

# railways

DAS KUNDENMAGAZIN VON DB CARGO



NR. 03 | 16



## DIE UMSCHLAGEUROPA MEISTER

Im Kombinierten Verkehr steuert DB Cargo die Lieferketten der Kunden über alle Verkehrsträger hinweg

Seite 08

**SICHERHEIT**  
**Rail Safety Days**  
**mit den Kunden**

Seite 26

**SERVICES**  
**Neues Depot in**  
**Kornwestheim**

Seite 40

**SÜDEUROPA**  
**KV-Züge nach**  
**Griechenland**

Seite 18





## DER CONTAINER EROBERT DIE WELT

*In einigen Jahren wird weltweit jede dritte Frachttonne im Container transportiert, sagen Experten. Die Stahlbox ist der ideale Behälter für die meisten Güter, ob Palettenware, Autos, Schüttgut oder sogar Flüssigkeiten. Lassen Sie uns gemeinsam die Chancen nutzen, die der Container bietet! Denn die Güterbahn ist für den Kombinierten Verkehr bestens geeignet und gerüstet – auf der Schiene, der Straße und über das Wasser. Dieses Thema ist Schwerpunkt der vorliegenden railways.*

*Diese Ausgabe bietet zudem eine Chance für Sie als Leser, Ihre Ideen in die railways einzubringen. Wir haben einen Fragebogen dem Magazin beigelegt und ins Internet gestellt, um Ihre Meinung zu erfahren: Welchen Nutzen hat railways für Sie? Wie finden Sie das Magazin? Was können wir besser machen? Durch Ihre Teilnahme an der Befragung unterstützen Sie zudem einen guten Zweck: Pro Fragebogen spenden wir einen bestimmten Betrag für das Atmosfair-Projekt „Effiziente Öfen“ in Ruanda – mehr dazu auf der Umfrage-Seite!*

*Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung und wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!*

Andreas Busemann

Vorstand Vertrieb & Marketing der DB Cargo AG

Wir möchten wissen, wie wir railways besser machen können. Schicken Sie uns Ihre Kritik, Anregungen und Ideen – geben Sie uns Ihr Feedback unter [www.feedback-railways.de](http://www.feedback-railways.de)



„Für uns ist dieser Transport immer eine tolle Sache!“

GERHARD BARNASCH

## ZIRKUS AUF REISEN!

TRANSA organisiert eine Dampflokmfahrt mit den historischen Zirkuswagen von Roncalli, weil es einfach so schön nostalgisch ist.

Essen Hauptbahnhof im April: Lautes Schnauben und Zischen und Rattern – langsam setzt sich die preußische Dampflok P8 aus dem Jahre 1918 in Bewegung. Dicke Dampf Wolken verhüllen den Zug: Auf die drei 100 Jahre alten Personenwagen folgen 40 Waggons mit 50 ebenfalls sehr betagten Zirkuswagen. Es gilt, den 40. Geburtstag des Circus Roncalli zu feiern. Die TRANSA Spedition setzt eigens für das Jubiläum eine historische Lokomotive ein, die aus dem Bochumer Eisenbahnmuseum stammt. Sie befördert nun

die Waggons mit 50 geladenen Gästen: Über Duisburg, Düsseldorf und Leverkusen geht es zurück nach Köln ins Quartier. „Für uns ist das 40-jährige Jubiläum etwas ganz Besonderes. Und dank der TRANSA Spedition können wir unserer Tradition der Eisenbahnverladung treu bleiben. Das erfüllt uns mit Stolz“, sagt Mona Lisa Ivaz, Pressesprecherin von Roncalli. Schon seit Langem setzt Roncalli auf die Bahn, wenn es darum geht, von Festplatz zu Festplatz zu reisen. „Der Circus besteht zu einem sehr großen Teil

aus historischen Wagen. Diese dürfen nicht mehr auf der Autobahn fahren“, erläutert Gerhard Barnasch, der bei TRANSA Spedition für den Zirkustransport zuständig ist. „Für uns ist dieser Transport immer eine tolle Sache!“

Seit 15 Jahren transportiert TRANSA alle Wagen von der Clownsgarderobe über die Schneiderei bis hin zu Küchen- und Wohnwagen quer durch die Republik. Mittlereile haben die Bahnmitarbeiter bei der Verladung der historischen Einzelstücke viel Routine. Traktoren schieben

die historischen Wagen vorsichtig auf die bereitstehenden Waggons. Dabei müssen die Deichseln der Zirkuswagen in die Entladerichtung zeigen. Außerdem gilt: Die Anhänger, die zuerst für den Aufbau des Zeltes benötigt werden, fahren als letzte auf den Zug. an ■

**Kontakt** | Gerhard Barnasch  
Telefon: +49 4371 501-081  
[gerhard.barnasch@transa.de](mailto:gerhard.barnasch@transa.de)



# 08 FOCUS: GLOBALES NETZWERK MIT STARKER SCHIENE

Die Experten der TFG Transfracht steuern nicht nur Seehafenhinterlandverkehre von der ersten bis zur letzten Meile. Sie führen auch die Teilelogistik für BMW durch: Der Autobauer beliefert seine Werksstandorte in Übersee und die Ersatzteilleger in der ganzen Welt und setzt dabei auf die Schiene.

## FOCUS KOMBINIERTER VERKEHR

- 12 WAS NICHT PASST, WIRD PASSEND GEMACHT**  
Zahlen, Daten, Fakten: Immer mehr Fracht wird im Container transportiert.
- 14 ALLEINSTELLUNGSMERKMAL NETZWERK**  
Andreas Busemann, DB Cargo-Vorstand Vertrieb und Marketing, und Dirk Steffes, Leiter Intermodal, im Interview.
- 18 ÜBER VENEDIG BIS NACH GRIECHENLAND**  
DB Cargo fährt intermodale Züge nach Venedig mit Anbindung an Griechenland.
- 20 NEUE DIMENSION**  
Ab sofort noch effizienter: die Aluminium-Verkehre nach Großbritannien für Novelis.
- 22 TERMINALS, KOMMUNIKATION, WACHSTUM**  
Dr. Bernd Pahnke, Vice President Port Development, DB Cargo, und Thorsten Kröger, General Manager, NYK Line, Hamburg, über das Wachstum der großen Seehäfen.

## COMPANY & PEOPLE

- 26 SICHERHEIT IST TRUMPF**  
Rail Safety Days: In den Niederlanden und in Polen sensibilisiert DB Cargo für Sicherheit.
- 30 VORLAUF MIT DER BAHN**  
Der global exportierende Anlagenbauer Krones verfügt jetzt über einen Gleisanschluss.

## MARKETS & INNOVATIONS

- 32 EIN ZEICHEN DES VERTRAUENS**  
Beim DB Cargo Pulp & Paper Summit 2016 debattierten Kunden und Vertrieb über aktuelle Entwicklungen.
- 35 DB CARGO UK AUF DER MULTIMODAL**  
Die Güterbahn präsentierte auf der diesjährigen britischen Leitmesse eigene Services.

## CUSTOMERS & PROJECTS

- 36 HOLZ ÜBER SEE UND LAND**  
Für den italienischen Kunden Dal Lago steuert DB Schenker Nieten die Versorgung mit Holz.
- 38 „STOLZ AUF DAS VERTRAUEN DES KUNDEN“**  
ScandFibre Logistics und DB Cargo starten durch – mit Rail 17.
- 39 RUNDFAHRT DURCH DIE VOGESEN**  
DB Cargo transportiert für Nestlé Waters Vittel-Flaschen.
- 42 SCHWERSTE LAST AUF DER SCHIENE**  
Maßarbeit beim Transport eines 235 Tonnen schweren Trafos.
- 43 HUCKEPACK ÜBER DIE ALPEN**  
Die Spedition Adam bringt Reisemobile auf der Schiene zum Kunden.
- 44 EINE ITALIENISCHE REISE**  
Die schweizerische Migros setzt verstärkt auf Schienentransporte.
- 46 FINAL CALL / SAVE THE DATE / IMPRESSUM**

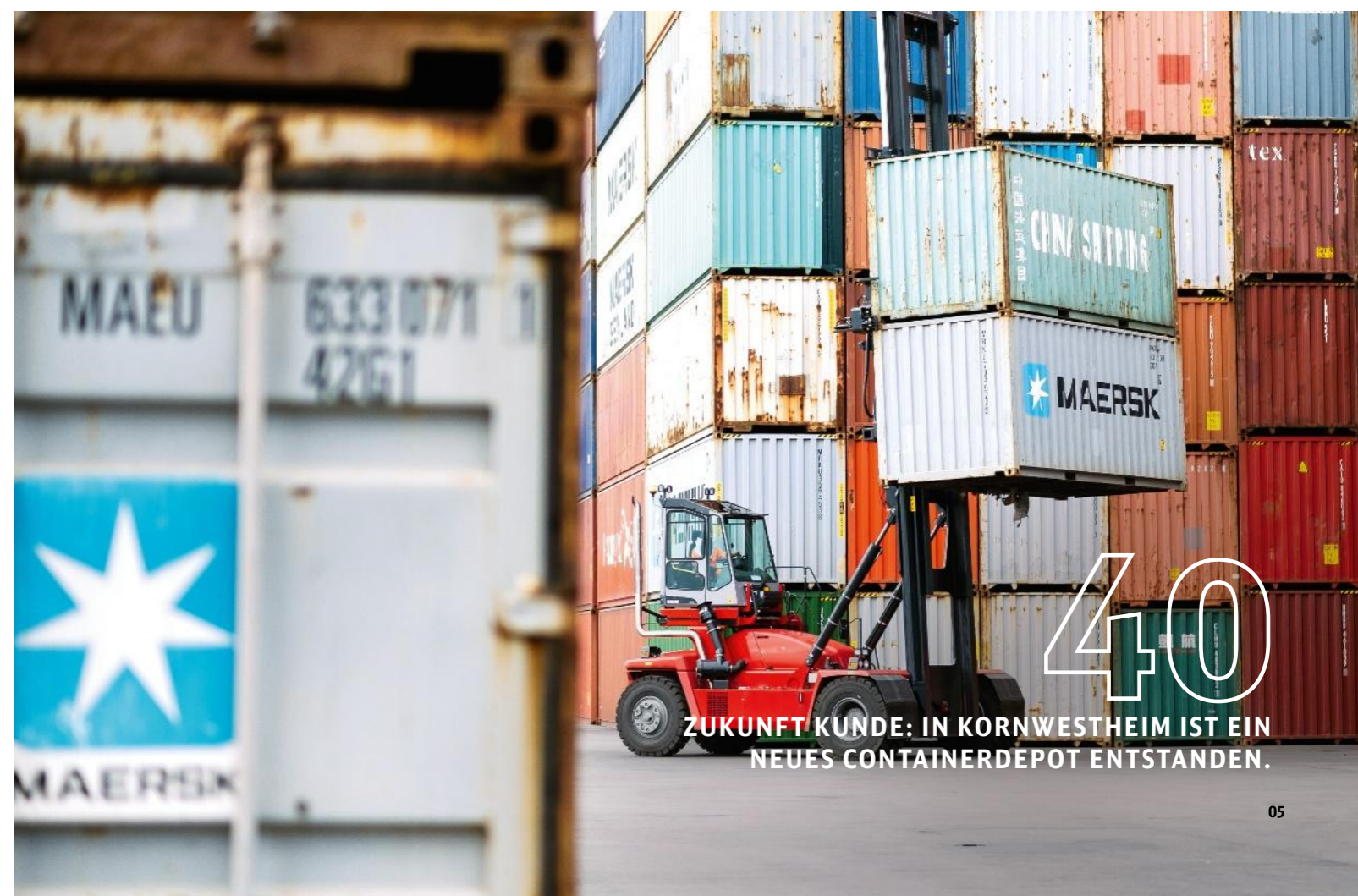


railways ist in der App und in gedruckter Form auch auf Englisch verfügbar.

Fotos: Oliver Traden, Bernhard Kahrmann

ZUKUNFT BAHN: MIT SPEZIELLEN TEAMS REPARIERT DB CARGO WAGEN UND LOKS VOR ORT.

