Bulgarien international aufgestellt.

Ein Marktanteil von 16 Prozent und einer der größten Arbeitgeber auf dem bulgarischen Eisenbahnsektor – diese Erfolge konnte DB Schenker Rail Bulgaria (zukünftig DB Cargo Bulgaria) zum fünften Geburtstag vermelden. Trotz der wirtschaftlichen Probleme, die Bulgarien meistern muss, ist die Landesgesellschaft in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen.

Bei einer Pressekonferenz am 18. September 2015 überbrachte Veselin Vasilev, Geschäftsführer der staatlichen Eisenbahngesellschaft, die Glückwünsche des Ministers für Transport, Informationstechnologie und Kommunikation. Hans-Georg Werner, Vorstand Region East der DB Cargo AG, und Lubomir Garchev, Geschäftsführer von DB Schenker Rail Bulgaria, betonten den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens.

Die ersten Aufgaben nach der Gründung der Landesgesellschaft waren Rangierarbeiten in großen Industrieanlagen. Binnen kürzester Zeit wurden alle nationalen und europäischen Anforderungen erfüllt, um eine Güterbahnlizenz zu erhalten. „Wir hatten den Anspruch, führende Gesellschaft für Transitverkehre zu sein, was natürlich der Zugehörigkeit zu der europäischen Güterbahn DB Cargo geschuldet war“, erinnerte sich Lubomir Garchev, Geschäftsführer von

DB Schenker Rail Bulgaria. Heute arbeitet die bulgarische Landesgesellschaft von DB Cargo Hand in Hand mit bedeutenden, international agierenden Unternehmen wie Aurubis, Stomana Industry, Dundee Precious Metals, M&M, Kaolin and Knauf. 290 Angestellte sind bei DB Schenker Rail Bulgaria tätig, das Unternehmen verfügt über 36 Lokomotiven und 350 Waggons. Als erste Privatbahn darf die Landesgesellschaft Züge an die Türkei übergeben und von dort übernehmen.

DB Cargo-Vorstand Werner, der die gesamte Zeit seit der Gründung der Gesellschaft als Vorstand miterlebt hat, erklärte: „DB Schenker Rail Bulgaria ist eine Erfolgsgeschichte. Das Unternehmen spielt eine wichtige Rolle beim internationalen Schienengüterverkehr von und nach Südosteuropa und ist ein wichtiger Stützpfiler für das Netzwerk von DB Cargo.“ Auf der Feier zum traditionellen Eisenbahntag beglückwünschte Werner die Mitarbeiter und deren Familien und dankte ihnen für die erfolgreiche Arbeit. mb ■

Kontakt | Lubomir Garchev
Telefon: +359 728 625-29
office.bg@deutschebahn.com

HUB DER UNBEGRENZTEN MÖGLICHKEITEN

Im Terminal Sławków bietet die polnische Landesgesellschaft von DB Cargo umfassende Services an: So wird das Hub zur Brücke zwischen West und Ost, zwischen Europa und Asien.

Die mittel- und osteuropäischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union legen immer noch beeindruckende Wachstumszahlen vor. Polen ist wirtschaftlich bislang einer der Musterschüler der EU: eine starke Wirtschaft, eine Infrastruktur, die kontinuierlich modernisiert wird, starke und innovative Logistikdienstleister. DB Cargo hat in Polen in den vergangenen Jahren eine ausgezeichnete Reputation erworben und ist heute der führende private Anbieter im Schienengüterverkehr.

Dazu haben auch die Terminals beigetragen, an denen DB Schenker Rail Polska (künftig DB Cargo Polska) den Kunden aus dem Land, aber auch aus ganz Europa Services anbietet. Das große Terminal, das DB Schenker Rail Polska im schlesischen Sławków betreibt, ist eine der wichtigsten Anlagen dieser Art. Am westlichsten Punkt der eigenen Breitspur-Bahnstrecke LHS bietet es einen direkten Zugang nach Asien über die Schiene. Umgekehrt finden Importe aus Asien und der GUS über die LHS-Strecke direkten Anschluss an das mittel- und westeuropäische Bahnnetz – und damit den Weg zum Kunden.

Sławków ist ein alter, traditioneller Umschlagplatz in einer Region, die reich an geschichtlichen Referenzen ist. Vor allem im Montanbereich spielt Sławków eine wichtige Rolle: Über Sławków werden die Stahlwerke in der Region mit Rohstoffen versorgt.



ADER FÜR DIE STAHLINDUSTRIE

Sławków befindet sich am westlichen Ende der Linia Hutnicza Szerokotorowa oder Bahnstrecke 65. Die Strecke ist das längste polnische Breitspurgleis und verbindet über den polnisch-ukrainischen Grenzübergang in Hrubieszów/Izow die osteuropäische Eisenbahn mit dem Kohlebecken Dombrowa. Die Strecke wurde in den 1970er-Jahren gebaut, um die Stahlwerke in Schlesien mit Rohstoffen zu versorgen. Heute wird sie von der PKP LHS betrieben.

Mehr infos: <http://www.lhs.com.pl>

RUNDUM-TERMINAL

Das Terminal Sławków bietet den Umschlag von Fracht für viele Kunden und Branchen.

Zum Beispiel:

- Flüssige Chemikalien (unbedenklich und Gefahrgut: RID Klasse 3 und Klasse 9)
- Paraffinöle, Teer, Asphalt, Masute und andere Stoffe, die erhitzt werden müssen (elektrisch oder mit Dampf)
- Pflanzenöle, Fettsäuren
- Pallettenware, in Big Bags oder anderen Plastikbehältern
- Stahl und Stahlprodukt, verpackt, gebündelt oder lose
- Metallprodukte
- Holz
- Kohle, Koks, Anthrazit, Zuschlagstoffe
- Biomasse

FOKUS AUF DER CHEMIEBRANCHE

Heute legt der Betreiber des Terminals einen besonderen Fokus auf chemische Produkte. „Wir bieten Kunden aus vielen Branchen hervorragende Services und wollen vor allem für die Chemieindustrie interessant sein“, sagt Krystyna Hamerlik von DB Schenker Rail Spedkol. Gerade erst hat das Terminal die Kapazitäten für flüssige Chemikalien erhöht: Die festen und mobilen Pumpstationen können bis zu 750 Tonnen flüssige Chemikalien, die nicht erhitzt werden müssen, am Tag umschlagen. Bei Produkten, die erhitzt werden müssen, liegt die Kapazität bei bis zu 250 Tonnen täglich.

Weil die chemischen Verlagerer auf besonders hohe Sicherheitsanforderungen setzen, legt DB Schenker Rail Spedkol einen besonderen Fokus auf die Sicherheit auf der Anlage. Daher ist das Terminal nach den neuesten Sicherheitsstandards ausgerüstet. Die Ausstattung wird regelmäßig entsprechend der gesetzlichen Vorschriften überprüft, gewartet und erneuert. Anlagen-Teile für den Umgang mit flüssigen Chemikalien werden regelmäßig auf den Isolationszustand, den Erdungswiderstand und Neutralisierung überprüft. Gleichzeitig werden beim Umgang mit flüssigen Chemikalien besondere Vorrichtungen getroffen: Spezielle Mulden sorgen dafür, dass möglicherweise auslaufende Flüssigkeiten sicher aufgefangen werden können. Eine spezielle Anlage sichert die Umwelt bei Bedarf gegen Rauch- und Dampfentwicklung ab. Auf dem Terminal hat DB Schenker Rail Polska zudem einen kontrollierten explosionsgefährdeten Bereich

ausgewiesen, der gemäß der geltenden Vorschriften besonders brandschutzgesichert ist.

Dem Schutz der Umwelt räumt DB Schenker Rail Spedkol einen ganz besonderen Stellenwert ein – auch im Einklang mit den hohen Anforderungen durch die Deutsche Bahn AG. Grundlage ist ein Sicherheitsplan, den DB Schenker Rail Spedkol zum Schutz von Umwelt und Mitarbeitern beim Umgang mit gefährlichen Gütern erarbeitet hat. Der Plan betrifft Straßen- und Schienentransporte gleichermaßen und sieht regelmäßige Inspektionen und Tests vor. Gleichzeitig hat DB Schenker Rail Polska das integrierte Managementsystem mit den ISO-Normen 9001 (Quality Management System) und 14001 (Environmental Management System) in Übereinstimmung gebracht. „So können wir die Aspekte unternehmerischen Handelns identifizieren, die Auswirkungen auf die Umwelt haben könnten“, erläutert Tomasz Strzałka. Er ist verantwortlich für die Sicherheit des Terminals und den Umgang mit gefährlichen Stoffen und verfügt über eine entsprechende Qualifizierung für den Umgang mit Gefahrgut auf der Schiene. Was die Straßenlogistik betrifft, so steht hier Michał Wrzosekiewicz für das zertifizierte Know-how beim Transport von gefährlichen Stoffen auf der Straße.

UMFANGREICHE SICHERHEITSVORKEHRUNGEN

Weitere Maßnahmen betreffen das Abfall-Management oder Notfall-Übungen, die dazu beitragen, das Umwelt-Management-System kontinuierlich weiterzuentwi-

ckeln – und natürlich die Mitarbeiter bestmöglich zu schützen. Dabei hilft auch der Sicherheitsplan, der Mitarbeitern hilft, sich im Falle von Katastrophen, Bränden oder terroristischen Anschlägen richtig zu verhalten.

Weil sich DB Schenker Rail Spedkol in einer besonderen Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern sieht, werden sie in allen Bereichen, die mit dem Transport und dem Umschlag von Gefahrgut zu tun haben, besonders geschult und sicherheitstechnisch ausführlich unterwiesen. Alle Mitarbeiter am Terminal erfüllen die vorgesehenen Qualifikationen für den korrekten Umgang mit vollen und leeren Waggons.

Mit diesen technischen und administrativen Trümpfen sieht der Terminal-Betreiber die Anlage als sehr interessanten Baustein in den internationalen Lieferketten der Industrie. Hinzu kommt allerdings noch ein ganz banaler Grund, warum Sławków zur Schnittstelle eurasischer Verkehrsströme werden könnte: „Das Sławków-Terminal verbindet die westeuropäische Normalspur mit der russischen Breitspur“, sagt Krystyna Hamerlik.

Dabei werden die Breitspurtransporte nach und ab Sławków mit dem SMGS-Frachtbrief versehen. So entfällt ein wesentlicher administrativer Aufwand: das Umschreiben der Dokumente an Grenzübergängen zwischen der EU und der Ukraine bzw. der GUS. So werden schnellere und einfachere Transporte möglich. an ■

Kontakt | Krystyna Hamerlik
Telefon: +48 32 2609-984
krystyna.hamerlik@deutschebahn.com



Foto: Steve Prezant/Image Source/Corbis



ENERGIEEFFIZIENT, UMWELTFREUNDLICH, NACHHALTIG

Für ihr Umwelt-Engagement ist die DB AG nun erneut ausgezeichnet worden. Im Schienengüterverkehr sorgt DB Cargo für umweltfreundliche Transporte und spart so gegenüber dem Straßenverkehr jede Menge CO₂ ein.

GRÜNE ZUKUNFT:
Gütertransporte können mit DB Cargo vollständig CO₂-frei durchgeführt werden.

Bestnote für den Klimaschutz – das ist das Ergebnis, mit dem die Rating-Organisation CDP (früher Carbon Disclosure Project) die Deutsche Bahn AG im vergangenen Jahr gewürdigt hat. CDP, eine der renommiertesten Rating-Organisationen im Bereich Nachhaltigkeit, erhebt jährlich Umweltdaten von Unternehmen. Nun hat sie die DB mit 100 von 100 Punkten für die Transparenz ihrer Klima-Berichterstattung 2014 sowie mit der Bestnote A für ihre anspruchsvollen Klimaschutz-Aktivitäten ausgezeichnet. „Das ist eine besondere Anerkennung, auf die wir stolz sind“, sagte Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG.

Mit dieser Bewertung nimmt die DB national und international einen Spitzenplatz ein und gilt nun als das weltweit klimafreundlichste Eisenbahnunternehmen. Zudem ist die Bahn in diesem Jahr auch als „Best Supply Chain Responder Germany“ ausgezeichnet worden, dieser Titel macht sie zum besten nicht-börsennotierten Lieferantenunternehmen in Deutschland.

Die Experten von DB Cargo arbeiten kontinuierlich an Lösungen, um die Güterbahn energieeffizienter, umweltfreundlicher und nachhaltiger zu

Foto: DB/Michael Neuhaus

machen. Ein Beispiel: Wenn ein Güterzug aus voller Fahrt abbrems, sind ungeheure Kräfte am Werk. Die Bewegungsenergie eines rund 1.000 Tonnen schweren Zugs wird über die Bremsen in Wärme umgewandelt. Diese Wärme wird über die Räder an die Umwelt abgegeben – die Energie geht verloren. Die Bahn gewinnt diese Energie mit einem technischen Kniff zurück: DB Cargo Deutschland rüstet ihre Lokomotiven mit Drehstromgeneratoren und Stromumrichtern aus. Beim Bremsen wandeln sie die Bewegungsenergie des Zuges wieder in Strom um – und speisen ihn in die Oberleitung ein. Mit dieser Lösung gewinnt DB Cargo in Deutschland etwa rund fünf Prozent ihres gesamten Traktionsstromverbrauchs zurück.