# 24



# 40

ZUKUNFT KUNDE: IN KORNWESTHEIM IST EIN NEUES CONTAINERDEPOT ENTSTANDEN.





## DEUTSCHLAND / ROSTOCK DB PROFITIERT VON KONTINUITÄT

DB Schenker und Rostock Port haben die Fortsetzung ihrer strategischen Zusammenarbeit beschlossen. Die beiden Partner haben den Mietvertrag für das 11.000 Quadratmeter große Umschlagzentrum „Baltic Sea Gate“ im Hafen Rostock bis zum Jahr 2024 verlängert. Damit bieten sich der DB hervorragende Möglichkeiten, in der Region um Deutschlands größten Ostseehafen mit multimodalen Angeboten zu wachsen. Der Rostocker Hafen will in den kommenden Jahren durch logistische Angebote und mehr Kombinierten Verkehr wachsen. In diesen Segmenten ist die DB in Rostock stark. So verzeichnet die DB Logistiktochter DB Schenker im Jahr rund 1.300 Zugankünfte und -abfahrten für skandinavische und lokale Kunden über das intermodale Terminal – von und nach Verona (Italien), Karlsruhe, Duisburg und Wels (Österreich). DB Cargo fährt neben zwei täglichen Regelzügen nach Seddin und Hamburg Ganzzüge und insgesamt 38 Züge in der Woche im Kombinierten Verkehr. „Wir hoffen, dass wir durch unsere starke Präsenz vor Ort an der überdurchschnittlichen Entwicklung des Seehafens partizipieren können“, sagt Thomas Hercher, Leiter des DB Cargo-Standorts Rostock. *an*

Fotos: iStock, DB Cargo, DB Cargo Polska/Fotowidzenie.pl, DB/Egbert Schmidt



## DEUTSCHLAND / FRANKFURT MULTIMODAL-SCHIENENZUGANG OPTIMIERT

DB Cargo hat für seine Kunden ohne eigenen Gleisanschluss in den letzten Monaten seinen digitalen Service überarbeitet. Auf der neuen Oberfläche des eService-Tools können die Kunden nun den nächstgelegenen Schienenzugangspunkt einfach über den Ort oder die exakte Adresse ermitteln. Die Benutzerfreundlichkeit wird deutlich gesteigert: Die bisherigen Standorttypen Railports und Freiladegleise werden ergänzt durch KV-Terminals und Häfen. Das Webdesign ist adaptiv und passt sich allen gängigen Endgeräten an. Die Kartenansicht kann umgeschaltet werden zwischen der Standard- und Satellitenansicht von Google Maps sowie einer grafischen Hervorhebung des Schienennetzes. Es besteht eine Filtermöglichkeit nach Ländern und Standorttypen. Als Lösungspartner für multimodale Transportkonzepte möchte DB Cargo seinen Kunden mit der Überarbeitung dieses eServices die vielen möglichen Zugangspunkte zum System Schiene aufzeigen. Der Service wird in Kürze live geschaltet und ist dann unter [schienenzugang.dbcargo.com](http://schienenzugang.dbcargo.com) abrufbar. *mh*

## DEUTSCHLAND / DARMSTADT RAILPORT MIT REFERENZPROJEKT FÜR BAUSTOFFLOGISTIK

Der Railport Darmstadt erweitert sein Portfolio und ist nun auch in der Baustofflogistik aktiv. „Wir haben kürzlich für die DB Netz ein Entsorgungskonzept aufgestellt, das die Abläufe in der Baustellenlogistik vereinfacht“, sagt Martin Hörnig, Leiter Railport Darmstadt bei DB Cargo. Seit Anfang Juli ist täglich ein Ganzzug mit Bauschutt zur Entsorgung nach Recklinghausen gestartet. „Durch unsere schienengebundenen Flächen bieten wir Kunden ein Höchstmaß an Flexibilität“, so Hörnig. Für den Umschlag von neuem und altem Baumaterial auf die Schiene steht am Railport eine 19.000 Quadratmeter große Fläche zur Verfügung. Das Angebot stößt bei den Kunden auf viel Interesse. Der Railport liegt zentral in Darmstadt und bietet den direkten Zugang zur Schiene und zu den Autobahnen A 5 und A 67. *an*



Frankfurt  
Darmstadt

Rostock

Leuna

Warschau



## POLEN / WARSCHAU SICHERHEIT HAT PRIORITÄT

Die polnische DB Cargo Spedkol setzt sich für mehr Sicherheit auf der Schiene ein. Das Unternehmen hat am 21. April 2016 eine Deklaration unterzeichnet, mit der Sicherheit bei Schienentransporten zu einem Teil der Unternehmenskultur erklärt wird. Die Deklaration geht auf eine Initiative des polnischen Amts für Eisenbahnverkehr (UTK) zurück, das sich für eine nachhaltige Entwicklung des Eisenbahnverkehrs einsetzt. Die Unterzeichner verpflichten sich dabei zu einem „proaktiven Risikomanagement“. „Mit unserer Unterschrift möchten wir bestätigen, dass für uns die Sicherheit unserer Mitarbeiter und der transportierten Güter eine entscheidende Rolle spielt“, so Tomasz Iwański, CEO von DB Cargo Spedkol. „Und bei unseren Gefahrstoff-Transporten, die wir täglich durchführen, hat Sicherheit die absolute Priorität.“ DB Cargo Polska will die Deklaration im kommenden Herbst ebenfalls unterzeichnen. *mh*

## DEUTSCHLAND / LEUNA JUBILÄUM: DIE CHEMIE STIMMT!

Seit vielen Jahren arbeitet die DB Cargo mit der am Chemiestandort Leuna ansässigen InfraLeuna zusammen. Leuna ist einer der wichtigsten Standorte für die Chemie- und Mineralölindustrie in Deutschland. Die InfraLeuna, 1996 gegründet, ist Eigentümerin und Betreiberin der Infrastruktureinrichtungen am Chemiestandort Leuna. Zu ihren Leistungen gehören die Übergabe und Übernahme von Güterwagen an die bzw. von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, z. B. DB Cargo im Bahnhof Großkorbetha. DB Cargo und InfraLeuna arbeiten auch bei der Organisation und Durchführung von Bahntransporten eng zusammen. Insgesamt transportiert DB Cargo rund 2.200.000 Tonnen von und nach Leuna. *an*





# GLOBALES NETZWERK MIT STARKER SCHIENE

Die Experten der TFG Transfracht steuern nicht nur Seehafen-hinterlandverkehre von der ersten bis zur letzten Meile. Auf den Zügen der DB Cargo führen sie auch die Teilelogistik für BMW durch: Der Autobauer beliefert seine Werksstandorte in Übersee und die Ersatzteilleger in der ganzen Welt und setzt dabei auf die Schiene.

Text: Mirko Heinemann  
Illustrationen: Carolin Eitel

**WO ALLES ANFÄNGT:**  
Leercontainer-Handling im Depot Regensburg.



Die Logistik-Maschinerie startet mit der Aufgabe des Leercontainerbedarfs für den nächsten Tag. Der Premium-Autohersteller BMW Group gibt die aktuelle Anforderung für die Leercontainer durch, die er in seinen Werken benötigt. „Fünf Container von Reeder X, fünf von Reeder Y...“, rattert der Disponent der BMW Group die aktuelle Liste herunter. Auf sein Signal starten im Containerdepot Regensburg der DB Intermodal Services bis zu sechs schwere Reach-Stacker ihre Motoren. Sie durchforsten das Containerlager und hieven in erstaunlicher Geschwindigkeit die nach den Reedereien sortierten Container aus dem Lager und setzen sie auf die bereitstehenden Waggons.

Sobald der Zug beladen ist, fährt er eines der nahe gelegenen BMW-Group-Werke an: Dingolfing oder Wackersdorf. Dort werden die Container vom Zug abgehoben und im Werk je nach ihrer Zieldestination beladen. Von den BMW-Werk-Anschlussgleisen laufen sie voll beladen wieder zurück nach Regensburg. Schon hier werden die Shuttle-Züge für die Nordhäfen zusammengestellt, etwa nach Hamburg-Eurokombi oder Hamburg-Burchardkai. „Diese Kombination aus Direkt- und Drehscheibenzügen macht unser Produkt anpassungsfähig und äußerst flexibel für die BMW Group und die Reederei“, erklärt Berit Börke, Geschäftsführerin der TFG Transfracht.

## BMW IM ALBATROSEXPRESS-NETZWERK

Die Bahn-Tochter TFG Transfracht ist mit ihren schnell laufenden Albatros-Zügen fester Teil der Fertigungskette von BMW-Fahrzeugen in allen Weltregionen. Rund 75.000 TEUs (TEU= Twenty Foot Equivalent Unit) pro Jahr werden auf diese Weise von dem Ersatzteillezentrum Dingolfing, vom Versorgungszentrum in Wackersdorf und ab Oktober 2016 aus dem neuen BMW-Ersatzteile-Standort Wallersdorf in die Häfen Hamburg und Bremerhaven gefahren. Das entspricht 20 Zügen pro Woche. Von dort aus werden die Container unter anderem nach Mittel- und Nordamerika, Brasilien, China und nach Südostasien verschifft. Die BMW Group ist global mit 31 Produktionsstandorten vertreten, darunter Werken in den USA, in China und Südafrika. Die Zusammenarbeit besteht seit 14 Jahren und funktioniert so gut, dass die BMW Group den Vertrag mit der Transfracht vor Kurzem um weitere sechs Jahre verlängert hat. „Wir freuen uns über das Vertrauen, das BMW weiterhin in uns setzt“, erklärt Berit Börke.

Für die BMW Group ist es keine Frage, dass diese Verkehre auf der Schiene laufen sollen. „Das ist ein Gebot der Vernunft und der Nachhaltigkeit“, so Norbert Dierks, der bei der BMW Group für die Inbound- und Auslandsversorgungstransporte im Rahmen der Nachhaltigkeit und der CO<sub>2</sub>-Steuerung verantwortlich ist. Die entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen der Transporte werden pro Produktionsstandort bei der BMW Group erfasst. Dierks erklärt: „Wir können alle unsere Transporte weltweit in puncto CO<sub>2</sub>-Aus-

stoß messen und zuordnen. Alle Inbound-Transportdaten werden in einem zentralen Data Warehouse zusammengefasst, dort können wir die transportspezifischen Daten analysieren.“

In der heutigen Produktionsversorgung für die Werke in Übersee ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel im Hauptlauf das Seeschiff, im Vor- und Nachlauf die Bahn. „Das Schiff soll möglichst ohne Umladung direkt in den Zielhafen gehen“, so Dierks. „Von dort aus geht es wieder per Blockzug in unsere Werke, möglichst mit elektrischer Traktion.“ Der Einsatz von Zügen sei nicht nur preiswerter als der Transport auf der Straße, so Dierks, er senkt auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber dem Lkw um bis zu 80 Prozent.

## MASSIVE CO<sub>2</sub>-EINSPARUNGEN

Auf diese Weise gelangen beispielsweise rund 400.000 Motoren und Getriebe pro Jahr in das BMW-Group-Werk Spartanburg/USA. Die Zulieferverkehre aus Wackersdorf und Dingolfing erhalten ab Oktober 2016 Zuwachs. Der neu errichtete Lagerstandort Wallersdorf nahe Dingolfing wird die globalen Standorte mit Ersatzteilen versorgen – ebenfalls im Vor- und Nachlaufkomplett auf der Schiene. Nachholbedarf sieht Dierks noch bei den innereuropäischen Zulieferverkehren. „Hier werden die meisten Strecken immer noch mit dem Lkw gefahren.“ Gemeinsam mit DB Cargo analysiert er derzeit, wie er mehr Verkehr auf die Schiene holen kann. „Wir wollen zukunftsorientiert handeln, und zwar in jeglicher Hinsicht“, so Dierks.