Immer besser zu werden – so lautet das Motto der Bahn, die bereits heute das Transportmittel mit der besten Umweltbilanz ist. Grundlage ist die Strategie DB2020, mit der sich die Deutsche Bahn den Herausforderungen von morgen stellt. Bis 2020, so das Ziel, will die Bahn nicht nur profitabler Marktführer und Top-Arbeitgeber, sondern auch Umwelt-Vorreiter sein. „Wir wollen der führende grüne Logistikdienstleister werden und das Transportwachstum vom CO₂-Ausstoß entkoppeln“, so Christoph Möhl, Seniorreferent Eco Solutions, DB Cargo. Neben der Reduktion von CO₂-Emissionen sollen die Aktivitäten zur Material- und Ressourcenschonung deutlich ausgebaut und der Schienenlärm erheblich vermindert werden.

NOCH SAUBERER, NOCH LEISER

Wer Güter von der Straße auf die Schiene verlagert, verbessert die CO₂-Bilanz bereits enorm. Ein Güterzug von durchschnittlich 1.000 Tonnen spart auf der Beispieldstrecke von Hamburg nach München gegenüber dem Lkw rund drei Viertel CO₂ ein. Ein wesentlicher Grund ist der hohe Anteil elektrischer Traktion: Rund 85 Prozent seiner Verkehrsleistung erbringt DB Cargo klimaschonend mit E-Lokomotiven. Sie belasten ihre Umwelt weder direkt mit CO₂ noch mit Feinstaub. Anwohner profitieren von sauberer Luft. Darüber hinaus sinken die Lärmemissionen bis 2020 um die Hälfte, denn DB Cargo Deutschland wird bis dahin sukzessive etwa 10.000 neue leise Wagen beschafft und alle rund 60.000 Bestandswagen auf sogenannte Flüsterbremsen umgerüstet haben.

Ziel der DB sind zu 100 Prozent CO₂-freie Schienentransporte bis 2050. Auf dem Weg dahin bietet DB Cargo seinen Kunden mit dem Produkt Eco Plus bereits heute vollständig CO₂-freie Schienengütertransporte in Deutschland und Österreich. Dabei kommt zur Traktion ausschließlich Bahnstrom aus erneuerbaren Energiequellen zum Einsatz. Als zusätzlicher Neuanlagenbonus fließen zehn Prozent der Mehrerlöse aus Eco Plus in innovative Projekte zum Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung wie zum Beispiel in das alternative Energieversorgungskonzept des Bahnhofs Berlin Südkreuz (siehe Kasten).

Der gesamte Prozess von der Berechnung des Energiebedarfs über die Energiebeschaffung und -ein-

ECO PLUS

Eco Plus heißt das CO₂-freie Angebot von DB Cargo auf allen deutschen und österreichischen Relationen: Der gesamte Prozess für diese Option inklusive der Energiebeschaffung aus regenerativen Quellen in Deutschland und Österreich wird vom TÜV SÜD jährlich geprüft und zertifiziert. Große Kunden wie Audi, BMW, Mondeléz International und Lanxess nutzen diese CO₂-freien Verkehre und verkleinern mit einem geringen Aufpreis ihren eigenen CO₂-Fußabdruck. Zehn Prozent des Aufpreises fließen in einen Förderfonds, mit dem Erneuerbare-Energien-Projekte gefördert werden. Mit diesen Mitteln wird derzeit der Berliner Bahnhof Südkreuz zum Modell eines nachhaltigen Bahnhofs umgebaut. Gemeinsam mit Partnern errichtet die DB dort zwei große Solaranlagen, dazu bis zu sieben Kleinwindanlagen. Der so erzeugte Strom ist vollständig CO₂-frei und soll die gesamte elektrische Energieversorgung des Bahnhofs gewährleisten. Zugleich wird der Energieverbrauch mithilfe von Einsparmaßnahmen gesenkt. Das Energiemanagement übernimmt ein innovativer Energiespeicher, der als Regulelement im Energieversorgungsnetz des Bahnhofs dienen wird.

ECO NEUTRAL

Mit Eco Neutral bietet Europas größte Güterbahn als erste Bahn in ganz Europa klimaneutrale Schienengüterverkehre an. Dabei berechnet DB Cargo die Emissionswerte des Kunden und legt ein umweltfreundliches Transportkonzept zur Emissionsreduktion vor. Die verbleibenden Emissionen können mit Eco Neutral kompensiert werden, dabei arbeitet DB Cargo mit atmosfair zusammen, dem führenden Anbieter nachhaltiger Klimaschutzzertifikate. Atmosfair realisiert Klimaschutzprojekte nach den strengen Kriterien des CDM Gold Standard. Aus diesen Projekten wählen Kunden ein Projekt aus und erhalten anschließend ein Zertifikat über die eingesparte CO₂-Menge.

speisung ins Bahnstromnetz bis hin zur Zahlung des Neuanlagenbonus' wird jährlich vom TÜV SÜD überprüft und bescheinigt. Außerhalb von Deutschland und Österreich können die verursachten CO₂-Emissionen europaweit in Kombination mit der Produktoption Eco Neutral kompensiert werden. Bei der Kompensation arbeitet DB Cargo mit atmosfair zusammen, dem führenden Anbieter nachhaltiger Klimaschutzzertifikate.

„Im ersten Schritt berechnen wir für unsere Kunden auf der Grundlage der Transportdaten und mithilfe des Umweltrechners EcoTransIT World die Emissionswerte für konkrete Relationen. Die Ergebnisse fließen anschließend in ein umweltfreundliches Transportkonzept ein, welches wir dem Kunden anbieten. Dabei finden Eco Plus und Eco Neutral entsprechend Berücksichtigung und können zu einem geringen Aufpreis gebucht werden“, so Christoph Möhl, Seniorreferent Eco Solutions, DB Cargo. mb ■

Kontakt | Christoph Möhl
Telefon: +49 69 265-34435
Christoph.Moehl@deutschebahn.com



ZERTIFIZIERT:
Das Klimaschutz-Engagement der Bahn.

WoMen AT WORK

INTERNATIONALES ENGAGEMENT

Einfallsreichtum und Durchhaltevermögen – diese Eigenschaften haben Mitarbeiter von DB Schenker Rail Nederland (künftig DB Cargo Nederland) bewiesen: Das zwölfköpfige Team des Frankenbach-Shuttleservice hat eine nahe liegende Idee umgesetzt: Die Lokführer fahren einfach hinter der Staatsgrenze weiter. Was im Straßenverkehr geht, wird nun auch im Schienengüterverkehr möglich. Die Lokführer starten in Rotterdam und bringen den Zug sicher nach Mainz. Ohne Lokführerwechsel. Kunde ist der internationale Spediteur Frankenbach, der seine Container zwischen dem Seehafen und dem Rhein-Main-Gebiet per Zug transportieren lässt.

Wenn ein Triebfahrzeugführer den Zug bis zum Ziel durchfährt, wird Zeit gespart. Und es kommt auch seltener zu Verspätungen auf der Strecke, etwa weil die Ablösung im Stau steckt. Damit dieses Projekt funktionieren konnte, mussten allerdings viele Hände ineinandergreifen. Nicht nur die zwölf Lokführer, die sich persönlich für das Projekt einsetzten, sondern auch Andrea Clasen-De Cunto, Head of Accounts West, Industry Sector Intermodal, Willem van der Ploeg, Rail Solutions-Manager, und die Mitarbeiter von DB Cargo in den vielen zuständigen Stellen zwischen Rotterdam und Mainz, die sich um Disposition, Zugsteuerung und die Sicherheit kümmern. 2013 begannen sie mit der Planung für den durchfahrenden Zug – heute brechen vier Lokführer in der Woche zur Rundfahrt auf.

Das Ergebnis: „Dank der gemeinsamen Anstrengungen ist die Qualität bei diesem Verkehr spürbar angestiegen“, stellt Nigel Smith, CEO der niederländischen Güterbahn, fest.

Die Lokführer stehen voll und ganz hinter „ihrem“ Zug und sorgen so mit viel Engagement für eine hohe Zuverlässigkeit. „Derzeit ist diese Fahrt für mich die schönste“, sagt Lokführer Bela Hlavaj. „Die linksrheinische Strecke ist schneller und die Aussicht schöner als auf der Strecke rechts des Rheins. Weil die Gleise dem Rhein folgen, macht die Fahrt wirklich Spaß – im Sommer bei Vollmond ist das wirklich romantisch!“

Die Frankenbach-Verkehre standen Pate für ähnliche Projekte, die nun nach Mainz und Koblenz gefahren werden. Dafür wurden die Kollegen im internationalen DB Cargo-Verbund in der Kategorie „Best Provider of Quality Services“ mit einem emmR-Award ausgezeichnet.

an ■



ENGAGIERTES TEAM:

(v.l.n.r.) Sitzend:

Bela Hlavaj,
Mehmet Altan,
Henk Hak.

Stehend:

Ton van Dijk,
Fred de Zeeuw,
Raymond Kool,
Aad de Jong,
Rene van Klink,
Niels Maat,
Robbie Bergsma,
Rene van der Linden.



POLENS TOR ZUR WELT

Mit Investitionen in den DB Port Szczecin wird die Hafenstadt zum wirtschaftlichen Zugpferd.

Für Polen und Osteuropa wird der Hafen Stettin zum Zugpferd der Wirtschaft. Dazu haben die hohen Investitionen beigetragen, die der Betreiber, die polnische Landesgesellschaft von DB Cargo, dort im vergangenen Jahr getätigt hat. Auch der Hafeneigner investiert kräftig: Die Hafenbecken werden auf bis zu 12,5 Meter vertieft, die Kais verlängert, Straßen und Lagerflächen ausgebaut. Im Handel mit Deutschland, Skandinavien, Russland und anderen Staaten soll der Hafen an Bedeutung gewinnen. All diese Maßnahmen eröffnen dem Hafen gänzlich neue Perspektiven bei Umsatz und Umschlag – was auch bei DB Cargo zu mehr Geschäft führen wird.

Die DB hat das Container-Terminal am Finskie-Kai um neue Lagerflächen erweitert. Nun können zusätzliche 1.000 TEU-Standardcontainer auf einer Fläche von 140.000 Quadratmetern gelagert werden. Außerdem hat DB Port Szczecin Ausrüstung erworben, um Fracht umzuladen. Der wichtigste Erwerb war ein mobiler Gottwald-Hafenkran, den der Maschinenbauer Terex 2015 eigens für Stettin konstruiert hat. Das Gerät vom Typ GHMK 4406 wurde im November 2015 nach Stettin verschifft und bis Jahresende aufgebaut. Anschließend musste der Kran technisch abgenommen und die Mitarbeiter in Stettin und Düsseldorf mussten geschult werden. Heute können mit dem Kran Frachten mit einem Gewicht von bis zu 100 Tonnen gehoben werden. Zusammen mit dem schon vorhandenen Kran können bis zu 150 Tonnen schwere Frachtstücke gehoben werden. Damit ist Stettin ideal für Container, Schwergut und das Projektgeschäft, die Stahlindustrie oder Granitblöcke. Stettin ist der wichtigste polnische Hafen im Granitgeschäft.

Mit Unterstützung durch die EU konnte der Betreiber weitere Geräte erwerben: Kalmar-Reachstacker, Zugmaschinen, Anhänger und Gabelstapler. Auch wurden die Containerbrücken modernisiert und aufgerüstet.

HOHES WACHSTUM BEIM UMSCHLAG

„All diese Aktivitäten haben das Unternehmen weiterentwickelt und die Qualität unserer Dienstleistungen verbessert – für neue wie auch bestehende Kunden“, so Marek Staszek, CEO von DB Schenker Rail Polska (zukünftig DB Cargo Polska). „Dank der ausgezeichneten Arbeit unserer Mitarbeiter konnte DB Port Szczecin im vergangenen Jahr den Container-Umschlag um 11,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr steigern.“

Heute verfügt DB Port Szczecin auf einer Fläche von rund 48 Hektar über mehr als 4 Kilometer Kaimauer, 20 Kräne und mehr als 200 hervorragend ausgebildete und erfahrene Mitarbeiter. „Dank der Unterstützung durch die DB Gruppe und die EU modernisieren wir das neue Container-Terminal und entwickeln es weiter zu einer Kapazität von 120.000 TEU“, sagt Staszek. Dabei liegt der Hafen nur knapp 200 Meter entfernt vom neuen, 14-Hektar großen Westpommerschen Logistic Center, verfügt über die nötigen IT- und EDI-Anbindungen zu den Reedern und Spediteuren und ermöglicht den direkten Weitertransport von IMO-klassifiziertem Gefahrgut. Mit seinen umfangreichen Aktivitäten im intermodalen Bereich, aber auch bei Containern und anderen Gütern ist DB Port Szczecin ideal in internationalen Transportketten platziert.

Last, but not least ist DB Port Szczecin ein besonders zertifizierter und sicherer Hafen, der den ISPS-Standard (International Ship and Port Facility Security Code) erfüllt. Als einziger polnischer Hafen, der von der NATO zertifiziert worden ist, können von dort aus militärische Ausrüstungsgüter transportiert werden. Außerdem war Stettin einer der ersten Häfen weltweit, der die US-amerikanischen CSI-Standards (Container Security Initiative) erfüllt. Das bedeutet, dass Container aus dem Hafen DB Port Szczecin auf ihrem Weg in oder durch die USA nicht noch einmal kontrolliert werden müssen – was die Transportkosten deutlich senkt. an ■

Weitere Infos unter: <http://portszczecin.deutschebahn.com>

WACHSTUM:
Stettin ist einer der wichtigsten Häfen Polens. Hohe Investitionen sollen neue Kapazitäten schaffen

GRUNDLAGE FÜR EINE BESSERE QUALITÄT

Die pünktliche Bereitstellung von Wagen ist Voraussetzung für eine hohe Produktionsqualität. Die Angabe des „Bereitstellungszeitpunkts Versand“ und die entsprechende Übergabe der Wagen sind daher bei der Beauftragung zwingend erforderlich.

Um einen möglichst reibungslosen Ablauf der Transporte zu gewährleisten, benötigt DB Cargo seit vergangem Jahr bei der Auftragserteilung von seinen Kunden eine wichtige Angabe: den sogenannten Bereitstellungszeitpunkt Versand, abgekürzt: BZV. Er besagt, bis wann die Kunden ihre Wagen im Übergabegleis zur Abholung bereitstellen können, um den Abfahrtszeitpunkt der Bedienung beziehungsweise des Zuges zu erreichen. Dieser BZV wird durch DB Cargo festgelegt und den Kunden durch die Ansprechpartner im Vertrieb mitgeteilt. Lediglich Kunden des Kombinierten Verkehrs (KV) geben den BZV derzeit noch nicht an, da hier keine Wagen, sondern Ladeeinheiten oder Ladeeinheiten auf KV-Tragwagen beauftragt werden. Der BZV wird nur dann angegeben, wenn es sich um Aufträge im Wagenladungsverkehr handelt.

Der BZV muss bereits bei der Beauftragung angegeben werden, denn er bildet die Basis dafür, dass DB Cargo die Wagen auf die konkrete Bedienung korrekt zuordnen kann. Dem Lokrangierführer, der die Wagen vom Übergabegleis abholt, werden die beauftragten Wagen auf seinem Handheld-Computer angezeigt (siehe Grafik). Er richtet sich bei der Abholung ausnahmslos nach dem BZV. Damit ist der BZV eine der Grundvoraussetzungen, um pünktliche Transporte und eine hohe Produktionsqualität zu gewährleisten. Wird der BZV nicht angegeben, ist die Abholung der Wagen im Arbeitsplan der Lokrangierführer nicht hinterlegt. Es kommt zu Verzögerungen.

Seit Dezember 2015 ist die Angabe des BZV noch wichtiger. Denn seitdem werden die Fahrten der Kundenbedienung sowie Abweichungen bei der Abholung und Zustellung von Wagen lückenlos dokumentiert. Nach aktuellem Stand wird die BZV-Angabe erst bei knapp zwei Dritteln der Sendungen gemacht. Für eine Stabilisierung der Produktionsqualität ist das zu wenig. Dabei verpflichten die Allgemeinen Leistungsbestimmungen von DB Cargo den Kunden dazu, bei der Beauftragung den BZV anzugeben.

Das gilt für alle Kunden, egal, welches Beauftragungsmedium sie nutzen. Wer das Internetportal RailServiceOnline (RSO) von DB Cargo zur Beauftragung nutzt, sieht den BZV bereits als Pflichtfeld. Für die Beauftragung per Electronic Data Interchange (EDI) muss das BZV-Feld vom Kunden befüllt und die Information an DB Cargo übermittelt werden. Die wenigen Kunden, die noch per Fax beauftragen, müssen den BZV auf dem Fax angeben. mh ■

Mehr dazu finden Sie im Menüpunkt Netzwerkbahn (bei „Produkt & Service“) unter: dbcargo.com/netzwerkbahn

- 1 DB Cargo ermittelt den BZV (Bereitstellungszeitpunkt Versand) für die Kunden.



- 2 Der Verkäufer übergibt den BZV an den Kunden.



- 3 Der Kunde gibt den BZV bei der Beauftragung an.



- 4 Beim LRF (Lokrangierführer) erscheint die geplante Bedienung entsprechend der BZV-Angabe auf seinem Tablet.



- 5 Der LRF holt die Wagen gemäß angegebenem BZV im Übergabegleis ab.



DISKUSSION:
Dr. Richard Lutz,
Vorstand
Finanzen und
Controlling der
Deutschen
Bahn AG und
Gastgeber des
zweiten DB Schenker
Science Day.



MEHRWERT VERLANGT INNOVATION

Beim zweiten DB Schenker Science Day dreht sich alles um das Thema „Service Engineering in der Logistik“: Wie entstehen innovative Lösungen mit hohem Mehrwert für den Kunden?

Mehrwert, Value Added Services, innovative Lösungen – wer heute als Logistiker am Markt erfolgreich agieren will, der muss seinen Kunden mehr bieten als den berühmten Transport von A nach B. Denn die Kunden erwarten von ihrem Dienstleister längst mehr als die Organisation eines Transportauftrags. Der mitdenkende, mitgestaltende Partner bietet ihm, dem Kunden, im Idealfall eine ganze Reihe von Mehrwertdienstleistungen entlang der gesamten Logistikkette an.

Klar, dass sich ein Logistikdienstleister dieses Themas annimmt: Schon seit Langem ist DB Schenker für seine Kunden in vielen Bereichen aktiv, die über den klassischen Transport weit hinausragen – die vorige Ausgabe des Kundenmagazins *railways* hatte das Thema sogar in ihren Fokus genommen.

Um das Thema Innovationen in der Logistik weiter voranzutreiben, veranstaltete DB Schenker wie schon im Vorjahr ein interdisziplinäres Forum. Unter dem Motto „Service Engineering in der Logistik“ trafen Ende September 2015 Kunden, Wissenschaftler, Partner und Führungskräfte von DB Schenker zusammen, um aktuelle wissenschaftliche und innovative, praxisorientierte Themen aus dem Bereich Transport und Logistik zu beleuchten und in Workshops zu vertiefen.

Ausgerichtet wird das Forum von der Abteilung Research and Innovation DB Schenker aus dem Bereich Konzernstrategie Transport und Logistik. Rund 100 Gäste verfolgten Vorträge hochkarätiger Referenten und nahmen an Diskussionen teil. Unter den Gästen waren Vertreter von Universitäten und Forschungsinstituten sowie von Unternehmen wie Lufthansa, Cisco, Evonik und Telekom.

Dr. Richard Lutz, Vorstand Finanzen und Controlling der Deutschen Bahn AG, eröffnete den zweiten DB

Schenker Science Day: „Service Engineering ist eine Neudefinition dessen, was wir in der Logistik machen.“

ITERATIVE WEGE ZUR INNOVATION

Doch nicht alles, was innovativ wirkt, ist auch tatsächlich neu. Die Wege zur Innovation sind häufig verschlungen. Eine Möglichkeit, solche Wege koordinierter und zielbewusster zu gehen, ist ein vernetztes, schrittweises Denken. Professor Ulrich Weinberg, Leiter der School of Design Thinking am Hasso-Plattner-Institut in Potsdam, wies im seinem Vortrag auf die Bedeutung eines solchen Innovationsansatzes hin. Die Industrie benötige auf der einen Seite Innovationen ihrer Logistikpartner, erschwere sie aber auf der anderen Seite durch starre Lieferkonzepte und exakt durchgestaltete Prozesse. Diesen Mechanismus erläuterte er am Beispiel der Autoindustrie.

Laut Weinberg entstehen Innovationen aber auch in diesen Branchen dann, wenn Teams aus verschiedenen Bereichen sich möglichen Lösungen klar definierter Probleme in einem iterativen Prozess annäherten. „Die Entwicklung geht weg von der kreativen Leistungsfähigkeit Einzelner hin zur kreativen Leistungsfähigkeit von Teams“, so Weinberg. Iterativ bedeute, dass sich die sieben Prozessschritte „Verstehen“, „Beobachten“, „Sichtweisen definieren“, „Ideen finden“, „Prototypen entwickeln“ und „Testen“ miteinander verzahnen. Hinzu kämen sogenannte variable Räume, in denen die Fortschritte der gemeinsamen Arbeit ständig dokumentiert und somit physisch präsent seien. Im Idealfall also finde ein interdisziplinäres Team im variablen Raum in einem iterativen Prozess die Lösung, die Kunden und Dienstleister voranbrächte.

Dass sich solche Prozesse auch institutionell begleiten lassen, dafür sprächen zum Beispiel eine Reihe von

Forschungseinrichtungen und Corporate Thinking Labs, in denen unterschiedliche Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft gemeinsam künftige Konzepte entwickelten.

DB Schenker zum Beispiel hat sich aus diesem Grund schon seit Januar 2015 als erster internationaler Logistikdienstleister das »DB Schenker Enterprise Lab for Logistics and Digitization« am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML eingerichtet. Das Lab verbindet die Forschung und Entwicklung des Fraunhofer IML mit der zukunftsorientierten und internationalen Ausrichtung von DB Schenker – und soll so innovative Logistiklösungen und Prozessinnovationen hervorbringen.

DYNAMISCHE WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Wie solche Innovationen aussehen und was sie bewirken können, darauf ging Professor Alexander Pflaum von der Universität Bamberg ein. Er ging davon aus, dass die industriellen Wertschöpfungsketten immer dynamischer werden. Einheiten würden dann ihre eigene Produktion und Veredelung weitgehend selbst organisieren, indem sie laufend miteinander kommunizieren. Energetisch autonome Module in Containern und Wechselbrücken würden es ermöglichen, dass Warenbehälter weitgehend selbstständig ihren Transportweg steuern. Miniaturisierte elektronische Bauteile könnten bis in den Kleinladungsträger Bestände beobachten und abgleichen, Bestellungen und Entscheidungen organisieren und Produkte genau identifizieren und überwachen. „Durch die steigende Miniaturisierung in der Elektronik werden smarte Objekte immer kleiner“, sagt Pflaum. Er nannte eine Schraube mit einem RFID-Etikett als Beispiel. Sie könne Zusatzdaten wie den richtigen Anpressdruck speichern und das Produkt so mit der Umgebung vernetzen.

Voraussetzung für diese Lösungen allerdings seien nicht nur Technologien, die den Informations- und den Warenfluss miteinander verknüpfen, also RFID- oder NFC-Geräte, sondern viel umfangreichere Konzepte, die den Menschen mobil einbinden und große Datenmengen effizient analysieren, so Pflaum.

DIGITAL READINESS IST ENTSCHEIDEND

Auf die notwendige Reichweite einer Digital Readiness in die Unternehmen verwies Matthias Krämer, Leiter Mobilität und Logistik des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI). Er erläuterte den grundlegenden Bedarf der Industrie an einer Transparenz entlang der gesamten Lieferkette. Big-Data-Analysen zum Beispiel würden helfen, damit die Industrie flexibel und schnell reagieren könnte. Mehrwertdienste in der Logistik erforderten eine konsequente und strategische Auswertung großer Datenmengen auf Seiten der Industrie.

Der Konsument wiederum suche immer häufiger individualisierte Produkte – ob Autos oder Turnschuhe in vielen Varianten. Die Ansprüche der Industrie und des Kunden gemeinsam erforderten daher eine perfekt vernetzte, transparente Logistik, die aus den generierten Daten zugleich noch Schlüsse über den künftigen Bedarf von Gütern herleiten kann.

AUSGEZEICHNETE LEISTUNG

Für ihre Forschungsarbeit „Service Engineering in der Logistik“ erhielt Dr. Helena Preiß den mit 10.000 Euro dotierten DB Schenker Award 2014. Der Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre und Supply Chain Management von Professor Alexander Pflaum an der Otto-Friedrich-Universität Bamberg erhielt für die Förderung und Begleitung der Arbeit 5.000 Euro.

In ihrer Forschungsarbeit „Service Engineering in der Logistik“ hat die Wissenschaftlerin von der Universität Bamberg untersucht, wie es gelingt, mithilfe eines schrittweisen Abstimmungsprozesses eine Technik oder Dienstleistung zu entwickeln, die entscheidende Wettbewerbsvorteile für den Logistiker am Markt erzeugt. Der DB Schenker Award gilt als eine der höchsten europäischen Auszeichnungen für Logistiker. Mit dem Preis werden akademische Arbeiten junger Wissenschaftler auf dem Themengebiet Transport, Logistik und Verkehrswesen gefördert, die neben der akademischen Exzellenz auch einen hohen Innovationsgrad aufweisen und einen Beitrag für Umwelt und Gemeinschaft leisten.