Ab 2017 wird die BMW Group ihre Ganzzüge in die Nordhäfen völlig CO<sub>2</sub>-frei fahren lassen. Der Autobauer nutzt dabei das Produkt EcoPlus, bei dem der Bahnstrom ausschließlich aus erneuerbaren Quellen stammt. Die Mehrkosten relativieren sich angesichts der Gesamtzahl von 75.000 TEUs pro Jahr. Im Gegenzug verbessert die BMW Group ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz – passend zu einem Konzern, der mit seinen Elektrofahrzeugen BMW i3 und i8 das Thema Elektromobilität auf der Straße auf spektakuläre Weise vorantreibt. Rund

## TFG TRANSFRACHT: EXPERTEN FÜR DEN HINTERLANDVERKEHR

Mit ihrem AlbatrosExpress-Netzwerk verbindet die DB Cargo-Tochter täglich die verschiedenen Containerterminals in den deutschen Seehäfen und 22 Hinterlandterminals mit über 15.000 Orten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Dabei transportiert sie rund 900.000 TEUs p. a. Die Transfracht agiert als hafenunabhängiger Operateur und bietet Reedern, Speditoren sowie Kunden in Industrie und Handel in enger Zusammenarbeit mit DB Intermodal Services integrierte Port-to-Door-Lösungen inklusive der letzten Meile auf der Straße. Dabei ist ein Container im Durchschnitt 600 Kilometer auf der Schiene unterwegs, 27 Kilometer beträgt die durchschnittliche Entfernung für die letzte Meile per Lkw. (mh)



23.500 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr weniger stoßen die BMW-Group-Transporte dann im Vergleich zu adäquaten Lkw-Transporten aus. Im Vergleich zu herkömmlichen elektrifizierten Bahntransporten ohne Eco Plus werden 6.700 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.

#### ZENTRALE LEERCONTAINERDISPOSITION

Da die BMW-Teile ausschließlich in den Export gehen, müssen Leercontainer über das Transfracht-System aus den Seehäfen oder aus anderen Hinterlandstandorten zugefahren werden. So fährt etwa jede Woche ein Zug von Dortmund nach Regensburg. Da in Dortmund viele Container entladen werden, gelangen auf diese Weise zahlreiche Leercontainer nach Regensburg. „So können wir Unpaarigkeiten miteinander verknüpfen und ausgleichen, darum hat die TFG diese Querverbindung bereits vor Jahren erfolgreich im Markt etabliert“, erklärt Michael Heinemann, Geschäftsführer von der DB Intermodal Services, die für die Leercontainerdisposition zuständig ist. Regensburg besitzt eine Lagerfläche von knapp 50.000 Quadratmetern und hat eine Kapazität von 6.000 TEUs, also entsprechend Platz für die gleiche Anzahl von Zwanzig-Fuß-Containern.

Im Lager werden die Leercontainer auf ihren Zustand überprüft. Die BMW Group legt einen hohen Standard an, schließlich werden in den Boxen empfindliche Bauteile für eine anspruchsvolle Industrie transportiert. Ist der Container verschmutzt, wird er per Hochdruck gereinigt. Die Mitarbeiter kontrollieren außerdem, ob die Container beschädigt sind, ob keine Feuchtigkeit eingedrungen ist und die Verschlüsse dicht sind. Erst dann dürfen die Leercontainer auf den Zug, der sie in die BMW-Group-Werke bringt.

#### KOMBINIERTER VERKEHR WÄCHST

Für DB Cargo ist dieser Verkehr ein Vorzeigemodell für die große Palette an Dienstleistungen, mit dem sie sich für künftige Verkehre in Stellung bringen kann. Denn der Kombinierte Verkehr (KV) ist der Wachstumsmotor des Schienengüterverkehrs. Experten schätzen, dass bis zum Jahr 2030 der Anteil des kombinierten Verkehrs am Schienengüterverkehrsmarkt deutlich anwachsen wird. Damit steigt auch die Anzahl der Container, die transportiert, umgeschlagen und disponiert werden müssen. Auch die Seeschiffe, die in den Häfen anlegen, werden immer größer. Die größten Schiffe verfügen heute über eine Ladungsfähigkeit von knapp 20.000 TEUs. Das bedeutet: Immer mehr Container müssen in immer kürzerer Zeit umgeschlagen werden. Um nicht die Häfen zu blockieren, müssen sie möglichst schnell ins Hinterland abtransportiert werden. Am schnellsten und am umweltfreundlichsten bewerkstelligt dies die Bahn.

Daher setzt DB Cargo in seiner Wachstumsstrategie 2030 unter anderem auf den Ausbau des kombinierten Verkehrs und wird seine Dienstleistungspalette permanent erweitern. „Über das Traktionsgeschäft hi-

#### ECO PLUS

Ziel der DB sind zu 100 Prozent CO<sub>2</sub>-freie Schienentransporte bis 2050. Auf dem Weg dahin bietet DB Cargo seinen Kunden mit dem Produkt Eco Plus bereits heute vollständig CO<sub>2</sub>-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. (mh)



naus bieten wir weitere Services an“, erklärt Dirk Steffes, Leiter des Marktbereichs Intermodal bei der DB Cargo AG. „Wir wollen ein klareres, unverwechselbares Profil als Carrier, Bahnspediteur und Operator entwickeln.“

Und so ist es zum Beispiel gut, dass DB Cargo mit der DB Intermodal Services eine Gesellschaft betreibt, die auf den Betrieb von Containerdepots spezialisiert ist. „Wir arbeiten angesichts der steigenden Containerzahlen fieberhaft am Ausbau der Kapazitäten“, so Michael Heinemann. „Wir können aber nicht ausschließlich auf mehr Lagerflächen setzen, sondern müssen die Verteilung über die gesamte Transportkette hinweg optimieren.“ Das bedeutet: Alle an der Supply Chain beteiligten Partner müssen eingebunden werden. Anders wäre eine derart komplexe intermodale Logistikkette mit solchen Mengen an Containern wie die bei der BMW Group gar nicht möglich.

Berit Börke ist überzeugt, dass seinerzeit die enge Verzahnung zwischen TFG Transfracht, DB Cargo, der DB Intermodal Services und der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS), die für den Umschlag im Terminal Regensburg verantwortlich ist, den Ausschlag für die Vertragsvergabe bei der BMW Group gegeben hat. mb ■

**Kontakt** | Sabeth Bartmus  
Telefon: +49 6131 15-61631  
Sabeth.Bartmus@deutschebahn.com

Illustrationen: Carolin Eitel

**WO ALLES HINGEHT:**  
Die Nordhäfen sind optimal per Schiene an das Hinterland angebunden.

#### KOMBINIERTER VERKEHR

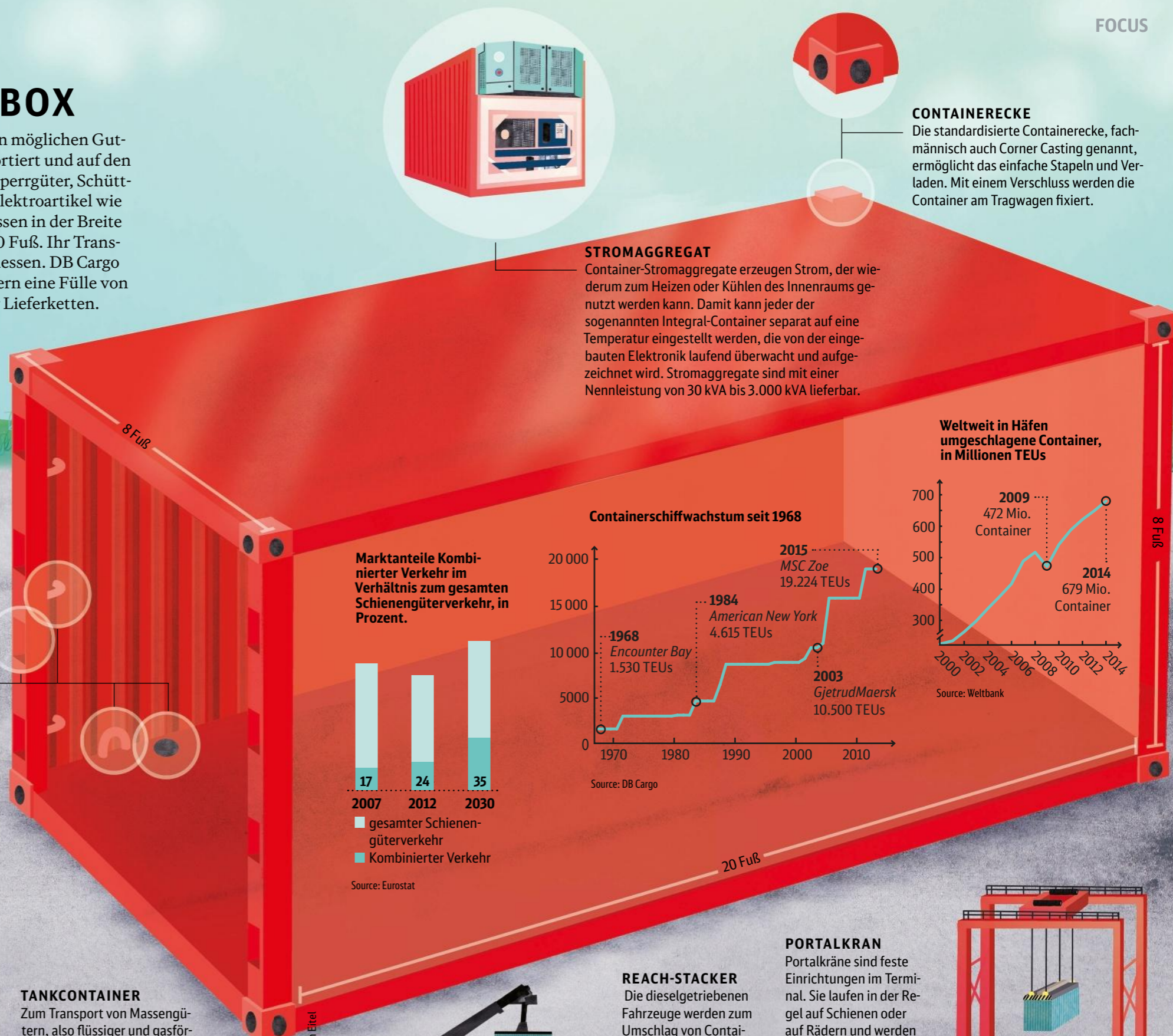
Der Container wird immer wichtiger, und zwar nicht nur bei maritimen, sondern auch bei kontinentalen Verkehren. Der Anteil des kombinierten Verkehrs (KV) wächst jedes Jahr um bis zu 4 Prozent, 35 Prozent Marktanteil soll er bis 2030 erlangen. Der Marktbereich Intermodal von DB Cargo ermöglicht die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger mit dem Schienentransport. Auf diesem Weg lassen sich auch komplexe Warenströme wirtschaftlich und vor allem umweltfreundlich bewältigen. Mit mehr als 650 Mitarbeitern in Europa entwickelt der Marktführer im KV integrierte Logistiklösungen aus einer Hand. Mit mehr als 1.500 Zügen pro Woche werden die wichtigsten Wirtschaftsregionen und Seehäfen des Kontinents miteinander verbunden. In rund 30 Ländern Europas werden so mehr als 2,7 Millionen Ladeeinheiten pro Jahr im kombinierten Verkehr auf der Schiene transportiert. (mh)



# DIE GENIALE STANDARD-BOX

Mit nur wenigen Variationen sind Container für den Transport von allen möglichen Gutarten geeignet. Sie können mit allen möglichen Verkehrsmitteln transportiert und auf den entsprechenden Terminals umgeschlagen werden. Mit ihnen gelangen Sperrgüter, Schüttgüter, Flüssigkeiten, Gase, Chemikalien, Lebensmittel, empfindliche Elektroartikel wie auch Motorenteile gleichermaßen sicher an ihr Ziel. ISO-Container messen in der Breite 2,44 Meter, in der Höhe 2,60 Meter und in der Länge 6,10 Meter, also 20 Fuß. Ihr Transportvolumen wird daher mit TEU (Twenty Foot-Equivalent Unit) gemessen. DB Cargo bietet nicht nur den Transport von Containern auf der Schiene an, sondern eine Fülle von Services rund um die Stahlbox – bis hin zur Steuerung intermodaler Lieferketten.

Text: Mirko Heinemann  
Illustration: Carolin Eitel



**CONTAINERECKE**  
Die standardisierte Containerecke, fachmännisch auch Corner Casting genannt, ermöglicht das einfache Stapeln und Verladen. Mit einem Verschluss werden die Container am Tragwagen fixiert.