Mehr zu DB Schenker Award unter:
www.deutschebahnstiftung.de



In Workshops wurden die Vorträge diskutiert und Chancen, Risiken und Auswirkungen des Service Engineering eruiert. Zudem hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, sich auf „Marktplätzen“ über die neuesten Innovationen aus der Logistikbranche zu informieren. Einige der Neuheiten konnten sie selbst testen, etwa eine Kommissionierbrille von Knapp oder einen intelligenten Produktionshandschuh von ProGlove. Der vom Team Research and Innovation DB Schenker organisierte Tag gab also nicht nur Raum, intensiv innovative Themen zu diskutieren, sondern bot auf dem dazugehörigen Innovationsmarktplatz die Möglichkeit, sich ausführlich mit neuen technischen Errungenschaften wie der Virtual-Reality-Technologie, intelligenten Handschuhen, Bauhelmen etc. zu befassen.

Wie groß die Chancen und Herausforderungen der digitalen Transformation für die Mitarbeiter der Unternehmen sind, erläuterte Margret Suckale, Mitglied des Vorstands der BASF und Präsidentin des Bundesarbeitgeberverbandes Chemie. Die Arbeit in der Industrie der Zukunft werde vernetzter und flexibler und in enorm beschleunigten Prozessen stattfinden. Wie sich Industrie 4.0 auf die Zahl der Arbeitsplätze auswirkt, sei unklar. Fest aber steht, dass sich viele Berufsbilder durch IT- und Software-Kompetenz erweitern werden.

Der Gesprächsbedarf zu diesen Themen wird also noch einige Jahre bestehen. an

Kontakt | Susanne Salomon
susanne.salomon@deutschebahn.com

Kontakt | Dr. Chung Anh Tran
chung-anh.tran@deutschebahn.com

Telefon: +49 69 265-33098

DESTINATION: EUROPA

Mit der wachsenden Zahl von kontinentalen Intermodalzügen und Umschlagpunkten werden Bahntransporte immer attraktiver. Die Bahn transportiert große Gütermengen zuverlässig und umweltfreundlich über die lange Strecke und entlastet dabei europäische Fernstraßen.



FLEXIBEL MIT DER BAHN:
Intermodale Container-Terminals wie hier in Burg- hausen ermöglichen einen schnellen Umschlag Straße - Schiene.

PER SCHIENE ÜBER DIE OSTSEE

Kombiverkehr erweitert sein Skandinavien-Portfolio mit Ganzzügen nach Schweden. Seit Anfang 2016 fährt DB Cargo neue Züge über die Öresundbrücke. Bestehende Verbindungen über die Ostseehäfen werden optimal ergänzt.

SCHNELLE QUERVERBINDUNG:

Eine Querverbindung zwischen Westeuropa und Skandinavien, die eine Transportzeit von weniger als einem Tag verspricht – jetzt gibt es sie. Kombiverkehr, Europas Marktführer im kontinentalen kombinierten Verkehr und größter Kunde der DB AG, betreibt seit Dezember 2015 zwei Züge pro Woche und Richtung zwischen den Niederlanden und dem schwedischen Malmö. Die Züge fahren dienstags und freitags ab Coevorden und Bad Bentheim sowie mittwochs und samstags ab Malmö. Container, Wechselbehälter und kranbare Sattelanhänger gelangen in weniger als 24 Stunden über die Öresundbrücke ins 900 Kilometer entfernte Schweden.

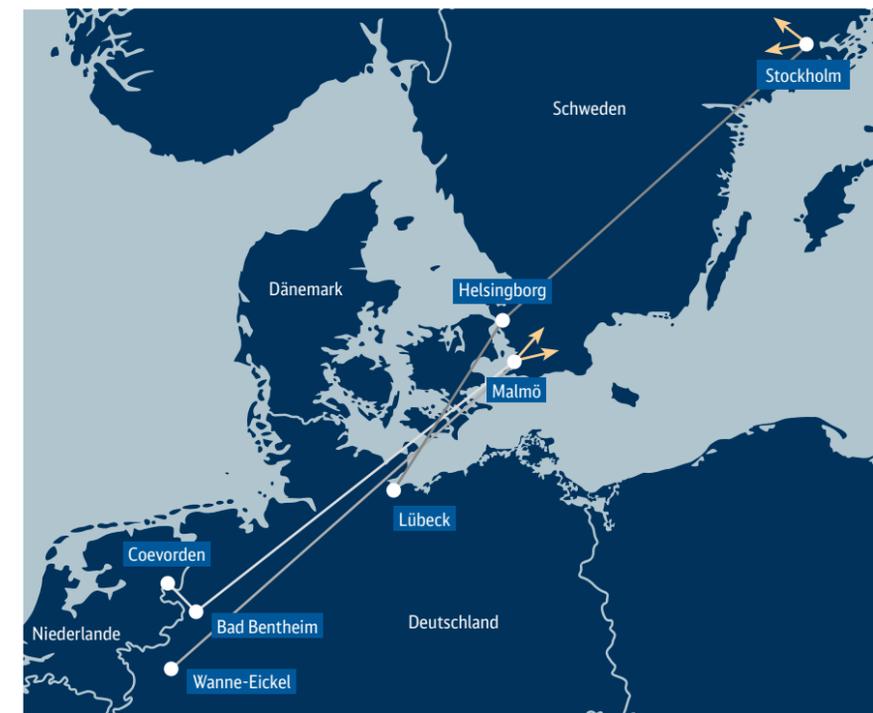
„Wir sind froh, dass wir den Verkehr unter verbesserten Voraussetzungen neu starten konnten“, sagt Lars Herrig, Leiter Key Account Management Kombiverkehr bei DB Cargo. Die Regelverkehre sollten eigentlich bereits im vergangenen Jahr starten, waren aber aufgrund von Baumaßnahmen der dänischen Infrastruktur ausgesetzt worden. Der Zug ergänzt die aktuellen Verbindungen nach Skandinavien über die Ostseehäfen – und ist zudem besonders umweltfreundlich. Weil die 615 Meter langen Züge mit 20 Wagen 160 Lkw-Transporte auf der Route ersetzen, erspart jeder Zug der Umwelt 45.700 Kilogramm CO₂ pro Richtung.

Eine Wagengruppe des Zuges wird aus dem grenznahen Euro Terminal Emmen-Coevorden-Hardenberg von einer Diesellok über die Landesgrenze nach Bad Bentheim gezogen. Im Kombiterminal Twente wird der Zug durch eine zweite Wagengruppe ergänzt, bevor DB Schenker Rail Scandinavia (künftig DB Cargo Scandinavia) die Traktion bis nach Malmö übernimmt. Vom dortigen Kombiterminal werden die Sendungen in das skandinavische Netz eingespeist und erreichen so auch Norwegen. Auf den Zügen werden unter anderem Autoteile aus den Niederlanden transportiert, außerdem Rohstoffe für Papier und Hygieneartikel.

COMPANY TRAINS FÜR LKW WALTER UND BODE:

Neben den für alle Kunden buchbaren Zugverbindungen bietet Kombiverkehr seinen Großkunden auch sogenannte Company Trains an. Bei Company Trains übernimmt der Spediteur die gesamte Auslastungsverantwortung für den Zug und damit das wirtschaftliche Risiko, erhält vom Operateur aber ein breites Spektrum an Services im Bereich des täglichen Zug-Managements. Kombiverkehr kann in diesem Marktsegment in enger Zusammenarbeit mit DB Cargo auf eine langjährige Erfahrung zurückgreifen.

Daher konnte Kombiverkehr auch das bestehende Ganzzugprodukt aus dem Ruhrgebiet nach Schweden



seines bereits erfahrenen Company-Train-Kunden LKW Walter gewinnen. DB Cargo wurde jetzt von Kombiverkehr mit der Durchführung des fünfmal wöchentlich abfahrenden Ganzzuges beauftragt. „Über Kombiverkehr pflegen wir mit LKW Walter eine lange und erfolgreiche Geschäftsbeziehung“, so Lars Herrig. „Wir fahren viele Züge für den Spediteur und konnten auch die Herausforderung des steigenden Kapazitätsbedarfs bewältigen.“ Jeden Wochentag fährt ein Zug für LKW Walter ab Terminal Herne-Wanne ins schwedische Malmö.

Im Bereich Company Trains beauftragte nun auch die Spedition Bode Kombiverkehr mit seinem Bestandsverkehr von Lübeck über Helsingborg nach Stockholm. In diesem Zusammenhang bietet DB Cargo neben dem bisher für diese Transportverbindung erbrachten Rangierdienst im Lübecker Hafen nun die gesamte Leistung an. Dieser Zug transportiert unter anderem für einen Lebensmittel-Discounter Aktionsware in das neu eröffnete Rikskombiterminal Stockholm Nord. Das in der Wachstumsregion Rosersberg gelegene Terminal dient zur weiteren Versorgung von Stockholm und Umgebung. *mh* ■

Kontakt | Lars Herrig
Telefon: +49 6131 15-61640
lars.herrig@deutschebahn.com

Foto: DB/Martin Kroll

VON BENELUX BIS BUSTO

Neue Verkehre zwischen Benelux und Italien eröffnen europäischen Spediteuren mehr Möglichkeiten.



INTELLIGENTES NETZWERK QUER DURCH EUROPA

Zu den Benelux-Italien-Verkehren zählt auch die ganz neue Verbindung von Zeebrügge nach Mailand-Novara, die ebenfalls von Hupac durchgeführt und von DB Cargo traktioniert wird. In Zeebrügge werden Sendungen aus England vom Schiff auf den Zug umgeschlagen.

Zeebrügge ist strategisch interessant, denn der Umschlagplatz wird immer wichtiger. Zwar kommen die Containerschiffe für den Italienzug vorzugsweise aus England, aber Zeebrügge wird zunehmend auch als Überseehafen genutzt. Mit den steigenden Warenmengen, die in den deutschen und niederländischen Seehäfen umgeschlagen werden und die an manchen Tagen an Kapazitätsgrenzen stoßen, rücken die belgischen Häfen stärker in den Fokus der Logistiker.

Die Traktion des neuen Zuges findet in Kooperation mit den internationalen Partnern der DB SNCB Logistics, COBRA und Trenitalia statt. Der Zug fährt mit drei Rundläufen pro Woche über Aachen die Rheinschiene entlang durch die Schweiz nach Italien. ■



Kunden aus dem Süden Italiens können seit Kurzem ihre Ware unkompliziert und „flüsterleise“ gen Norden schicken. Umgekehrt laufen auch Güter wieder zurück in den mediterranen Raum. Das Verdienst daran tragen die neuen Shuttle-Züge, die seit Januar 2016 das Länderdreieck Niederlande/Belgien/Deutschland via Rheinschiene mit Italien verbinden.

1.200 ZÜGE PRO JAHR FÜR DIE HUPAC

Die schweizerische Hupac hat DB Cargo als Traktionär insgesamt ein Verkehrsvolumen von 14 Zugrundläufen pro Woche übertragen, das entspricht ca. 1.200 Zügen pro Jahr. Der größte Verkehr umfasst die Verbindung zwischen dem niederländischen Geleen und dem Terminal Busto Arsizio-Gallarate nahe Mailand, Italien. Weitere Verkehre aus dem Wirtschaftsraum Limburg werden mit dem Shuttle Venlo-Busto Arsizio abgewickelt. Ein ausschlaggebender Grund für die Nutzung des hochmodernen Terminals Busto sind die optimalen Umschlags- und Weiterleitungsmöglichkeiten im Gegensatz zu anderen Terminals in der Region.

STRATEGISCHER KNOTENPUNKT GALLARATE

Das 30 Kilometer nordwestlich von Mailand gelegene Terminal Busto in Gallarate hat mehrere entscheidende Vorteile: Es kann direkt über die Autobahn angefahren werden, ohne Ortsgebiete zu durchqueren. Innerhalb von wenigen Minuten erreichen die Lkw die Züge oder setzen die Fahrt zur Enddestination fort. Busto Arsizio-Gallarate bietet darüber hinaus diverse Weiterleitungsoptionen innerhalb des Landes im italienischen Schienennetz. Das Terminal wird von Hupac selbst betrieben.

Ergänzt werden die Verkehre durch die neue Verbindung für P400 Megatrailer zwischen dem belgischen Hafen Zeebrügge und Novara in Norditalien. Sie bilden eine vertikale Achse und ermöglichen kombiniert mit hochmodernen Terminals schnelle und sichere Verbindungen.

Für die Schienentraktion bevorzugt die Hupac Partner, die ihnen eine international durchgehende Traktionsverantwortung bieten: ein einziges Bahnunternehmen von der Quelle bis zum Ziel. Die durchgehende Steuerung vereinfacht Prozesse,

NORDWÄRTS: Zuverlässig gelangen Güter aus dem Süden Europas in kühlere Gefilde.

reduziert die Schnittstellen, erhöht die Qualität und verbessert die Gesamtleistungen des kombinierten Verkehrs. Als europäische Güterbahn hat die DB hier die besten Referenzen und ist somit schon seit vielen Jahren ein idealer Partner für die Hupac. „Die Vorarbeit zu den Verkehren lief bereits seit geraumer Zeit“, erzählt Andrea Clasen-De Cunto, Leiterin Accounts West im Marktbereich Intermodal von DB Cargo. „Wir konnten bereits viel Erfahrung in Geleen vorweisen und hatten die Ressourcen, Verkehre von dort abfahren zu können.“

Herausgekommen ist ein innovatives Produkt mit dem Potenzial, als Referenz für künftige Planungen zu dienen. Die niederländische Tochtergesellschaft DB Schenker Rail Nederland (künftig DB Cargo Nederland) startet mit dem Zug direkt im neuen Rail Terminal Chemelot (RTC) in Geleen. Das intermodale Terminal in der niederländischen Provinz Limburg liegt im Länderdreieck Niederlande/Belgien/Deutschland und bietet eine optimale Anbindung an das Autobahnnetz zur Versorgung der Region.

VENLO ALS ZUSÄTZLICHES HUB

Ein weiterer Zug fährt von Venlo aus ebenfalls nach Busto, fünfmal die Woche. Die 60 Kilometer nördlich von Geleen gelegene niederländische Stadt ist Umschlagplatz für eine Vielzahl von Gütern, die aus den Niederlanden und dem grenznahen Raum hier angeliefert werden. Vor allem sogenannte Halbfertigprodukte treten von hier aus ihre Reise nach Süden an. Der Zug wird von Kunden bestückt, die das Netzwerk der Hupac und die Traktionskompetenz von DB Cargo nutzen. Die Wagen der Züge werden von Hupac gestellt und sind mit lärmarmen Flüsterbremsen ausgestattet. ■

Kontakt | Ralf Frey
Telefon: +49 6131 15-61625
ralf.frey@deutschebahn.com

Kontakt | Andrea Clasen-De Cunto
Telefon: +31 30 2358965
andrea.clasen-de-cunto@dbschenker.com

Foto: DB

FREIE BAHN ÜBER DIE ALPEN

DB Cargo hat alle Züge für Wenzel Logistics übernommen – und dabei eine neue Verbindung zwischen Graz und Frankfurt am Main realisiert.

Eine neue Schienenverbindung verknüpft Südosteuropa mit dem Herzen Deutschlands und den Beneluxstaaten: Seit Anfang des Jahres fährt werktäglich ein Containerzug von Graz in Österreich nach Frankfurt am Main und Neuss. DB Cargo traktioniert den Zug im Auftrag der österreichischen Spedition Wenzel Logistics. Wenzel übernimmt die Auslastung des Zuges.

Der Logistiker hat seinen Sitz in der Steiermark. Wenzels Netzwerk umfasst große Teile von Österreich und reicht bis nach Slowenien, Westungarn, Kroatien, Bosnien-Herzegowina und Serbien. Damit verfügt Wenzel über eine intermodale Lieferkette, die von Südosteuropa bis zu den Niederlanden reicht. Der neue Zug verbindet die Terminals Cargo Center Graz (CCG) in Werndorf und den Umschlagbahnhof Frankfurt/Main Ost und Neuss.

Auf dem Zug fahren 19 Tragwagen mit jeweils 2 45-Fuß-Containern, Wechselbrücken oder Sattelaufhängern mit. DB Cargo stellt die Waggons zur Verfügung. „Es handelt sich hierbei um ultraleichte Tragwagen“, erklärt Ulrich Sontheim, Leiter Kontinentale Accounts im Marktbereich Intermodal der DB Cargo. „Sie sind knapp sechs Tonnen leichter als andere Wagen, und das bei gleichem Beladungsgewicht.“ Damit können noch schwerere Ladungen transportiert werden. Viele der hier transportierten Güter stammen aus der Stahl- und der Automobilzulieferindustrie, auch Sattelaufhänger für große Stahlrollen sind dabei. Das Besondere an den Zügen: Angesichts der Steigungen, die der Zug in den Alpen bewältigen muss, werden zwei Lokomotiven eingesetzt.

„Wir freuen uns über die Zusammenarbeit mit DB Cargo“, erklärt Norbert Wenzel, Geschäftsführer von Wenzel Logistics. „Die langjährige Erfahrung der Bahnexperten sowie die europäische Ausrichtung der Güterbahn haben uns bewogen, die Partnerschaft zu vertiefen.“ Wenzel fährt bereits seit elf Jahren einen Intermodal-Zug zwischen dem Terminal Neuss Intermodal und Graz. Neben diesem Zug, den vormals die österreichische Rail Cargo Austria traktionierte, hat DB Cargo nun auch die Verbindung nach Frankfurt mit fünf Abfahrten pro Woche übernommen. „So konnten zusätzliche Effizienzpotenziale gehoben werden“, erklärt Ulrich Sontheim.

Für die Alpenquerung zwischen Graz und München wurde der Traktionär Lokomotion beauftragt, DB Cargo übernimmt ab München und fährt weiter Richtung Frankfurt und Neuss. Von dort bestehen Anschlussverbindungen, unter anderem in die Benelux-Staaten. Damit verfügen Hersteller und Exporteure aus dem Südosten Europas über eine umweltfreundliche Verbindung zu den Seehäfen. Umgekehrt können größere Mengen von dort aus in die Alpenregion gelangen – und dabei die Fernstraßen entlasten. Der neue Zug wird pro Jahr 15.000 Lkw-Fahrten überflüssig machen und bietet so eine umweltfreundliche Alternative zur Straße. mb ■

Kontakt | Ulrich Sontheim
Telefon: +49 6131 15-61622
ulrich.sontheim@deutschebahn.com

GUTE BERGLUFT:
Der neue Zug entlastet die Alpenstraßen um 15.000 Lkw-Fahrten.



VOR DEM PILOTFAHRZEUG:
Mark Cox (DB Cargo), Paul Johnson (Hitachi) und Mark Wilson (Nissan) (v. l. n. r.).

ZUKUNFT DES LANDVERKEHRS

DB Cargo versteht sich als Vorreiter für nachhaltige Transportlösungen. Jetzt wagt die Bahn in Großbritannien einen Versuch mit elektrisch betriebenen Lieferwagen.

Das Wartungs- und Instandhaltungswerk Toton unweit von Nottingham ist als größtes Werk seiner Art schon immer etwas Besonderes gewesen bei DB Cargo UK. Kein Wunder, dass die britische Güterbahn dort nun erneut mit einer ganz besonderen Innovation punkten will: In Zusammenarbeit mit den Autobauern Hitachi, Nissan und Tevo testet die Güterbahn dort den Einsatz von elektrisch betriebenen Lieferwagen. Die Bahn verfügt selber über eine Flotte von rund 400 Lkw. Paul Wallis, Leiter der Beschaffung bei DB Cargo UK, hat ein entsprechendes Pilotprojekt beauftragt, um zu untersuchen, wie die Emissionen des Klimagases Kohlendioxid und die Kosten für Treibstoffverbrauch gesenkt werden können.

So werden nun in Toton die ersten elektrischen Transporter eingesetzt. Sie haben eine Reichweite von rund 110 Kilometern und können an rund 2.000 Ladepunkten in Großbritannien binnen 20 Minuten zu 80 Prozent wieder aufgeladen werden. 14 dieser Ladestationen befinden sich in unmittelbarer Nähe des Toton-Werks.

Das Potenzial für Einsparungen ist enorm, sowohl bei den Emissionen als auch für die Bilanz. „Wenn man davon ausgeht, dass der Elektro-Lieferwagen auf jeder Meile 2 Pence kostet (umgerechnet 2 Eurocent pro Kilometer), während der Diesel-Transporter das Fünffache kostet, dann lässt sich abschätzen, wie hoch das Potenzial für unsere 400 Lkw ist, die im Jahr rund 40.000 Kilometer hinter sich bringen“, sagt Wallis.

Zwar sind elektrische Fahrzeuge in der Anschaffung teurer, dafür sind die Betriebskosten niedriger. Auch

die Wartung ist unkomplizierter: Über einen angeschlossenen Computer lassen sich viele Probleme relativ einfach identifizieren. Hinzu kommt: Die Fahrzeuge haben eine Leistung von rund 75 kW und erzeugen selbst Strom, wenn sie bremsen. „Mich haben bisher sowohl die Kosten als auch die Umweltvorteile überzeugt“, sagt Wallis. Ob das Experiment in eine praxistaugliche Lösung überführt wird, wird sich zeigen, wenn das Pilotprojekt beendet ist. an ■

Kontakt | Paul Wallis
Telefon: +44 1302 577-460
Paul.P.Wallis@deutschebahn.com

ELEKTROMOBILITÄT: PRAXISTEST IM RHEINLAND

Die Suche nach guten nachhaltigen Konzepten im Landverkehr beschäftigt auch die DB in Deutschland. Gerade erst haben die Logistiker von der Schenker Deutschland AG am Forschungsprojekt zemi-sec teilgenommen. Dabei haben die Logistiker in Köln einen zum Elektro-Lkw umgebauten Sprinter in Kombination mit einem Anhänger im Pilotbetrieb eingesetzt. Das Fahrzeug verfügte über einen Aktionsradius von rund 100 Kilometern. Nach der Beendigung des Projektes hat DB Schenker Deutschland Bilanz gezogen: Das Problem ist weniger die fehlende Reichweite als die niedrige Nutzlast. Für den innerstädtischen Betrieb müsste das Fahrzeug mehr Palettenstellfläche bieten. Siehe auch: www.zemisec.de

Fotos: Wenzel Logistics/Erwin Scherfau, privat



IMMER IN AKTION

Ob Ostern, der Beginn der Gartensaison oder Weihnachten – Deutschlands Discounter versorgen ihre Kunden mit Aktionsware aus der ganzen Welt. Für ein ausgefeiltes Transportkonzept dahinter sorgt die TRANSA Spedition in Hamburg.

PLATZBEDARF:
Jedes Jahr wird im Hamburger Hub die Fracht aus 12.000 Containern umgeschlagen.



EINSATZPLANUNG: Damit der Umschlag im Hub reibungslos funktioniert, müssen zu den Spitzenzeiten genügend Mitarbeiter verfügbar sein.

Wenn Kinder zu Ostern alle Osternester entdeckt haben, können sich die Logistiker zufrieden zurücklehnen. Schon in den Monaten zuvor haben sie Güter und Waren aus allen Winkeln dieser Erde nach Deutschland transportiert, damit sie rechtzeitig eingekauft und pünktlich vom Osterhasen versteckt werden können. Deshalb ist fast immer Peak Time in der Geschäftsstelle der TRANSA Spedition im Hamburger Hafen: Lastwagen fahren an die Laderampen, durch die Ladetore sausen kleine „Ameisen“ oder Schnellläufer, Container werden geöffnet und entladen, Kartons und Kisten werden in riesigen Hallen gestapelt oder in rasantem Tempo an verschiedenen Plätzen gelagert. Andere Mitarbeiter packen Kartons aus, legen Ware auf Paletten, wickeln Schutzfolie herum und verfrachten die Paletten in bereitstehende Güterwaggons und Lastwagen: ein Gewusel und Gemimmel, das für Außenstehende kaum zu durchschauen ist.

Und doch gibt es einige, die immer den Überblick behalten und das scheinbare Chaos dirigieren. Stephan Puvogel zum Beispiel. Er ist Leiter der Geschäftsstelle Hamburg in der 1. Hafenstraße 13 und als solcher Herr der Abläufe, welche die TRANSA Spedition seit mittlerweile drei Jahren für einen großen Consumer-Kunden eingerichtet hat: Im Jahr 2012 beauftragte der Kunde das Unternehmen erstmals mit der Steuerung von Non-Food-Importen über den Hafen Hamburg. „Heute sind wir für diesen Kunden der Dienstleister im Non-Food-Bereich ex Asien“, so Puvogel. Schnelle, zuverlässige und nachhaltigere Transporte durch intelligente Planung sind die Voraussetzung.

Dabei geht es um ein unglaubliches Volumen: In dem Blocklager mit 35.000 Quadratmetern Fläche kommen im Jahr etwa 12.000 40'-Container an, im Durchschnitt knapp 50 Stück am Tag. Über eine halbe Millionen Paletten kommissionieren die TRANSA-Mitarbeiter im Jahr. Sie werden anschließend auf mehr als 17.000 Lkw und Eisenbahnwaggons abtransportiert. „Wir fahren rund 1.500 Lkw-Ladungen im Kombinierten Verkehr“, sagt Puvogel. Zum Beispiel im Einzelwagenverkehr nach Nürnberg und Mannheim. „Ich bin Bahnfan“, gesteht Puvogel. „Der Vorteil der Schiene: Die Waggons kommen abends zuverlässig an, mittags fahren sie wieder ab.“

An den verschiedenen Zielpunkten wiederum übernimmt der Discounter selbst und beliefert seine Filialen in Deutschland.