**STROMAGGREGAT**  
Container-Stromaggregate erzeugen Strom, der wiederum zum Heizen oder Kühlen des Innenraums genutzt werden kann. Damit kann jeder der sogenannten Integral-Container separat auf eine Temperatur eingestellt werden, die von der eingebauten Elektronik laufend überwacht und aufgezeichnet wird. Stromaggregate sind mit einer Nennleistung von 30 kVA bis 3.000 kVA lieferbar.

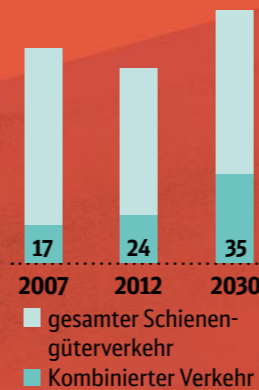
**LADESICHERUNG**  
Container enthalten Vorrichtungen, um empfindliches Ladegut zu sichern. An Zurrstegen an den Eckpfosten, den Längsträgern oder an Zurringen im Boden können Gurte und Bänder festgemacht werden. Möglich ist auch der Einbau spezieller Sicherungseinrichtungen, etwa Mulden für Coils.

**TEMPERATUR- UND ÖFFNUNGSSENSOR**  
Zusätzliche Sensorik am Container sorgt für eine Überwachung von zahlreichen Parametern. So kann etwa ein Öffnungssensor unbefugte Zugriffe auf den Inhalt melden. Weitere Sensoren überwachen etwa durchgehend die Innentemperatur im Container und geben bei Abweichung automatisch Alarm.

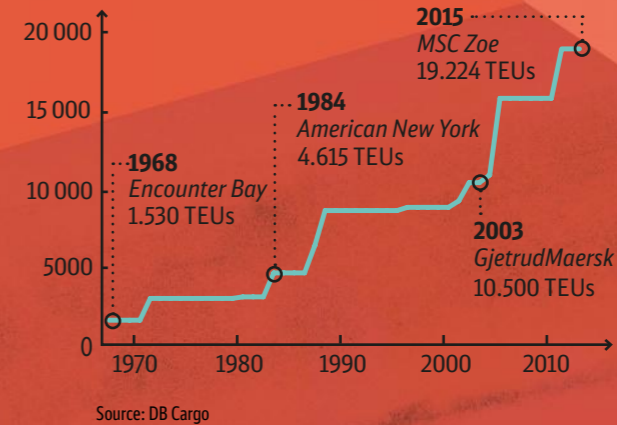
**GPS**  
Zur Sendungsverfolgung können Container mit GPS-Einheiten ausgerüstet werden, die ihren exakten Standort an den Kundenservice melden.

**TANKCONTAINER**  
Zum Transport von Massengütern, also flüssiger und gasförmiger Produkte, werden Tanks in Rahmen von ISO-Containern eingepasst. So können sie ebenfalls im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden.

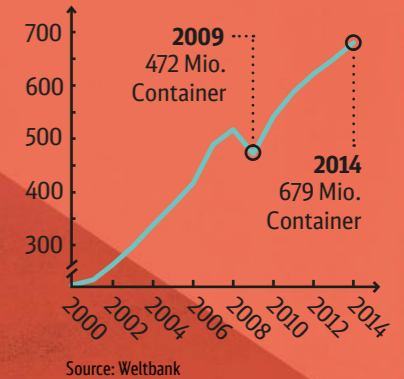
**Marktanteile Kombi-  
nierter Verkehr im  
Verhältnis zum gesamten  
Schienengüterverkehr, in  
Prozent.**



**Containerschiffwachstum seit 1968**



**Weltweit in Häfen  
umgeschlagene Container,  
in Millionen TEUs**



**REACH-STACKER**  
Die dieselgetriebenen Fahrzeuge werden zum Umschlag von Containern und Wechselbrücken eingesetzt. Sie wiegen bis zu 100 Tonnen und können bis zu 50 Tonnen heben.

**PORTALKRAN**  
Portalkrane sind feste Einrichtungen im Terminal. Sie laufen in der Regel auf Schienen oder auf Rädern und werden elektrisch betrieben. Sie dienen zur Be- und Entladung von Zügen, Schiffen oder Lkw im Kombinierten Verkehr.

Illustration: Carolin Eitel



# „UNSER NETZWERK IST EIN ALLEINSTELLUNGSMERKMAL“

Wie reagiert die Bahn auf das Wachstum im Kombinierten Verkehr? Was können Kunden erwarten und welchen Mehrwert kann ihnen DB Cargo bieten? Über Perspektiven und Strategien für KV sprach *railways* mit Andreas Busemann, Vorstand Vertrieb und Marketing der DB Cargo AG, und Dirk Steffes, Leiter des Bereichs Intermodal bei der DB Cargo AG.

**Herr Busemann, mit bis zu vier Prozent jährlich gilt der Kombinierte Verkehr (KV) als Wachstumsmarkt in der Logistik, sowohl für die maritimen als auch vor allem für die kontinentalen Mengenströme. Was macht den KV so attraktiv?**

*Busemann:* Die allermeisten europäischen Komplettladungsverkehre nutzen nach wie vor den Verkehrsträger Straße. Außerdem sind etwa 85 Prozent der Sattelaufleger bis dato nicht kranbar. Diese Aspekte verdeutlichen das enorme Potenzial des KV im Wachstumsmarkt Gütertransport in Europa, das wir natürlich anzapfen wollen. Der KV ermöglicht es, die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene und auch Wasser intelligent in einem Produkt zu kombinieren – zum Vorteil aller Beteiligten entlang der Wertschöpfungskette.

**Herr Steffes, warum entscheiden sich immer mehr Kunden für den KV?**

*Steffes:* Der KV vereint das Beste aus den jeweiligen Verkehrsträgern: einerseits die Möglichkeit, der Eisenbahn auf langen Strecken große Gütermengen auf einmal zu befördern, und andererseits die Flexibilität der Straße bei der Verteilung auf regionaler Ebene. Gerade auch für Kunden, die nicht über einen eigenen Gleisanschluss verfügen, ihre Güter aber dennoch mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene transportieren möchten, stellt der KV eine optimale Lösung dar. Hierfür steht ihnen in ganz Europa ein Terminalnetzwerk zur Verfügung, das die Verbindung zwischen der Straße und der Schiene schafft und somit den Transport auf der umweltfreundlichen Schiene stärkt. So besteht beispielsweise auch die Möglichkeit, die Transporte im Hauptlauf auf zertifizierter Basis komplett emissionsfrei abzubilden – zum Wohle der Umwelt.

**Welche Stellhebel nutzt DB Cargo, um diesen Wachstumsmarkt zu fördern?**

*Busemann:* Damit wir unsere Position auf dem Wachstumsmarkt KV weiter ausbauen können, setzen wir neben dem Thema Qualitätsverbesserung vor allem auch auf eine international ausgerichtete Geschäftsentwicklung in unserem eigenen transeuropäischen Netzwerk. Dieses Netzwerk aus eigenen Produktionsgesellschaften und Partnerbahnen stellt gegenüber unseren Wettbewerbern ein Alleinstellungsmerkmal dar, das in Europa seinesgleichen sucht.

**Herr Steffes, was erwarten die Kunden von ihrem Dienstleister?**

*Steffes:* Unsere Kunden erwarten von uns vor allem eines: eine qualitativ zuverlässige Leistungserbringung. Wir sind ein Dienstleister, wie Sie richtigerweise sagen. Unsere Dienstleistung geschieht direkt, live an unseren Kunden. Wir haben keine Möglichkeit, unsere Produkte nach Fertigstellung nochmals zu überprüfen, wie etwa ein Industriebetrieb. Daher ist es für die Akzeptanz unserer Leistung essenziell, unseren Kunden die Qualität zu bieten, die sie für die Planbarkeit ihrer Transporte benötigen. Dass der Gütertransport generell jeden Tag mit diversen Störfaktoren zu kämpfen hat, ist unvermeidlich. Daher ist es gerade im Falle von Abweichungen umso wichtiger, eine zeitnahe und proaktive Kundenkommunikation zu gewährleisten, sodass die Planbarkeit der Sendungen für die Kunden gesichert ist.

**Der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr nimmt eine zunehmend wichtige Rolle bei DB Cargo ein. Gilt das auch für den KV?**

*Busemann:* Natürlich. Lieferketten enden nicht plötzlich an nationalen Grenzen, sondern sie verknüpfen Länder, Regionen und sogar Kontinente – wenn Sie etwa an unsere KV-Züge von und nach China oder in die Türkei denken. Grenzüberschreitende Güterströme über lange Distanzen effizient abzubilden, ist eine der größten Stärken der Schiene, denn hier sind wir gegenüber dem Lkw aufgrund der Fixkostendegression sehr wettbewerbsfähig – natürlich vorausgesetzt, dass wir unseren Kunden die im Markt erforderliche Qualität bieten.

**Wie ist der Stand der Digitalisierung im KV?**

*Steffes:* Wir haben im intermodalen Bereich schon vor vielen Jahren den Pfad der Digitalisierung beschritten und zum Beispiel mit großen Kunden und Leistungspartnern in Umschlagbahnhöfen und Seehafenbetrieben teil- und auch vollautomatische Prozesse eingeführt. Damit wurden zahlreiche vormals manuelle und papierunterstützte Prozesse digitalisiert. Diesen Pfad versuchen wir auch weiter voranzutreiben. Derzeit arbeitet DB Cargo an der Einführung einer einheitlichen Auftragssoftware für die ganze Gruppe europaweit, die u. a. die Kommunikation mit Kunden per elektronischen Datenaustausch oder per Internet standardisiert verfügbar macht. Unser Ziel ist es hier, den europaweit operierenden Kunden eine Plattform beziehungsweise eine einheitliche elektronische Kommunikation zu bieten.

„Lieferketten enden nicht plötzlich an nationalen Grenzen, sondern sie verknüpfen Länder, Regionen und sogar Kontinente – wenn Sie etwa an unsere KV-Züge von und nach China oder in die Türkei denken.“

ANDREAS BUSEMANN, VORSTAND VERTRIEB UND MARKETING DER DB CARGO AG





„Gerade auch für Kunden, die nicht über einen eigenen Gleisanschluss verfügen, ihre Güter aber dennoch mit dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene transportieren möchten, stellt der KV eine optimale Lösung dar.“

DIRK STEFFES, LEITER DES BEREICHS INTERMODAL BEI DER DB CARGO AG



#### Herr Steffes, werden kontinentale und maritime Verkehre künftig stärker miteinander verknüpft?

*Steffes:* Die Verknüpfung von kontinentalen und maritimen Mengen sollte dort stattfinden, wo sie sinnvoll ist. In Rotterdam beispielsweise ist die Verbindung von kontinentalen lokalen Mengen, Short-Sea-Sendungen und maritimen Mengen bereits gelebter Alltag. Ähnlich ist das auch an Standorten wie Hamburg, Lübeck, Kiel und Rostock für Short-Sea- und lokale Mengen. Maritime Verkehre fahren jedoch aufgrund der geografischen Lage der Seehäfen weitestgehend unabhängig. Zudem ermöglichen die großen Volumina grundsätzlich eine unabhängige Produktion und sparen damit Produktionskosten ein.

#### Sind die Terminals für das Wachstum gerüstet?

*Steffes:* Wir sind als DB Cargo in enger Abstimmung mit den Terminalbetreibern und tauschen uns hinsichtlich der prognostizierten Mengen aus. Die wichtigsten Terminals in Deutschland werden von der Konzernschwester und -Beteiligung DUSS betrieben. DUSS hat seit 2010 die Kapazitäten um 27 Prozent ausgebaut. Über die bereits geplanten Maßnahmen in Erweiterungen und Neubauten werden in den nächsten 5 Jahren weitere 25 Prozent Flächenerweiterung bereitgestellt. Des Weiteren können über Automatisierung und Digitalisierung die vorhandenen Flächen intelligenter bewirtschaftet und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Auch im Bundesverkehrswegeplan sind für den Ausbau der Terminals ausreichend Finanzierungsmittel vorgesehen.

#### Welche Relationen werden in nächster Zeit bei kontinentalen Verbindungen an Wichtigkeit und Attraktivität gewinnen und wie stellt sich DB Cargo auf, um diese Verkehre zu realisieren?

*Busemann:* Das stimmt, der kontinentale Verkehr gewinnt neben den bekannten Hauptkorridoren auf der Nord-Süd-Achse auch auf anderen Korridoren zunehmend an Bedeutung. Auf den „Rennstrecken“, zum

Beispiel von und nach Italien, Schweden oder Spanien, bieten wir mehrmals täglich Verbindungen aus den großen Wirtschaftsräumen in Deutschland und Benelux an. Mit starken Partnern, wie zum Beispiel der Kombiverkehr, können wir darüber hinaus gemeinsam über Gateways die Produkte miteinander vernetzen. Damit sind wir Europas größter Anbieter von Leistungen im Kombinierten Verkehr.

#### Was sind die Erfolgsfaktoren?

*Busemann:* Wir konzentrieren uns in den Bestandsmärkten auf das Angebot von hochfrequenten Zugprodukten, die wir mit schneller Laufzeit und einem zuverlässigen Service anbieten. In neuen Märkten versuchen wir die Interessen des Marktes zusammenzubringen, um hier mit attraktiven Produkten den Markteintritt zu ermöglichen. Dafür haben wir ein starkes europaweites

Angebot mit DB Cargo-Gesellschaften und Partnern aufgebaut, wie zum Beispiel der Lokomotion und RTC. Dadurch können wir beispielsweise eine durchgehende Transportkette von den Niederlanden bis in die Türkei durchführen – und das gesteuert aus einer Hand. Die Investitionen in moderne Lokomotiven und Wagen sind für uns dabei selbstverständlich.

#### Wird es engere Verknüpfungen von Wagenladungsverkehr und KV geben?

*Steffes:* Seit Einführung des Kombinierten Verkehrs gibt es gemischte Züge mit klassischem Wagenladungsverkehr und intermodalen Transporteinheiten. Wir sind weiterhin offen für eine Verknüpfung der beiden Systeme, allerdings muss hierbei der Qualitätsanspruch des KV gewährleistet sein.

Fotos: Ramon Haindl

#### Welche Rolle spielen Kombiverkehr als 50-Prozent-Beteiligung der Bahn und die DB Cargo-Tochter Transfracht künftig?

*Steffes:* Kombiverkehr ist und bleibt ein starker Partner. Als europaweit größter Operateur verfügt Kombiverkehr über ein einmaliges Angebot an Leistungen. Auch die enge Kooperation mit den Speditionen bietet viele Vorteile und ermöglicht eine gemeinsame Marktentwicklung. Auch die Transfracht spielt für die DB eine maßgebliche Rolle in der Entwicklung des KV, denn als Operateur im maritimen Segment verknüpft die Transfracht die Systemstärke der Bahn mit der Flexibilität des Lkw auf der letzten Meile. Der Bedarf an integrierten Port-to-Door-Lösungen für Reeder, Spediteure und Endkunden wächst.

#### Wird der wachsende Kombinierte Verkehr in Zukunft das Einzelwagensystem zu Gunsten von Ganzzügen schwächen?

*Busemann:* Der Einzelwagenverkehr bietet den Kunden mit direktem Gleisanschluss vielfältige Möglichkeiten, das System Schiene gewinnbringend für sich einzusetzen. An Verladestellen, die keine Möglichkeiten eines direkten Zugangs zur Schiene bieten, stellt der Kombinierte Verkehr mit Zugang über die Terminals eine sinnvolle Option dar und kann als Alternative für den klassischen Einzelwagenverkehr gesehen werden.

#### Welche zusätzlichen Dienstleistungen bietet DB Cargo im KV?

*Steffes:* DB Cargo bietet im KV nicht nur den reinen Schienentransport, sondern auch eine Reihe von Zusatzleistungen an. Hierzu gehört zunächst die Operateurleistung mit der Vermarktung von einzelnen Stellplätzen auf dem Zug durch die Tochtergesellschaften Transfracht und Kombiverkehr. Über die DB Intermodal Services besteht ein Netzwerk von 13 Hinterland-Standorten mit Depot-Leistungen zur Lagerung von Leer- und Last-Containern, der Container- und Ladeeinheiten-Reparatur sowie zur Durchführung von Vor- und Nachläufen im KV per Lkw. Zudem sind bei der DB IS die Terminal-Aktivitäten mit Beteiligungen im In- und Ausland gebündelt. Für die Schienentransporte können KV-Wagen und Ladeeinheiten entsprechend der Güterstruktur angemietet und disponiert werden. ■

Interview: Mirko Heinemann

#### DB CARGO - EUROPAS MARKTFÜHRER IM KOMBINIERTEN VERKEHR

Der Marktbereich Intermodal von DB Cargo fährt pro Woche europaweit mehr als 1.500 Züge und ist mit der Tochtergesellschaft TFG auch der größte Seehafenhinterlandoperator Europas. 2,7 Millionen Ladeeinheiten pro Jahr werden bewegt, 240 Ziele in ganz Europa bedient. Damit vermeidet die Güterbahn 2,3 Millionen Lkw-Fahrten pro Jahr, das entspricht einer Lkw-Schlange fast einmal um die Erde. 1,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> werden vermieden, damit könnten 121.212 große Heißluftballons befüllt werden. 453 Millionen Liter Diesel werden eingespart, das entspricht dem Fassungsvermögen von 181 großen olympischen Schwimmbecken. Auf Anfrage bietet DB Cargo Intermodal völlig CO<sub>2</sub>-freie Transporte. Sie werden zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Quellen durchgeführt.





## ÜBER VENEDIG BIS NACH GRIECHENLAND

Seit Anfang 2016 fährt DB Cargo intermodale Züge nach Venedig und zurück. So entsteht ein perfektes trimodales Angebot zwischen Griechenland und Deutschland.

Intermodal durch Südosteuropa – das geht nun auch auf der Schiene. Aktuell koordiniert Kombiverkehr für die Spedition Thomaidis Transport&Logistic regelmäßig unter anderem eine Bahnverbindung zwischen Frankfurt am Main und Venedig. Bereits seit 2011 bietet Kombiverkehr Logistik-Dienstleistungen für Thomaidis an, erweitert wurden diese Ende 2015 um diesen „Company-Train“ Frankfurt – Venedig. In Venedig besteht direkter Anschluss an die Frachtfähre der Grimaldi Lines nach Süditalien und Griechenland. In Griechenland werden Trailer von Zugmaschinen der Spedition übernommen und die Güter im Land verteilt. Gleichzeitig werden neue Trailer für die Rückfahrt an Bord gebracht. „Dieser Zug bringt allen Beteiligten viele Vorteile. Zum einen können wir weitaus schwerere Trailer auf der Schiene als auf der Straße fahren – Fahrzeuge, die im Vor- und Nachlauf zum nächstgelegenen geeigneten Terminal des kombinierten Verkehrs eingesetzt werden, dürfen ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen haben, also 4 Tonnen mehr als Fahrzeuge, die im reinen Straßenverkehr unterwegs sind“, sagte Sylke Hußmann, Leiterin für

Kontinentale Verkehre bei DB Cargo. „Zum anderen kann der Spediteur mit der Bahn die Nachtfahrverbote für Lkw vermeiden und kommt so schneller zum Ziel.“ „DB Cargo ist für uns ein zuverlässiger Partner, um regelmäßig qualitativ gute Transporte zwischen Norditalien und Deutschland auf der Schiene durchzuführen“, sagt Georgios Thomaidis, Geschäftsführer von Thomaidis Transport&Logistic. „Mit dem trimodalen Angebot, erst per Lkw und Schiff und ab Venedig per Zug und Lkw, können wir unseren Kunden aus Griechenland einen planbaren Zugang zum mitteleuropäischen Markt anbieten.“

Zweimal wöchentlich reist nun ein intermodaler Zug ab Frankfurt am Main gen Südosteuropa: Freitag und Samstagvormittag starten die Züge hinter einer DB Cargo-Lok. Tags zuvor wurden sie nach erfolgter Buchung bei Kombiverkehr unter der Regie des DUSSTerminal in Frankfurt/Main-Ost beladen. Dabei liefert der Kunde Thomaidis die genauen Frachtdaten elektronisch an Kombiverkehr. Anschließend wird der Frachtbrief ausgedruckt und dem Lokführer mit auf den Weg gegeben.

### LOKWECHSEL IN DOPPELBESPANNUNG

Viele 100 Paletten haben die Trailer geladen: Lebensmittel, Ausrüstungsgegenstände, Industrie- und Konsumgüter, Produkte der Aluminium- und Kupferindustrie, Ersatzteile und auch Gefahrgüter. Hier kommt es darauf an, die gesetzlichen Sicherheitsvorkehrungen über die Menge des Ladeguts genau einzuhalten. Jeder Lokführer, der bei DB Cargo fährt, ist in seiner Ausbildung auch für den Transport von Gefahrgut geschult worden.

In München erfolgt ein Lokwechsel, dort übernehmen die Eisenbahnen Lokomotion und RTC die Züge. In Österreich werden zwei Loks vor die Züge gespannt, bevor sie Richtung Brenner starteten. Ein gewaltiges Volumen rollt da durch Österreich und Italien: Je Zug fahren 13 Doppeltaschenwagen mit insgesamt 26 Ladereinheiten gen Süden.

24 Stunden nach Abfahrt treffen die Züge in Venedig ein. „Wir sind die erste Eisenbahn, die das neue Terminal in Venedig mit einem Zugprodukt bedient“, erläutert Hußmann. Hier haben der Staat Italien, die EU, die Kommune von Venedig und private Investoren einen neuen Hafen angelegt, der den stetig wachsenden Strom an Gütern im östlichen Mittelmeerraum besser bewältigen soll. Das intermodale Terminal Fusina liegt auf dem venezianischen Festland in Venedig-Marghera.

Venedig bietet eine Ergänzung zum bereits bestehenden Angebot von Kombiverkehr über die Häfen Triest und Koper. Weil diese längst aus allen Nähten platzen, räumen Fachleute dem neuen Hafen Venice Ro-Port ausgezeichnete Wachstumschancen ein. Vier Gleise für je bis zu 650 Meter lange Züge stehen hier für den Schienenumschlag zur Verfügung. Die Grimaldi Lines fahren den Hafen an – erst im vergangenen Jahr haben sie die neue Route von Venedig nach Patras eingerichtet. Sie transportieren ausschließlich Fracht, zuerst ins italienische Ravenna, dann nach

### THOMAIDIS

Das Unternehmen wurde 1995 von den Brüdern Georgios und Ioannis Thomaidis, die aus einer griechischen Speditionsfamilie stammen, mit einer Zugmaschine und einem Tiefkühlaufleger gegründet. Die Motivation für die Unternehmensgründung war vor allem, ein eigenes Speditions- und Logistikunternehmen aufzubauen und erfolgreich weiterzuentwickeln. Der Unternehmensschwerpunkt soll dabei vor allem der Transportverkehr nach und von Griechenland sein. Mittlerweile ist die Thomaidis Transport&Logistic Marktführer im Waren- und Gütertransport von und nach Griechenland. Aufgrund der griechischen Unternehmenswurzeln und der langjährigen Erfahrungen bietet das Unternehmen besten Service für Transporte zwischen den Benelux-Ländern, Deutschland und Griechenland an. Aktuell verfügt das Transportunternehmen über eine Flotte von ca. 80 Zugmaschinen und 300 Aufliegern diverser Art. Aufgrund dieser umfangreichen Ausstattung können sämtliche Transportklassifizierungen, von Lebensmitteln, Kühl- und Pharmaprodukten, hochwertigen IT- und Elektronikartikeln bis hin zu Spezialtransporten von beispielsweise Flugzeugturbinen abgedeckt und angeboten werden.

Bari und anschließend weiter nach Patras in Griechenland. Die Route ist Teil des EU-Programms „Autobahnen der Meere“ und entlastet die Straßen auf der Balkanroute.