SAISONGESCHÄFT IM BLOCKLAGER

„Das ist ein Saisongeschäft“, sagt Puvogel. Ostern und Pfingsten, im Herbst und in der Vorweihnachtszeit laufen die Hallen voll mit Aktionsware. „Die Peaks sind allerdings nicht mehr so groß wie in der Vergangenheit“, hat Puvogel festgestellt. „Die Grundauslastung ist über das ganze Jahr einfach hoch.“

Mehrere 100 Lieferanten des Discounters wickeln ihre Transporte über die TRANSA-Geschäftsstelle Hamburg ab. Der Großteil der Artikel gelangt in Containern aus dem Hafen in die Hallen. Manche Güter aus China haben mehr als 10.000 Kilometer auf dem Landweg mit dem Zug hinter sich gebracht. Andere Artikel treffen per Luftfracht in Deutschland ein. Lastwagen holen Ware von Sortimentslieferanten aus Norddeutschland ab und speisen sie in das Cross-



Docking-Lager ein. Hier wird eintreffende Ware quasi über Kreuz neu je nach Empfänger verladen. Das verringert den Lagerbedarf und erhöht die Auslastung der Verkehrsträger bei der Auslieferung.

Bei den Importen über den Hafen steuert TRANSA den Transport in die Halle sowie die Palettierung, Einlagerung und Kommissionierung für den Weitertransport – exakt den Vorgaben des Kunden entsprechend. „Das oberste Gebot ist: Aktionsartikel müssen pünktlich zur Aktion in den Läden liegen. Das haben wir bisher zu 100 Prozent erfüllt, selbst unter schwierigen Bedingungen, wie zum Beispiel Produktionsverzögerungen in Asien“, erzählt Rainer Börnecke, Leiter der Region Nord bei TRANSA. „Auch wenn ein Seeschiff bei Sturm nicht einlaufen kann, müssen wir auf den Punkt liefern.“

GEWACHSENE BEZIEHUNG

Grundlage für dieses gut funktionierende Konzept ist die gewachsene Partnerschaft zwischen Händler und TRANSA. Sie sind bei diesem Auftrag, der stetig größer wurde, miteinander gewachsen. „Wir haben den Kunden von Anfang an begleitet und mussten viel Neues lernen: Anfangs sprachen wir statt von Paletten über Artikelgruppen – und erfuhren dann, dass hinter einem Artikel auf einmal mehrere 100 Container standen!“, sagt Börnecke. Für den Kunden wiederum war die Kooperation mit der DB Cargo-Tochter TRANSA ein Anstoß, die eigene Logistik zu verbessern. Durch den Aufbau einer eigenen Logistikabteilung gewann er nach und nach immer mehr Kontrolle über seine Zulieferketten und über seine Kosten. Weil TRANSA intelligent kommissionierte, sank gleichzeitig die

Zahl der Anlieferungen in den Gesellschaften, was sich auch in der Umweltbilanz beider Unternehmen widerspiegelt. Das Thema Nachhaltigkeit spielt auch bei den Discountern eine wachsende Rolle. So ist die Bahn mit geringeren klimaschädlichen Emissionen ein willkommener Verkehrsträger. „Wir fahren im umweltfreundlichen Schienengüterverkehr und haben es gleichzeitig geschafft, mit einem besonderen Konzept die Auslastung unserer Lkw zu erhöhen“, sagt Puvogel. Dafür sorgt ein Mix aus Cross-Docking und Transshipment: In einem Ladungsträger sind derzeit bis zu 17 Artikel. „Wir haben einen Sammel-lieferschein entwickelt – dieser reduziert den Papier-Aufwand bei Anlieferung.“

TRANSA wiederum nutzt den Auftrag, um selbst kräftig auszubauen. Längst ist es am historisch gewachsenen Standort mit Gleisanschluss und Bahnverkehr eng geworden.

„Heute können wir sagen, dass wir mit dem Kunden ein sehr partnerschaftliches Verhältnis aufgebaut haben“, so Börnecke. „Unser gemeinsamer Antrieb ist Preisqualität.“ War der Aufbau in den ersten drei Jahren für alle Beteiligten sehr aufreibend und anstrengend, haben sich die Prozesse aufgrund des gegenseitigen Vertrauens mittlerweile gut eingespielt. „Jetzt sind wir in einer guten Position und wollen den Vorsprung nutzen, um dem Kunden noch weitere Dienstleistungen anbieten zu können“, sagt Börnecke. an ■

Kontakt | Stephan Puvogel
Telefon: +49 40 3037439-25
Stephan.Puvogel@transa.de

Foto: Michael Neuhaus



WIE FÜR DIE SCHIENE GEMACHT

Für schwere Massengüter wie Sand und Kies ist die Güterbahn das perfekte Transportmittel. Die Unternehmen Boerner Kies und DB Cargo arbeiten bereits seit vielen Jahren zusammen und haben gemeinsam viele innovative Lösungen erarbeitet.

SCHWERLAST- VERKEHR:

Jeder Schüttgutwagen kann 68 Tonnen Zuladung transportieren.

Der kleine Ort Trabititz liegt dort, wo die Saale ihre letzte große Schleife macht. Anfang der 1990er-Jahre eröffnete die Firma Kies- und Steinwerk Boerner dort und im nahe gelegenen Schwarz eine Sand- und Kiesgrube. Das Unternehmen hatte die hohe Qualität der Zuschlagstoffe in der Region erkannt.

Heute gehört Boerner Kies, so nennt sich das Unternehmen in Kürze, dem traditionsreichen Familienunternehmen SCHWENK Zement aus Ulm, das heute in der fünften Generation betrieben wird. Mit

Boerner Kies gehört ein Unternehmen zu der Gruppe, in dem der Schienengüterverkehr zum festen Bestandteil der Unternehmens-DNA geworden ist.

Dies war jedoch nicht von Anfang an so: Anfangs belieferte Boerner Kies die lokale Beton- und Fertigteilindustrie per Lkw. Später erwiesen sich die Baustellen im rund 150 Kilometer entfernten Berlin als dankbare Abnehmer von Sand und Kies aus Sachsen-Anhalt. Auch dorthin wurden die Zuschlagstoffe zunächst mit dem Lkw gefahren, im Schnitt 120 Touren pro Tag. Allerdings konnten die Transporte selten

termingerecht erfolgen; die zahlreichen Baustellen auf der A 9 und der B 100 machten die Planungen zunichte. Lange Staus sorgten sogar für Lieferausfälle bei den Kunden.

KIES FÜR DIE HAUPTSTADT

Boerner Kies entschied sich daher, Umschlagplätze einzurichten und sie per Schiene sicher zu versorgen. Dass die Wahl hierbei auf die Schiene fiel, hat mehrere Gründe. Zum einen ist die Güterbahn das perfekte Transportmittel für schwere Massengüter wie Sand und Kies in großen Mengen. Die Laufzeiten sind kurz, vor allem im Vergleich zum Binnenschiff. „Hohe Zuverlässigkeit, Kontinuität und keine negative Beeinträchtigung der Qualität unserer Produkte beim Transport“, so fasst es Udo Flüchter, Geschäftsführer von Boerner Kies, zusammen.

Die Baubranche folgte dem Beispiel der Sachsen-Anhaltiner. Boerner Kies ging aber bereits einen Schritt weiter. Die Absatzrichtung änderte sich. Jetzt gingen Sande und Kiese auf der Schiene in Richtung Norden, nach Niedersachsen und in die Niederlande. Teilweise haben die Kunden wie zum Beispiel ein Betonfertigteilwerk im niedersächsischen Spelle einen eigenen Gleisanschluss. Auch das Transportbetonwerk der TRABET in Berlin-Neukölln, ebenfalls eine Tochter der SCHWENK Zement, wird über die Schiene beliefert.



Fotos: DB Schenker

DB Cargo beweist hier Flexibilität: Der Baustoffmarkt steht aufgrund der vorhandenen Überkapazitäten in den letzten Jahren ständig unter Preisdruck. Hinzu kommen äußere Faktoren wie Finanz- und Wirtschaftskrisen, die etwa in den Niederlanden zu einem nachhaltigen Einbruch der Baukonjunktur führten. „Um auf solche Entwicklungen reagieren zu können, ist es wichtig, zusammen mit dem Endkunden weiter an der Optimierung der gemeinsamen Logistik zu arbeiten“, erklärt Thomas Sülzle, Werksleiter von Boerner Kies. „Neben einer schnellen



**SCHÜTTGUT-
BELADUNG:**
Schnelle Prozesse sind im Geschäft entscheidend.

Be- und Entladung sind die eingesetzten Wagen, Prüfung möglicher Kombiverkehre, Nettogesamtlast sowie die mögliche Ganzzuglänge entscheidend.“

„Die Zusammenarbeit funktioniert auf Augenhöhe“, bestätigt Tobias Schäfer, Key Accounter für SCHWENK Zement bei DB Schenker Cargo. „Wir werden als Partner wahrgenommen. SCHWENK Zement möchte mit uns gemeinsam die Verkehre optimieren. Wir bieten Flexibilität und machen auch Verkehre außer der Reihe möglich, auch am Wochenende.“

Damit die Versorgung per Schiene funktioniert, müssen einige Voraussetzungen stimmen: So müssen auf der Belade- sowie auf der Entladeseite die technischen Voraussetzungen für eine schnelle Abwicklung des Umschlages gegeben sein. Bei einer Nettolast von im Schnitt 2.000 Tonnen pro Ganzzug müssen Ver- und Entlader über eine ausreichend große Halde verfügen. Das erfordert hohe Investitionen auf beiden Seiten, die sich nur über eine lange Laufzeit amortisieren können. Daher laufen die Lieferverträge, die SCHWENK Zement mit seinen Kunden abschließt, mindestens ein Jahr lang.

„Unsere nachhaltig bewährte Logistik ist ein wesentlicher Grundpfeiler für unseren Unternehmenserfolg“, so Udo Flüchter. Zwar sei eine internationale Vermarktung von Sand und Kies aus den bestehenden Produktionsstandorten derzeit nicht in Sicht. „Aber wer weiß, wie sich die internationalen Märkte entwickeln werden. Für diesen Fall haben wir mit der DB Cargo den richtigen Partner an unserer Seite“, sagt Flüchter.

Tobias Schäfer von DB Cargo freut sich über das Lob. Den Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter (BIC) sieht er gerüstet, auch für zukünftige Herausforderungen auf dem internationalen Markt. mb ■

Kontakt | Tobias Schäfer
Telefon: +49 6131 15-61247
Tobias.Schaefer@deutschebahn.com

LAGERUNG:
2.000 Tonnen fasst jeder Zug - große Halde sind Voraussetzung.



RASANTES WACHSTUM DANK CARGILL-AUFTRAG

Die französische DB Cargo-Beteiligung OFP Atlantique baut ihre Position im Hafenhinterlandverkehr aus.

Die französische Hafenbahn OFP Atlantique hat im bretonischen Hafen Nantes Saint-Nazaire einen wichtigen Kunden unter Vertrag genommen. Die Bahn, an der die französische DB Cargo-Tochter Euro Cargo Rail (ECR) beteiligt ist, fährt seit September 2015 Transporte für den französischen Agrar-Konzern Cargill. Dieser betreibt in Saint-Nazaire und Montoir-de-Bretagne zwei Öl-Mühlen für Raps und Sonnenblumen, die Grundstoffe für eine nahe gelegene Biosprit-Anlage erzeugen. OFP Atlantique hat nun den Auftrag bekommen, die beiden Cargill-Mühlen mit Rohstoffen auf der Schiene zu versorgen.

„Das ist für uns die erste Möglichkeit, für diesen wichtigen Kunden tätig zu werden“, sagt Sébastien Marder, Managing Director von OFP Atlantique. „Dieser Auftrag ist das Ergebnis von Kontakten, die wir in den vergangenen Jahren auf Initiative der ECR geknüpft haben.“ Mit seinem Angebot, das OFP Atlantique nach einer Ausschreibung Ende 2014 vorlegte, konnte sich das Unternehmen gegen harte Konkurrenz durchsetzen.

Dabei beruhen die Transporte auf einem ganz neu ausgearbeiteten Transportkonzept. Mit Unterstützung durch die ECR beinhaltet es die notwendige Flexibilität, um insgesamt 85 Bedienpunkte anfahren zu können. Gesteuert werden die Verkehre aus Saint-Pierre-des-Corps an der Loire.

HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT GARANTIERT

Rund 400.000 Tonnen Getreide soll OFP Atlantique nun jedes Jahr fahren. Sechs Züge bringen jede Woche Nachschub im Einzelwagenverkehr nach Montoir.

Drei weitere Doppelzüge mit 44 Waggonen in der Woche versorgen Saint-Nazaire.