### PERFEKTES ZUSAMMENSPIEL

Die Planung der Bahnverbindung war komplex und hat viele unterschiedliche Gesellschaften von DB Cargo eingebunden. So haben zum Beispiel die Fachleute von Kombiverkehr und der italienischen Landesgesellschaft DB Cargo Italia schon früh Kontakt zur Reederei, zur Terminalgesellschaft und der venezianischen Hafenbehörde aufgenommen, um das Projekt aufs Gleis zu setzen. Kombiverkehr als Operateur hat zudem den direkten Kontakt zum Kunden Thomaidis. „Dieser Zug ist ein gutes Beispiel für eine erfolgreiche Kooperation zwischen Kombiverkehr, den DB Cargo-Gesellschaften und der Reederei“, erläutert Peter Dannewitz, Leiter Vertrieb bei Kombiverkehr. „Der Zug steht exemplarisch für nachhaltige, innovative intermodale Transportlösungen und kann für andere Spediteure als Modell dienen.“

Anfang der Woche geht es wieder zurück. Auf dem Rückweg sind viele temperaturgeführte Container an Bord der Frachtfähre. Der Zug bringt mediterrane Spezialitäten nach Nordeuropa: griechischen Joghurt, Schafskäse und Mezedes, die kleinen Vorspeisen. Dazu griechisches Olivenöl und natürlich den berühmten griechischen Wein.

**Kontakt** | Sylke Hußmann  
Telefon: +49 6131 15-61620  
sylke.hussmann@deutschebahn.com

**TRIMODAL:**  
Die Route von Venedig nach Patras gibt es seit dem vergangenen Jahr.



Illustration: Carolin Eitel



## NEUE DIMENSION

DB Cargo und der Aluminiumverarbeiter Novelis arbeiten seit vielen Jahren zusammen. Die Aluminium-Verkehre, die die Güterbahn nach Großbritannien und zurück durchführt, sind bereits preisgekrönt. Seit Mitte 2016 macht ein völlig neues Produktionskonzept die Rundläufe noch effizienter.

Zwischen DB Cargo und dem Aluminiumverarbeiter Novelis besteht eine enge Partnerschaft, die bis in die 1970er-Jahre zurückreicht. Novelis ist der weltweit größte Hersteller von Aluminiumwalzprodukten und weltweit führend im Recycling von Aluminiumprodukten. Ein im Mai 2015 neu abgeschlossener Vertrag umfasst nun nicht nur zusätzliche Verkehre zwischen dem Novelis-Aluminiumwalzwerk in Neuss-Norf und den britischen Destinationen Daventry und Widnes, sondern seit Mitte 2016 mehrere Rundläufe eines neuen Kombizugs: Der Zug führt neben Spreizhaubenwagen (Sfins) für witterungsempfindliche Ladegüter auch völlig neue Spezialcontainer mit.

Diese multifunktionalen 40-Fuß-Spezialcontainer wurden eigens für die Ansprüche von Novelis entwickelt und gebaut. Sowohl das Dach als auch die Seiten können über die gesamte Länge zur Beladung geöffnet werden. Die Container verfügen über Coilmulden in Längsrichtung und Lochleisten zur Ladungssicherung im Boden. Ebenfalls installiert ist eine GPS-Vorrichtung, der Standort kann jederzeit über das Tracking-System ermittelt werden. Da die Container tunneltauglich sind, können sie den Eurotunnel unter dem Ärmelkanal durchqueren und sind sowohl für den Transport von Coils, Barren als auch Platinen geeignet. Bei einem Eigengewicht von knapp 6 Tonnen können bis zu 30 Tonnen Nutzlast aufgenommen werden.

### VERKEHRE AUF DIE SCHIENE GEHOLT

Für die Großbritannien-Verkehre ist der Ausgangspunkt das Aluminiumwalzwerk Norf in Neuss. Direkt am Rhein steht das größte Aluminiumwalz- und Schmelzwerk der Welt. Von dort aus gehen hochwertige Aluminiumspulen (Coils) zur Weiterverarbeitung für die Verpackungsindustrie auf die britische Insel. Ein zuverlässiger Abtransport der Aluminiumprodukte muss gewährleistet sein, denn Stockungen können hier leicht zu Schwierigkeiten bei der Fertigung führen.

Bis 2013 ließ Novelis den britischen Markt per Schiff und Lkw beliefern. Die Coils wurden über den Rhein und die Nordsee in den britischen Hafen Goole transportiert. In Goole wurde die Fracht auf Lkw umgeschlagen und zur Weiterverarbeitung in die Indus-

trieregionen Mittelenglands gefahren. In umgekehrter Richtung gingen Aluminiumbarren aus dem Novelis-Recyclingwerk in Latchford (bei Widnes) zurück nach Neuss, ebenfalls über Straße und Schiff. Die Laufzeit betrug drei bis vier Tage pro Richtung, dazu kamen durch Hoch- oder Niedrigwasser verursachte Unregelmäßigkeiten.

DB Cargo hat diese Transporte auf die Schiene geholt. In 2014 starteten die ersten konventionellen Bahnverkehre für Novelis, die für die Strecke zwischen Neuss und Widnes im Westen Englands nur noch 40 Stunden brauchten. Spreizhaubenwagen (Sfins) transportieren seitdem die Aluminium-Coils von Neuss über Aachen nach Calais, durch den Eurotunnel weiter nach Dollands Moor in Großbritannien und dann nach Widnes, von wo aus die weitere Distribution per Lkw erfolgt. Auf dem gleichen Weg in entgegengesetzter Richtung werden die Barren vom Recyclingwerk Latchford nach Neuss-Norf gefahren.

Die speziellen Sfins-Wagen sind einsatzfähig im Tunnel und auf den Strecken in Großbritannien. Die Hauben der Wagen sind beidseitig verschiebbar und können jeweils sechs hochkant stehende Coils aufnehmen („Eye-to-Sky“). Auch für den Rückweg sind die Sfins-Wagen geeignet: Sie nehmen jeweils zwei bis zu 27 Tonnen schwere Aluminiumbarren auf.

Seit September 2014 traktioniert eine Mehrsystemlokomotive den Zug über die gesamte Strecke von Neuss-Norf bis Calais. Aufgrund der speziellen Sicherheitsbestimmungen im Eurotunnel ziehen zwei Tunnelloks den Zug unter dem Ärmelkanal hindurch bis nach Dollands Moor. Danach übernimmt wieder die Streckenlokomotive. Nicht nur der Straßenverkehr, sondern auch die Umwelt wird durch das neue Produktionskonzept entlastet. Für die Jury der britischen Eisenbahnlogistiker waren diese Argumente ausschlaggebend: Mitte 2014 erhielt DB Cargo UK für seine Novelis-Verkehre einen Preis bei den National Rail Awards in London.

### EFFIZIENTE WIEDERBELADUNG

Der neue Novelis-Zug setzt der logistischen Meisterleistung noch eine Sahnehaube auf: Die mit Blechen und Coils beladenen Spezialcontainer aus dem Novelis-Aluminiumwerk in Nachterstedt (Sachsen-Anhalt) werden in Neuss mit den Coil-Transporten



Illustration: Carolin Eitel

vereint. Im britischen Daventry werden die mit Containern beladenen Tragwagen abgekoppelt und entladen. Die Coils und Bleche gehen in die britischen Automobilwerke. Die am Vortag entladenen Leercontainer werden dem Zug beigestellt und laufen bis Widnes mit. Dort werden die Sfins entladen und sowohl die Container als auch die Sfins-Waggons werden für den Rückweg mit Aluminiumbarren beladen. Der Zug geht also voll beladen zurück in das Novelis-Werk Neuss-Norf, wo die Barren entladen werden. Die in Neuss entladenen Container laufen anschließend zur Wiederbeladung nach Nachterstedt zurück.

Seit dem 12. Juni ist auch die Bahnspedition DB Cargo BTT mit an Bord. Sie übernimmt in enger Abstimmung mit dem Kunden die gesamte logistische Koordination der multimodalen Züge, einschließlich der Zugerfassung in den relevanten IT-Systemen der DB Cargo. Das European Operation Center (EOC) in Frankfurt/Main überwacht und steuert die Züge über die gesamte Strecke zwischen Neuss, Daventry und Widnes. Die EDV-Systeme der Transportpartner sind kompatibel, die Kommunikation erfolgt nach dem Credo „one face to the customer“. Der Kunde hat mit der DB Cargo BTT und dem EOC feste Ansprechpart-

ner und kann den Aufenthaltsort jedes Containers sofort erfahren.

„Wir sind sehr stolz darauf, dass wir zusammen mit dem Marktbereich Montan Novelis eine Abwicklung dieses Geschäftes entlang der kompletten Versorgungskette anbieten können“, erklärt Dr. Carsten Hinne, CEO DB Cargo BTT.

„Die Entscheidung für das Angebot von DB Cargo wurde maßgeblich durch die schnellen Transportzeiten beeinflusst“, erklärt Dr. Jörg Hilker, Leiter des Marktbereichs Montan bei DB Cargo. Mit den neuen Spezialcontainern ist nach der Verladung kein Handling am Ladegut mehr nötig. Die Lade- und Entladezeiten werden deutlich verkürzt, und durch den Einsatz von Containern steigt die Flexibilität. **mh** ■

**Kontakt** | Harald Droege  
Telefon: +49 511 286-7680  
harald.droege@deutschebahn.com

 Von der Europäischen Union kofinanziert  
Fazilität „Connecting Europe“



# TERMINALS, KOMMUNIKATION, WACHSTUM

Die großen Seehäfen stehen als klassische Tore für internationale Containerverkehre vor einem starken Wachstum. Über die Herausforderungen für den Hinterlandverkehr auf der Schiene aus Sicht der deutschen Seehäfen sprach *railways* mit Dr. Bernd Pahnke, Vice President Port Development, DB Cargo, und dem Reedereimanager Thorsten Kröger, General Manager, NYK Line, Hamburg.

## Herr Dr. Pahnke, welche Hafenanbindungen deckt DB Cargo mit intermodalen Verkehren ab?

*Dr. Pahnke:* Bei den intermodalen Verkehren via Ostseehäfen verbinden die Transporte Mitteleuropa mit Skandinavien und dem baltischen Raum, das Hinterland reicht bis Osteuropa und Italien. Die Verkehre über die Nordseehäfen gehen überwiegend über Hamburg und Bremerhaven. Von dort aus werden sie nach Übersee gebracht, nach Asien und Amerika. Die Hinterlandverbindungen laufen nach Deutschland, in die Schweiz und nach Österreich und reichen auch bis nach Polen, Ungarn, Tschechien sowie in die Slowakei. DB Cargo bedient aber ebenso die Westhäfen, von wo aus Verkehre hauptsächlich entlang der Rheinschiene bis nach Italien laufen. Von den Südhäfen aus wird der mediterrane Raum abgedeckt. Im Überseeverkehr wird seit über 50 Jahren erfolgreich der Container eingesetzt, die entsprechenden Transportgefäße für intermodale Verkehre via Ostseehäfen sind Sattelaufleger und Wechselbrücken.

## Herr Kröger, wie könnten die Hinterlandverkehre von den deutschen Seehäfen aus optimiert werden?

*Kröger:* Die deutschen Seehäfen haben im Hinterlandverkehr einen hohen Schienenanteil. Aber die Bahn könnte auf kürzeren Distanzen noch mehr Verkehre generieren, die jetzt auf der Straße laufen. Allerdings muss man sehen, dass der Verkehrsträger Straße aufgrund der niedrigen Treibstoffpreise derzeit extrem preiswert ist. Außerdem hatten wir in letzter Zeit Kapazitätsengpässe in einigen Inlandsterminals. Da müssten noch Hausaufgaben gemacht werden.

*Dr. Pahnke:* Wir sind uns der harten Bedingungen beim Wettbewerb mit der Straße bewusst. Wir werden zukünftig Produkte auch für kürzere Relationen kreieren, um mehr Güter von der Straße zu holen. Zu den Engpässen in den Terminals: Innerhalb des DB Konzerns und mit weiteren Partnern stimmen wir uns sehr eng mit dem Infrastrukturbetreiber ab und suchen nach Wachstumsmöglichkeiten im Hinterland.

## Wie wirken sich die neuen Reederei-Allianzen auf die intermodalen Verkehre aus?

*Kröger:* Allianzen gab es schon immer unter den Reedern, weil das Investitionsvolumen, um so viele Abfahrten mit entsprechender Flotte zu gewährleisten, von einem Einzelnen gar nicht bewältigt werden könnte. Dass wir derzeit eine Konzentration auf drei Allianzen haben, hat mit dem harten Wettbewerb auf dem Markt zu tun. Wir müssen

## EXPERTEN FÜR SEEHÄFEN: Dr. Bernd Pahnke, DB Cargo (links), und Thorsten Kröger, NYK Line.



## FACE TO FACE: Thorsten Kröger (links) erläutert die Bedeutung der Reeder-Allianzen.



weiter optimieren, also Kosten senken, weniger Schiffstönage einsetzen und mehr Einkaufsmacht erzielen. Außerdem können wir aufgrund der erweiterten Strukturen mit mehr Loops agieren, also mehr Häfen erreichen, etwa in Polen und Vietnam, und somit unseren Kunden ein verbessertes Netzwerk anbieten.

*Dr. Pahnke:* Aus der Sicht der intermodalen Hinterlandverkehre müssen wir die Neubildung der Allianzen genauestens verfolgen, da sie erheblichen Einfluss über ihre Loops auf die Hafenauswahl haben. Mit neuen Allianzen ist nicht auszuschließen, dass hinsichtlich der bisher genutzten Häfen neue Konstellationen entstehen. Gemeinsam mit ihren Schwestergesellschaften ist DB Cargo in der Lage, innerhalb kürzester Zeit Traktionsleistungen in verschiedene Häfen anbieten zu können.

## Werden Kooperationen auch bei der Bahn angestrebt?

*Dr. Pahnke:* Ja, die Zusammenarbeit von Schienenlogistikern bietet in vielen Fällen Potenzial, um Performance und Wirtschaftlichkeit zu verbessern und Risiken zu reduzieren. Ein erfolgreiches Modell organisieren wir seit Anfang des Jahres im Hafen Hamburg. Neben DB Cargo haben sich weitere sechs Rangierdienstleister zusammengeschlossen und übernehmen die komplette Ver- und Entsorgung der Containerterminals. In dieser Kooperation konnten die Leerläufe von Rangierlok signifikant reduziert und der Last-Last-Anteil konnte auf über 40 Prozent aller vergebenen Slots erhöht werden. Damit verbessert sich die Performance bei der Slotbedienung erheblich. Insbesondere im Containerterminal Altenwerder konnten somit die Auswirkungen umfangreicher Baumaßnahmen seit April 2016 fast geräuschlos kompensiert werden.

## Die Anforderungen an DB Cargo steigen, mehr Verantwortung über die gesamte Logistikkette hinweg zu übernehmen. Wie geht die Bahn damit um?

*Dr. Pahnke:* DB Cargo und Operateur-Tochter Transfracht wollen als Marktführer Vorteile und Potenziale schienenbezogener Hinterlandverkehre weiterentwickeln. DB

Cargo organisiert bereits heute diese Aufgaben wie ein Lead Logistics Provider, selbstverständlich mit dem starken Rückgrat Schiene. Dazu gehört, dass wir in der Lage sind, Spitzen und Senken flexibel abzufangen und den Kunden entsprechende Lösungsangebote zu unterbreiten.

## Deutet sich eine Verlagerung in Richtung Westhäfen an?

*Kröger:* Wichtig ist die sogenannte Catchment Area, das Einzugsgebiet im Hinterland, das der Hafen per Bahn abdeckt. Wien, München, Stuttgart, Prag, Budapest – das ist die klassische Catchment Area von Hamburg. Duisburg und Köln gehören eher in die Catchment Area der Westhäfen mit Binnenschiffsverbindungen. Daran wird sich auch nichts grundlegend ändern.

*Dr. Pahnke:* Hamburg ist der bedeutendste Eisenbahnhafen an der Nordsee. 2,3 Millionen TEUs werden hier auf der Schiene abgefertigt. Zusammen mit Bremerhaven sind die Nordseehäfen für viele Reeder verlockend und werden dies auch in Zukunft bleiben. DB Cargo ist aber auch in den Westhäfen sehr gut positioniert und kann seinen Kunden dort entsprechende Angebote unterbreiten.

## Was ist mit Konkurrenten wie dem JadeWeserPort in Wilhelmshaven?

*Dr. Pahnke:* Konkurrenz ist immer gut und belebt das Geschäft. DB Cargo ist auch in Wilhelmshaven gut aufgestellt. Aber der JadeWeserPort ist in einer schwierigen Situation. Die Infrastruktur ist zwar vorhanden, es fehlt aber Umschlag. Ich gehe aber davon aus, dass eine stärkere Nutzung von Wilhelmshaven in den nächsten Jahren passieren wird.

*Kröger:* Im Moment bleiben Hamburg und Bremerhaven die Hauptumschlagplätze. Wir haben zwar die Alternativen in Nordeuropa im Blick und wollen ja auch Kosten sparen durch den Wettbewerb in der Hafenvirtschaft. Aber ein Hafen muss eben auch eine vernünftige Catchment Area haben, und die fehlt Wilhelmshaven noch. ■

Interview: Mirko Heinemann



# WoMen AT WORK

## EXPERTENTEAM:

Axel Radowsky,  
Fertigung Steuerung,  
Armin Wagenknecht,  
Wagenmeister MBS/  
Schlosser, Marcel  
Adam, Wagenmeister  
MBS/Schlosser,  
Mario Krüger, Leiter  
Fertigungsbereich  
Güterwagen, und  
Helmut Adam,  
Schlosser.

## MOBILE RETTER BEI WIND UND WETTER

Mit speziellen Reparatur-Teams bekommt DB Cargo defekte Waggons und Loks wieder flott.

**E**ffizient bei Wind und Wetter: Axel Radowsky, Armin Wagenknecht, Marcel Adam, Helmut Adam und Mario Krüger bilden eines von vier Teams, mit denen DB Cargo vom brandenburgischen Seddin aus dafür sorgt, dass Loks oder Waggons schnell und unkompliziert wieder fahren können. „Diese mobilen Teams beheben vor Ort Schäden und helfen so mit, dass mehr Wagen und Lokomotiven zur Verfügung stehen“, sagt Katrin Ruschke, Leiterin für Planung und Steuerung im Werk Seddin. Insgesamt sind 14 von ihren 180 Mitarbeitern mobil unterwegs, um auf den Bahnhöfen in Stendell bei der PCK-Raffinerie in Schwedt oder in Ziltendorf in der Nähe des Stahlwerks ArcelorMittal Eisenhüttenstadt kleine und mittlere Schäden zu beheben oder vorbeugende Instandsetzungsarbeiten durchzuführen. Die mindestens zweiköpfigen Teams werden tätig, wenn ein Wagenmeister beim Kunden bei einer Kontrolle einen Schaden erkennt. Dann informiert er seine zuständigen Disponenten, die ein mobiles Instandhaltungsteam anfordern. Die Teams sind mit einem von vier Sprinter-Lastern unterwegs, der die wich-

tigsten Werkzeuge, ein Notstromaggregat zum Schweißen, Bremsprüfgerät und häufig benötigte Ersatzteile mitführt.

Solche Reparaturen vor Ort vermeiden, dass Waggons und Loks wegen kleinerer Probleme in die Werkstatt geschleppt werden müssen und so für mehrere Tage für den Betrieb ausfallen. Das spart viel Zeit und Geld – und erhöht die Qualität im Schienengüterverkehr. DB Cargo will als Teil des Programms Zukunft Bahn solche dezentrale Instandhaltungen weiter ausbauen. Abgefahrne Bremssohlen, gerissene Plänen, verklemmte Scharniere einer Wagenklappe, gelöste Feststellrichtungen für Stahlrollen oder Funktionsstörungen in Lokomotiven – 45 Prozent der betriebsnahen Instandhaltung an den Güterwagen im Werk Seddin werden mittlerweile von den mobilen Teams durchgeführt. Manchmal auf offener Strecke, in Kundenanschlüssen und immer bei Wind und Wetter.

**Kontakt** | Katrin Ruschke  
Tel. +49 33205 79-457  
katrin.ruschke@deutschebahn.com

Fotos: Oliver Tjaden



# SICHERHEIT IST TRUMPF

Die Rail Safety Days machen Schule: In den Niederlanden und in Polen sensibilisieren die DB Cargo BTT und DB Cargo Polska mit Vertretern der chemischen Industrie, der Sicherheitsbereiche, Infrastrukturbetreibern und Behördenvertretern für die Sicherheit auf der Schiene. So können Unfälle schon im Vorfeld vermieden werden. Und im Ernstfall weiß jeder genau, was er zu tun hat.

**A**uf dem Gelände von Dow Chemical im niederländischen Terneuzen waren Anfang Mai die Temperaturen bereits sommerlich. Hier haben DB Cargo BTT und DB Cargo Polska in diesem Frühjahr zum zweiten Mal gemeinsam die länderübergreifenden Rail Safety Days durchgeführt. In diesem Jahr in Zusammenarbeit mit der Dow Chemical, dem zweitgrößten Chemiekonzern der Welt und langjährigem Kunden und Partner der DB Cargo BTT. Die dreitägige Veranstaltung diente dazu, all denen, die mit der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene zu tun haben, spezifisches Wissen und den sicheren Umgang mit möglichen Gefahrensituationen zu vermitteln.

Die Schiene ist die sicherste Art, gefährliche Güter zu transportieren – dennoch können Risiken niemals ausgeschlossen werden. Weil für DB Cargo Sicherheit an erster Stelle steht – im eigenen Unternehmen, für Kunden, Anwohner an Schienenwegen und die gesamte Umwelt –, sieht sich die Güterbahn in einer besonderen Verantwortung. Darüber hinaus nimmt die BTT zusehends eine Rolle als Lead Logistics Provider bei der Bereitstellung von sicheren Transporten zu Kunden im Chemiesektor ein. Daher soll bei den Rail Safety Days auch die gesamte Transportkette vom Werk bis zum Kunden abgebildet werden.

## THEORETISCHER EINSTIEG

Der erste Tag bei Dow Chemical in Terneuzen gehörte der Theorie: Nationale und internationale Referenten beleuchteten vor dem Publikum, welches sich aus Führungskräften der chemischen Industrie und der Sicherheitsbereiche, der Notdienste und Behörden zusammensetzte, verschiedene Aspekte des Transports von gefährlichen Gütern auf der Schiene. Dr. Carsten Hinne, CEO DB Cargo BTT/Senior Vice President Industry Sector Chemicals, berichtete über die Entwicklungen bei DB seit den vergangenen Rail Safety Days 2015 in Geleen. „Es ist unser Anliegen, gemeinsam für mehr Sicherheit auf der Schiene zu sorgen und den Weg dahin durch verschiedene Initiativen voranzutreiben“, erläuterte er. Anton van Beek, Geschäftsführer von Dow Benelux und Vorsitzender des nationalen Programms „Safety First“, widmete sich den Verantwortungsketten und der Unternehmenskultur. Das Programm möchte die Sicherheitskultur in Unternehmen verbessern und das Bewusstsein dafür bei Management und Mitarbeitern schärfen. Eine Kultur der Sicherheit könne nicht einfach mit Gesetzen



**ÜBUNG:** Feuerwehrleute können am Schulungszug unter Realbedingungen trainieren.

und Vorschriften erreicht werden, sondern müsse „in den Herzen und Köpfen aller Beteiligten verwurzelt sein“, so van Beek.

An den beiden Folgetagen wurde die Theorie in die Praxis umgesetzt. Bei den Trainingseinheiten waren nicht nur operative Mitarbeiter vertreten, auch die Führungskräfte der chemischen Industrie zeigten dafür Begeisterung. Die Dow-Betriebsfeuerwehr sowie der Notdienst von ProRail waren ebenfalls mit von der Partie. Während der Veranstaltung erhielten die unterschiedlichen Stakeholder die Gelegenheit, an Praxisübungen, Demonstrationen und Schulungen teilzunehmen, die vom Senior-Berater Wiel Vrolings von DB Cargo BTT und den Sicher-

**BRENNBAR:** Worauf man beim Löschen achten muss.



**INTERNATIONALES PROGRAMM:** Referenten erläutern Aspekte von Sicherheit in Unternehmen.

heitsexperten Margreet Oprel und Paul Klouwen von DB Cargo Nederland geleitet wurden.