Dabei hat sich OFP Atlantique zu 95 Prozent Service-Zuverlässigkeit verpflichtet, was aus Sicht der Bahn ein reibungsloses Zusammenarbeiten der Produktionsteams voraussetzt. „Es ist sowohl für OFP Atlantique als auch für ECR strategisch enorm wichtig, dass dieser Auftrag erfolgreich realisiert wird“, so Marder. „Wir arbeiten seit Kurzem gut zusammen, um unsere Präsenz an der Atlantikküste zu verstärken. Nun müssen wir einen Schritt weiter gehen, um in der Region führend zu werden.“

Mit dem Auftrag konnte OFP Atlantique seine Transportleistung aus dem vergangenen Jahr um rund 70 Prozent steigern. Rund 800.000 Tonnen transportierte OFP Atlantique 2015.

Das Unternehmen ist in den Häfen Nantes-Saint-Nazaire und La Rochelle aktiv. Der Hafen von Nantes Saint-Nazaire ist Frankreichs wichtigster Atlantikhafen und der viertgrößte des Landes. Für die Agrarindustrie fährt OFP Atlantique Getreidetransporte nach La Rochelle. Den Auftrag mit Cargill will OFP Atlantique nun nutzen, um sich im strategisch bedeutsamen Hinterland zwischen den beiden Atlantikhäfen besser als Operateur zu positionieren. Der US-amerikanische Agrarkonzern Cargill ist in Frankreich nach eigenen Angaben seit fast 50 Jahren tätig und beschäftigt an 21 Standorten rund 2.500 Mitarbeiter. **an** ■

Kontakt | Sébastien Marder
Telefon: +33 637 5860-21
s.marder@ofp-atlantique.com

SCHÜTTGUT:
Eine Lokomotive der ECR vor einem Zug an der Ladestation.

SCHWERE LASTEN AUS DER TOSKANA

Baraclit ist Italiens Marktführer für Betonfertigteile. Für die schweren Komponenten des Kunden setzt DB Cargo besondere Waggonen ein.

Baraclit – das ist eine dieser ungewöhnlichen Erfolgsgeschichten, die aus Italien eine der weltweit bedeutendsten Volkswirtschaften machen: Das Unternehmen ist nach eigenen Angaben Marktführer in Italien, was Betonfertigteile für Industrie, Handel und Logistik betrifft. Am Standort Bibbiena rund 40 Kilometer nördlich von Arezzo beschäftigt das Unternehmen 350 Mitarbeiter und verfügt über eine gigantische Produktionsfläche von 300.000 Quadratmetern.

Baraclit beruft sich auf die besondere Nachhaltigkeit seiner Produkte: eine Architektur nach einem hohen Green-Building-Standard und integrierte Solaranlagen machen Baraclit-Gebäude besonders umweltfreundlich. Zudem werden 90 Prozent der Energie, die zur Herstellung der Bauteile benötigt wird, aus erneuerbaren Quellen gewonnen.

JEDEN TAG ENTSTEHT EIN BARACLIT-GEBÄUDE

Mehr als 15.000 Bauten wurden in Deutschland, Frankreich, Italien und der Schweiz mit Baraclit-Bauteilen errichtet – im Durchschnitt entsteht jeden Tag ein Gebäude. Dabei setzt das Unternehmen auf eine intelligente Logistik: 25 eigene Fahrzeuge und Kräne sowie 5 Schwerlastwagen bringen das Material zum Kunden.

Auf der langen Strecke setzt Baraclit vor allem auf die Bahn. Erhält Baraclit einen Kundenauftrag, entscheidet der somit auch über den Transportmodus. „Wir haben uns für DB Schenker Rail Italia (zukünftig DB Cargo Italia) entschieden, weil das Unternehmen uns Waggonen mit der richtigen Länge und Kapazität garantiert“, sagt Patrizio Alberti, Technischer Leiter bei Baraclit. „Außerdem waren Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit die Schlüsselemente für unsere Entscheidung für DB Schenker Rail Italia. Das Team ist immer professionell und hilfsbereit, wenn es darum geht, Probleme zu lösen.“

„DB Schenker Rail Italia fährt seit zwei Jahren für den Kunden Baraclit“, erzählt Riccardo Fricke, Key Account Manager bei DB Schenker Rail Italia Services. „Unser Vorteil ist, dass wir nicht nur eine Kompetenz bei der Verladung von übergroßen Bauteilen besitzen, sondern auch die nötige Flexibilität, um die Transporte sicher und zuverlässig anzufahren.“

Dabei bestand die größte Herausforderung in der Stellung der richtigen Waggonen. Die Wagen für Baraclit werden im Chiasso-Hub aus der Schweiz und dem italienischen Netzwerk zusammengeführt. Dabei arbeiten das Wagen-Management in Duisburg und bei DB Schenker Rail Italia Services eng zusammen. „Es dauert einige



Zeit, die Wagen zur Verfügung zu stellen, denn sie sind im internationalen Netzwerk nicht immer verfügbar. Aber dank der guten Zusammenarbeit können die leeren Wagen rechtzeitig und entsprechend der Kundenplanungen nach Bibbiena gebracht werden“, so Fricke.

Weil die Güterbahn Baraclit-Produkte vor allem in die Schweiz nach Schwerzenbach, Rothenburg und St. Triphon fährt, setzt DB Schenker Rail Italia offene Flachwagen mit bis zu 22 Metern ein. Für sie hat Baraclit eigens Träger entwickelt, damit die Waggonen Betonfertigteile aufnehmen können, die bis zu 25 Tonnen wiegen. Im Durchschnitt fahren 20 solcher Waggonen in einem Zug. Besonders kompliziert ist das Verladen: Bis zu zwei Wochen kann es dauern, bis ein Zug mit den schweren, aber empfindlichen Teilen beladen ist. Am Zielort wird der Zug wiederum mit Sorgfalt entladen. Ein spezialisiertes Baraclit-Team transportiert die Bauteile anschließend entsprechend dem Baufortschritt auf die Baustelle des Gebäudes – just in time. **an** ■

Kontakt | Riccardo Fricke
Telefon: +39 02 36706-726
riccardo.fricke@deutschebahn.com

Mehr über Baraclit finden Sie unter: www.baraclit.it

BESONDERE BEHANDLUNG:
Bis zu zwei Wochen kann es dauern, bis ein Zug mit den empfindlichen Baraclit-Elementen beladen ist.



SÜDDEUTSCHER KRAFTAKT

RIESENBOHRER: Für den Fildertunnel fräst sich die Tunnelbohrmaschine durch 9,5 Kilometer Gestein. Der Tunnel verbindet den Hauptbahnhof Stuttgart mit der höher liegenden Filderebene.

Beim Bau des Fildertunnels zwischen Stuttgart-Hauptbahnhof und der Filderebene setzen die Bauherren auf die Kompetenz von DB Cargo. Grund: Der Transport von Abertausenden tonnenschweren Bauteilen für den Tunnel hätte wohl jeden anderen Logistiker überfordert. „Wir halten durch unsere Züge die Baustelle am Laufen“, sagt Otto Fiedler, Kundenberater im Branchenteam von DB Cargo. Denn sollte die Tunnelbohrmaschine einmal stehenbleiben, würde das pro Tag viele zehntausend Euro kosten.

In Stuttgart entsteht Deutschlands drittgrößter Tunnel: 9,5 Kilometer lang ist das Bauwerk, das als Teil der Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen den Hauptbahnhof im Stuttgarter Talkessel mit der rund 155 Meter höheren Filderebene verbinden wird. Der Tunnel folgt dabei der Luft-

linie und unterquert die Stadtteile Degerloch und Möhringen. Bis zu 220 Meter hohe Gesteinsschichten türmen sich über dem Verkehrsweg auf.

Der Fildertunnel wird in vier Teilabschnitten mit zwei Röhren gebaut. Im Oktober wurde der erste Bauabschnitt beendet, im April soll Abschnitt zwei eröffnet werden – zuvor muss die gigantische Tunnelbohrmaschine für ihren Einsatz umgedreht werden. Nach der Bohrung werden die Tunnel mit Betonsegmenten, sogenannten Tübbings, ausgekleidet, die die Wand stützen und das Gleisbett schützen. Sie haben je nach Streckenabschnitt eine Dicke von 45 bis 60 Zentimetern und werden von Max Bögl in Sengenthal in der Oberpfalz produziert. Aus der Oberpfalz werden sie mit dem Zug nach Altbach im Landkreis Esslingen transportiert: Ins-

Der Fildertunnel bei Stuttgart wird zum drittgrößten Bauwerk seiner Art in Deutschland. Die Güterbahn liefert die notwendigen Tunnelsegmente just in time.

gesamt rechnet DB Cargo mit 380 Zügen à 20 Wagen. Dafür setzt die Bahn sechsachsige Wagen ein, die einen Ring mit einem Nettogewicht von rund 70 Tonnen tragen.

Die Ganzzüge haben eine Auslastung von mehr als 2.000 Tonnen für den oberen Fildertunnel. Für den unteren Fildertunnel sind die Züge deutlich schwerer und müssen in Doppeltraktion gefahren werden. In Altbach werden die Tübbings mit einem speziellen Gabelstapler auf Lkw umgeschlagen, die den Transport bis zur Tunnelöffnung am Flughafen Stuttgart übernehmen. Rund 23.000 Fahrten sind dafür notwendig, die vorwiegend nachts stattfinden sollen.

„Vor allem das Zusammenspiel von der Verladung im Fertigungswerk bis zum Transport zum Tunnelportal ist eine logistische Herausforde-

rung“, sagt Fiedler. „Die erste Etappe konnte durch die engagierte und flexible Zusammenarbeit zwischen Planung, Disposition und dem Rangierpersonal vor Ort mit Bravour gemeistert werden.“ Je nach Vortriebsgeschwindigkeit der Tunnelbohrmaschine mussten drei bis vier Züge pro Woche gefahren werden, wofür ein Wagenkontingent von 60 Samms-Wagen notwendig war. Um bei etwaigen Zugausfällen durch Streik, Unwetter oder Baustellen den störungsfreien Ablauf beim Tunnelvortrieb zu gewährleisten, wurde unmittelbar vor dem Tunnelportal ein Tübbing-Lager für 40 Ringe angelegt.

Kontakt | Otto Fiedler
Telefon: +49 911 219-6220
Otto.fiedler@deutschebahn.com



AKTIVER ANSCHLUSS:
Tausende Tonnen Kalk können nun auf Güterwaggons zum Kunden transportiert werden.

LHOIST-WERK IN ISTEIN WIEDER AM SCHIENENNENETZ

Nach 15 Jahren liefert das süddeutsche Kalkwerk erneut per Bahn.



FÖRDERUNG FÜR DEN GLEISANSCHLUSS

Ein Güterzug verbraucht zwei Drittel weniger Energie und stößt drei Viertel weniger Kohlendioxid als ein Lkw aus. Diesen Klimaschutzbeitrag unterstützt der Bund und hilft daher Unternehmen, die sich für einen eigenen Gleisanschluss entscheiden. Mit der Gleisanschlussförderrichtlinie hat der Bund ein wirksames Programm aufgebaut und 130 Anträge bis Ende 2013 mit insgesamt 96,5 Millionen Euro gefördert.

Die Unterstützung erfolgt in Form von rückzahlbaren Zuschüssen, die maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten umfassen. Bedingung für den Zuschuss ist der Nachweis des Unternehmens, „dass mit dem geförderten Gleisanschluss mindestens das neue oder das bisherige und zusätzliche Transportvolumen abgewickelt wird“, so die Richtlinie. Zuständig für die Förderung ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Weitere Informationen unter www.eba.bund.de und <http://www.gleisanschluss.info>

Für Kalkstein, der erst nach vielen Millionen Jahren entsteht, sind 15 Jahre gewiss keine lange Zeit. Für ein Kalkwerk, das seine weiße Ware aufgrund eines fehlenden Gleisanschlusses 15 Jahre lang nicht auf dem Schienenweg transportieren kann, hingegen schon.

Bis vor einigen Monaten war das süddeutsche Kalkwerk Istein, das zur belgischen Lhoist-Gruppe gehört und nur wenige Kilometer von der Schweizer Grenze entfernt liegt, vom Bahnverkehr völlig abgeschnitten. Heute jedoch, nach 15 Jahren und unter anderem auch dank der Verkehrsentlastung durch die Eröffnung des Katzenbergtunnels, fahren die Züge wieder. Werksleiter Peter Leifgen zeigt sich erleichtert: „Wir sind ausgesprochen froh darüber, dass wir unsere Kunden wieder per Bahn beliefern können, auch wenn es sich bisher nur um ein Potenzial von rund 10.000 Tonnen pro Jahr handelt. Grundsätzlich haben wir mit der Reaktivierung aber auch die Möglichkeit geschaffen, unsere Betriebsstoffe über die Schiene zu erhalten.“

Aus Kapazitätsgründen war im Jahr 2000 die Strecke ins Kalkwerk Istein trotz eines Potenzials von damals rund 50.000 Jahrestonnen stillgelegt worden. Seit August 2015 fahren die Kesselwagen wieder regelmäßig in die Schweiz.

GEMEINSAMES ENGAGEMENT

Mit Daniel Knaus von DB Schenker Schweiz (zukünftig DB Cargo Schweiz) sowie dem Produktionszentrum Mannheim und der SBB Cargo organisierte das Team um Markus Tiburczy, DB Cargo Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter Kalk, Gips und Slurry, den Verkehrsbetrieb des Kalkwerks Istein. Dafür musste ein Zweiegefahrzeug durch das Werk Istein für die Rangierarbeiten beschafft werden und es wurden die Bedienfahrten von Weil am Rhein nach Istein geplant. Außerdem galt es, die Übernahme durch die SBB in Basel sowie die Verzollung an der Grenze zu organisieren. „Die Wiederinbetriebnahme war nur durch die aktive Beteiligung im Kalkwerk, im Produktionszentrum Mannheim, bei der SBB Cargo und der Zollabfertigung in Weil am Rhein möglich“, stellt Markus Tiburczy fest.

Heute fahren pro Woche sechs bis acht Wagen mit rund 220 bis 230 Tonnen gebranntem Kalk über die Schweizer Grenze, wo sie am Wochenende entladen und zur Beladung während der Woche wieder nach Istein gebracht werden. an ■

Kontakt | Markus Tiburczy
Telefon: +49 6131 1561-228
markus.tiburczy@deutschebahn.com



NEUE VERBINDUNG FÜR THÜRINGENS MITTE

TFG Transfracht integriert das Terminal Erfurt in das AlbatrosExpress-Netzwerk und baut die Verbindungen zwischen den deutschen Seehäfen und Ostdeutschland auf 44 Abfahrten pro Woche aus.

Die Herstellung und der Vertrieb von Möbeln und Einrichtungsgegenständen ist längst eine globale Angelegenheit geworden. Die Hersteller lassen einen immer größeren Teil ihrer Produktpalette in China fertigen. Um den Bestand in deutschen Möbellagern auch in Zeiten saisonal schwankender Nachfrage stabil zu halten, wird eine zuverlässige Logistikkette benötigt. Die Konsumgüter treffen mit Seeschiffen in den deutschen Häfen ein und müssen von dort aus schnell und effizient an ihren Bestimmungsort im Hinterland transportiert werden.

Möbellieferanten, die einen schnellen Transport über eine lange Distanz benötigen und die auf ihren CO₂-Ausstoß achten, setzen hierbei zunehmend auf den Kombinierten Verkehr, bei dem der Hauptlauf per Schiene und lediglich die Zustellung auf der letzten Meile per Lkw erfolgt. So auch ein namhafter Möbellieferant, der sein Distributionszentrum in Erfurt über den Norden beliefert. Die Beauftragung mit diesen Verkehren war für TFG Transfracht der Anlass, das Terminal Erfurt zum 2. Februar 2016 an ihr AlbatrosExpress-Netzwerk anzubinden. Die Züge verkehren künftig fünfmal wöchentlich zwischen dem Terminal Erfurt-

Vieselbach und den Container-Terminals in Bremerhaven und Hamburg. „Wir freuen uns, durch die direkte Anbindung der Nachfrage nach intermodalen Transportlösungen in der Region nachzukommen“, erklärt Frank Gedat, Regionalleiter Ost der TFG Transfracht.

Das Terminal Erfurt wurde Mitte der 90er-Jahre als Ergänzung zum Güterverkehrszentrum errichtet und ist über den Bahnhof Vieselbach optimal an die Hauptstrecke Halle/Erfurt-Berlin angebunden. Straßenzugang besteht über das regionale Straßennetz an die A 4 in alle Richtungen. Das Terminal wird von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) betrieben, die 2003 den Betrieb des Terminals übernommen hat. Durch die erfolgreiche Ansiedlung neuer Unternehmen sowie die Gewinnung neuer Schienentransporte, unter anderem für die örtliche Möbellagerbranche, steigen die Umschlagmengen seither kontinuierlich. mb ■

Kontakt | Frank Gedat
Telefon: +49 30 297-11741
Frank.Gedat@transfracht.com

IDEALE LAGE:
Das Terminal Erfurt bindet die Landeshauptstadt Thüringens an die europäischen Schienenwege an.

Fotos: DB/Markus Tiburczy, Stadtverwaltung Erfurt/Reinhard Lemitz



NACHGEFRAGT

ABSURDES AUF DER STRASSE

Krzysztof Ruszala ist ein Wanderer zwischen den Welten: Wochentags ist er für DB Schenker Rail Spedkol tätig. In seiner Freizeit wird er zum Fernsehjournalist: Mit Kamil Jaśkowski deckt er die alltäglichen Absurditäten auf Polens Straßen auf. Für den Sender TVN Turbo dreht er die beliebte Sendung „Road Absurdities“.

Eisenbahner und TV-Journalist – wie passt das zusammen?

Die Welt der Medien hat mich immer fasziniert – obwohl mir mein Job großen Spaß macht. Ich habe vor acht Jahren bei DB Schenker Rail Spedkol angefangen, damals in der Instandsetzung. Seit Anfang 2014 arbeite ich in meinem jetzigen Job. Ich bin für das Sicherheitsmanagement in Kędzierzyn-Koźle bei Oppeln zuständig und muss entsprechende Maßnahmen planen, umsetzen und kontrollieren. Gleichzeitig wollte ich immer schon im Fernsehen auftreten. Also habe ich mein Glück versucht!

Wie haben Sie das gemacht?

Mein Kollege Kamil Jaśkowski hatte herausgefunden, dass der Privatsender TVN Turbo ein Casting für die Sendung „Road Absurdities“ gestartet hat. Wir haben kurz überlegt und uns dann beworben.

Und haben aus dem Stand gegen mehr als 500 Konkurrenten gewonnen ...

Ja! Heute ist „Road Absurdities“ im Zuschauer-Ranking die drittbekannteste Sendung bei TVN Turbo. Auch die Wiederholungen erreichen Rekordwerte bei den Zuschauerzahlen. Ich hätte nie gedacht, dass nach sieben Sendungen eine weitere Staffel gedreht wird, die zwölf Episoden enthält. Gerade jetzt drehen wir die dritte Staffel, die im September 2015 begonnen hat.

VOR ORT:
Ruszala beim Dreh.

Wie funktioniert die Sendung?

Wir fordern Zuschauer auf, ihre Ideen einzusenden: über den regionalen Automarkt, über absurde Regeln oder Beschilderungen im Verkehr, über Blitzer oder lustige Gadgets, die in den Filialen der Autohäuser und anderer Geschäfte verfügbar sind. Anschließend überprüfen die Mitarbeiter in unserem Team die Angaben vor Ort. Sie dokumentieren die gesamte Story und schreiben anschließend ein Skript. Das wird abgedreht und gesendet. Sogar die Behörden schauen die Sendung an und werden anschließend aktiv. Eines Tages haben wir an einem Ort in der Nähe von Łódź festgestellt, dass all die absurden Schilder direkt nach unserer Sendung entfernt worden waren. Das zeigt: Obwohl wir unsere Zuschauer vor allem unterhalten wollen, haben unsere Nachforschungen Wirkung!

Und wie lebt es sich in diesem Spagat als Fernsehstar?

Es ist nicht einfach, meinen normalen Beruf und die TV-Produktionen zu verbinden. Dafür gehen mein Urlaub und die meisten freien Wochenenden drauf. Auch wenn mir die Show unheimlich Spaß macht – manchmal fehlen mir die langen Fahrradtouren, die ich früher gemacht habe. **an** ■

<http://www.tvnturbo.pl>

ZAHLEN, BITTE!

500

Millionen Euro hat DB Cargo in den vergangenen Jahren investiert, um ältere Diesel-Lokomotiven mit neuen, klimafreundlichen Motoren auszustatten. Damit konnten drei von vier Verbrennungsmotoren modernisiert werden. Hintergrund dieses Engagements ist die Nachhaltigkeit des Schienengüterverkehrs, der sich DB Cargo verpflichtet fühlt. Denn Güterverkehr auf der Schiene verbraucht weniger Energie und stößt weniger klimaschädliche Gase aus als Gütertransport auf der Straße: Ein Güterzug verbraucht zwei Drittel weniger Energie und drei Viertel weniger Kohlendioxid als ein Lastwagen – gemessen beim Transport von Kfz-Zubehör von Hamburg nach München. Aber: Nur Fahrzeuge auf dem neuesten Stand der Technik sind auch auf dem neuesten Stand des Umweltschutzes.

SAVE THE DATE

Kommende Messen und Branchenveranstaltungen mit Beteiligung von DB Cargo – nutzen Sie die Gelegenheit zu einem persönlichen Treffen!

10-12
MAI

Birmingham/UK

Die Messe Multimodal ist die größte Transport- und Logistikmesse in Großbritannien. <http://www.multimodal.org.uk>

30-03
MAI-JUNI

München/Deutschland

Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft mit 3.081 Ausstellern aus 59 Ländern. www.ifat.de/

31-02
MAI-JUNI

Kielce/Polen

Die Autostrada-Poland-Messe ist ein wichtiger Treffpunkt für Unternehmen aus der Bauindustrie. <http://10times.com/highway-kielce-poland>



ZEITZEICHEN

E-MOBILITY IM GÜTERVERKEHR

Im Jahr 1879 stellte Siemens & Halske eine elektrische Bahn auf der Berliner Gewerbeausstellung vor: „Geschwindigkeit etwa Pferdebahngeschwindigkeit“, schrieb Werner von Siemens seinem Bruder Carl. „Es lässt sich darauf in der That jetzt was bauen!“ Mehr als ein Jahrzehnt zuvor hatte Siemens das dynamoelektrische Prinzip entdeckt, das elektrische Motoren für den Transport von Personen und Waren möglich machte. Tatsächlich trat in den kommenden Jahren der Elektromotor einen Siegeszug gegen die Dampfmaschine an: Straßenbahnen, Grubenbahnen, gar eine elektrische U-Bahn – bald erwies sich der Elektromotor als zuverlässiger Antrieb, der noch dazu in den Gruben hohe Sicherheit versprach. Allerdings hatte die E-Lokomotive anfangs mit den Problemen der Normierung zu kämpfen, vergleichbar mit den heutigen Auseinandersetzungen um Ladestationen oder Akku-Regeln. Viele Städte und Länder experimentierten mit eigenen Stromsystemen. Die ersten Bahnen mit

Elektrotraktion wurden mit Gleichstrom oder mit Drehstrom betrieben. So konnten Fahrzeuge mit einfachen Fahrmotoren und einfachen Steuerungen eingesetzt werden. Entscheidend für den Durchbruch des elektrischen Antriebs in Deutschland war, dass 1912 alle Länderbahnstrecken auf Einphasenwechselstrom umgestellt wurden: Diese Technik machte einfachere Fahrleitungen und Energieversorgung möglich. In den kommenden Jahrzehnten wurden weite Teile des deutschen Streckennetzes elektrifiziert. Heute sind weniger als 60 Prozent des Streckennetzes elektrifiziert, rund 90 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene werden elektrisch erbracht. Eine große Herausforderung ist noch die problemlose Durchfahrt elektrischer Lokomotiven über die Grenzen hinweg. Noch größer ist allerdings die Herausforderung, E-Mobility auf der Schiene wirtschaftlich tragfähig zu gestalten: Der umweltfreundlichste Verkehrsträger, die Schiene, kämpft gegen immer stärkere Konkurrenz. **an** ■

Impressum

Herausgeber
DB Cargo
Marketing
Edmund-Rumpler-Straße 3
60549 Frankfurt am Main

Verantwortlich für den Inhalt
Hendric Fiege
Leiter Marketing (V. i. S. d. P.)
Annette Struth, Leiterin
Marketing Communications

Projektleitung
Christian Schaalo
Telefon: +49 (0)69 265-34463
E-Mail: christian.schaalo@deutschebahn.com

Verlag
G+J Corporate Editors GmbH
Stubbenhuk 10, 20459 Hamburg

Redaktion
Axel Novak (an, Ltg.),
Mirko Heinemann (mh)

Gestaltung
Jürgen Kaffer (Ltg.),
Maret Tholen

Fotoredaktion
Olga Kessler, Michael Pfister

Druck
Pfitzer GmbH & Co. KG, Renningen

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem
Papier gedruckt.

DB Cargo im Internet:
www.dbcargo.com

Neukundeninfo:
DB Cargo AG
Masurenallee 33
47005 Duisburg
E-Mail: neukundenservice@deutschebahn.com
Service-Nummer Neukundeninfo:
Telefon: +49 (0)203 9851-9000

Ihr Kontakt zur Redaktion sowie
für Sammelordnerbestellungen
oder Abonnements:
l-railways@deutschebahn.com

Die Ausgabe 02 | 2016 von
railways erscheint im Juni 2016.

RAILWAYS NEWS

Der Newsletter von DB Cargo

**IMMER
INFORMIERT**
Die Neuigkeiten
auf einen Blick.

**SCHNELL UND
AKTUELL**
Wir informieren
Sie nun
auch abseits
der *railways-*
Ausgaben.

ZWEISPRACHIG
railways News
erscheint
auf Deutsch
und Englisch.



Melden Sie sich für unseren
Newsletter an und verpassen Sie keine
News von der Schiene.

ANMELDEN UNTER
www.dbcargo.com/newsletter