Aus Deutschland war eigens für die Veranstaltung ein Schulungszug nach Terneuzen versandt worden, um die Übungen zu unterstützen. Hier konnten neun verschiedene Arten von Leckagen simuliert werden, die Folge einer Beschädigung des Tanks oder der Ventile sein können. Sicherheitsexperte Klouwen zeigte, wie man sichtbare Mängel an Wagen erkennt, erklärte die korrekten Kennzeichnungen und Spezifikationen der Eisenbahnwaggons und die Handhabung von Ventilen. Thema waren außerdem die Sicherheit bei der Beladung und die Eigenschaften der Stoffe, die in den Kesselwagen befördert werden. Außerdem

konnte ein Kesselwagen der DB Cargo Nederland in Terneuzen besichtigt werden. Hier hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, auch die Beladung zu üben.

Margreet Oprel, Sicherheitsberaterin Gefahrgut und Umweltschutz, erklärte, wie die Sicherheit von Fahrzeugen verbessert werden könne, etwa durch sogenannte Crashpuffer, die den Aufprall bei einer Kollision mildern. „Darüber hinaus können Kesselwagen mit Schutzvorrichtungen gegen unbefugtes Erklettern ausgerüstet werden“, so Oprel. Beide Sicherheitsexperten waren beeindruckt vom Engagement der Teilnehmer. Paul Klouwen: „Alle haben großes Interesse gezeigt. Es gab viele spezielle Fragen, auf die wir eingehen konnten.“



**EINSATZ GEFRAGT:**

Bekämpfung eines Lecks in einem Schwefelsäure-Kesselwagen.

**DIE RAIL SAFETY DAYS**

Sicherheit auf der Schiene hat insbesondere beim Transport von Gefahrgut stets höchste Priorität. Die Rail Safety Days der DB Cargo BTT leisten einen wesentlichen Beitrag zur verantwortungsvollen Transportsicherheit. Als Ein- oder Mehrtagesveranstaltung mit aktiven Trainingseinheiten und einem Konferenztag lassen sich die Rail Safety Days auch öffentlichkeitswirksam durchführen. Während der Rail Safety Days bietet ein Schulungszug Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den an der Gefahrenabwehr beteiligten Personen alle Möglichkeiten zur theoretischen und praktischen Vermittlung.

Bis zu 20 Teilnehmer finden im Seminarwagen Platz. Die Funktionsweise und Bedienung der Armaturen zeigt der Armaturenkesselwagen. Vermittelt werden praktische Kenntnisse, die für die Befüllung der Kesselwagen, aber auch im Notfall wichtig sind.

**SICHERHEITSTAGE AUCH IN POLEN**

Zwei Wochen zuvor hatten schon andere Mitarbeiter und Kunden von DB Cargo Polska eine Praxisübung rund um den sicheren Transport von Gefahrgütern auf der Schiene abgehalten – 1.000 Kilometer weiter östlich von Terneuzen. Im polnischen Kędzierzyn Koźle auf dem Gelände der DB Cargo-Tochter Spedkol drehte sich ebenfalls alles um die Sicherheit in der chemischen Industrie. Hier war der Rail Safety Day auf den 28. April 2016 terminiert, den Welttag für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. 53 Teilnehmer, darunter Kunden aus der Chemie sowie Akteure der Feuerwehr, aus dem Gesundheitswesen und der Sicherheit trainierten für den Ernstfall, um so mögliche Auswirkungen von Unfällen auf Mensch und die Umwelt zu minimieren.

Nach einer Firmenpräsentation und der Erläuterung der Sicherheitsverfahren bei DB Cargo Polska folgte der Praxiseinsatz. Gemeinsam mit der Feuerwehr, die vier Feuerwehrfahrzeuge zur Verfügung stellte, wurden mögliche Szenarien eingeübt. Es wurden Rettungsaktionen sowie die Brandbekämpfung und die Bekämpfung eines Lecks in einem Schwefelsäure-Kesselwagen geprobt. In realitätsnahen Simulationen wurde Gefahrgut aufgefangen, das Abdichten von Leckagen und weitere Gefahrenabwehrmaßnahmen wurden trainiert. Dabei wurde besonders darauf geachtet, welche Aspekte im Einsatz die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren verbessern. „Für uns genießt das Thema Sicherheit höchste Priorität. Ich bin froh, dass wir hier gemeinsam den Ernstfall trainieren können. So wissen unsere Mitarbeiter und die Rettungsdienste, was in einer kritischen Situation zu tun ist“, so Tomasz Iwański, CEO von DB Cargo Spedkol.

Fotos: DB Cargo, DB Cargo Polska/Fotowidzenie.pl

**POSITIVES FAZIT**

Für DB Cargo Polska war die Veranstaltung ein voller Erfolg. „Sicherheit, Betriebssicherheit, höchste Qualität und Umweltschutz sind von größter Bedeutung für DB Cargo“, so Marek Staszek, CEO von DB Cargo Polska. „Wir garantieren hohe Qualität und Sicherheit unserer Dienstleistungen. Unser Ziel ist es, das Sicherheitsbewusstsein bei den Mitarbeitern kontinuierlich zu verbessern.“ Dabei kommt die polnische Landesgesellschaft gut voran: Laut Sicherheitsbescheinigung des polnischen Amtes für Eisenbahnverkehr entsprechen die Transporte von DB Cargo Polska und ihren Tochtergesellschaften den höchsten nationalen und europäischen Normen – mit höchsten Sicherheitsanforderungen für Kunden, Mitarbeiter und die Umwelt. DB Cargo Spedkol hat außerdem eine Deklaration des Amtes für Eisenbahnverkehr unterzeichnet, die Sicherheit im Schienenverkehr als Teil der Unternehmenskultur auffasst. DB Cargo Polska wird die Deklaration in Kürze ebenfalls unterzeichnen (siehe Seite 7). Aufgrund des positiven Feedbacks der Kunden sind die nächsten Rail Safety Days bereits in Planung.

**AUCH TERNEUZEN WAR ERFOLGREICH**

Die Initiative der diesjährigen Veranstaltung bei Dow Chemical in Terneuzen ist durch die ersten länderübergreifenden Rail Safety Days im vergangenen Jahr von DB Cargo BTT und DB Cargo Nederland zustande gekommen. Danach war das Interesse bei allen Akteuren an weiteren Veranstaltungen dieser Art groß.

„Wir haben offenbar bei allen Beteiligten, bei Regierungsstellen, Notdiensten, Kunden, Infrastrukturbetreibern, Spediteuren und Fahrzeugbesitzern gleichermaßen, einen Nerv getroffen. Es gibt großen Bedarf an solchen Veranstaltungen, die Präsentationen, Networking-Möglichkeiten und Praxisübungen enthalten“, sagt Dr. Carsten Hinne. „Als Dow Chemical uns im vergangenen Jahr anbot, gemeinsam die nächste Veranstaltung zu organisieren, haben wir das Angebot natürlich dankbar angenommen.“

Wichtig findet Hinne vor allem, dass die Akteure so eng zusammenarbeiten. „Man kann innerhalb des eigenen Unternehmens großes Engagement aufweisen, um die Sicherheit zu erhöhen“, so Hinne. „Aber die einfache Tatsache, dass wir die Gelegenheit haben, eng mit anderen Organisationen zusammenzuarbeiten und damit Einblicke in deren Verfahren zu gewinnen, bedeutet, dass wir alle – Kunde, Infrastrukturbetreiber, Inspektion und die DB selbst – immer noch mehr lernen können.“

Ganz besonders freut ihn, dass die Güterbahn dabei für alle Beteiligten ein Partner ist, der großes Vertrauen genießt. „Dass DB Cargo eine führende Rolle bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene einnehmen möchte, schätzen unsere Kunden sehr – und das motiviert uns umso mehr.“

mb ■

**Kontakt** | Patrick Schlicht  
Telefon: +49 6131 15-73771  
Patrick.schlicht@btt-gmbh.de

**GUTE ZUSAMMENARBEIT:**

Alle Beteiligten erhalten Einblick in die Arbeitsweise der Kollegen.



## VORRANG FÜR DIE SCHIENE

Anlagenbauer Krones setzt bei seinen globalen Exporten auf den nachhaltigen Schienengüterverkehr.



### START:

Christoph Klenk, Vorstandsvorsitzender der Krones AG (rechts), und Neutraublings Bürgermeister Heinz Kiechle durchschneiden das symbolische rote Band.



Deutsche Maschinenbauer genießen einen ausgezeichneten Ruf. Unternehmen exportieren deshalb erfolgreich ihre Produkte bis in den letzten Winkel der Erde. Häufig steht die Eisenbahn am Anfang der Exportkette. Zum Beispiel bei Krones aus Neutraubling: Dazu hat Krones eigens einen Gleisanschluss in Betrieb genommen, der sich seit den 50er-Jahren auf dem Gelände befand und nicht mehr genutzt wurde. Mit Unterstützung der TRANSA Spedition, unter anderem durch Heike Kramer aus dem Bereich Business Development, wurden alle Details wie Genehmigungsverfahren und Entwicklung eines Bedienkonzeptes durch DB Cargo erarbeitet, um den Gleisanschluss wieder instand zu setzen. Mitte März 2016 wurde der Gleisanschluss feierlich wieder eröffnet.

„Damit stellen wir uns gegen einen Trend zu mehr Lastwagen und weniger Bahn“, sagte Roland Sommer, Leiter der Zentralen Produktion und Logistik bei

Krones. Mit dem Gleisanschluss verfolgt Krones drei Ziele: künftig seine Produkte nachhaltig auf der Schiene zu den Exporthäfen bringen zu lassen, den staueingelagerten Verkehrsraum Regensburg zu entlasten und zu mehr Umweltschutz im Verkehr beizutragen.

### HOHE EXPORTRATE

Der Krones-Konzern mit Hauptsitz in Bayern plant, entwickelt und fertigt Maschinen und komplette Anlagen für die Prozess-, Abfüll- und Verpackungstechnik. Krones beschäftigt weltweit rund 13.800 Mitarbeiter und fertigt seine Produkte an 5 Standorten in Deutschland. 90 Prozent seiner Produkte gehen ins Ausland.

Um die Waren pünktlich zum Kunden zu bringen, spielt die Logistik eine wesentliche Rolle. Deshalb hat Krones seinen Logistikhub in Hamburg über den Gleisanschluss angebunden, sodass die Waren bei Krones in Neutraubling direkt aufgeladen und erst

wieder in Hamburg im Krones-Hub abgeladen werden. Dort werden sie dann versandgerecht zusammengestellt.

Bislang transportierten Lastwagen die Krones-Produkte. Nun spart Krones mit 950 Eisenbahn-Waggons allein in diesem Jahr knapp 1.600 Lkw-Fahrten ein. Ca. 2.400 Waggons könnten das Gleis pro Jahr befahren. „Wir bedienen den Kunden werktäglich mit fünf vierachsigen Waggons“, erläutert Karsten Rotter, Key Account Manager im DB Cargo Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. Ein weiterer Vorteil ist die Flexibilität der Bahn: Unter der Regie der TRANSA Spedition werden die Verkehre mit speziellen Waggons mit sehr niedriger Ladehöhe ausgebaut. Mit diesen Waggons können Produkte transportiert werden, die in die herkömmlichen Waggons nicht hineinpassen. Gerade große Anlagenbauteile müssen so nicht mühsam als Schwertransport über die Straßen rollen.

Für die Bahn hat dieser Verkehr außerdem den Vorteil, dass die Krones-Produkte auf der sehr belebten Strecke in die Nordhäfen transportiert werden können. Dadurch verringern sich die Leerfahrten und natürlich auch die Kosten. „Diese Verkehre sind auch für andere Kunden attraktiv, die ihre Exporte im Hafen konsolidieren“, so Rotter.

Mehr zur Nachhaltigkeit und zur Schiene bei Krones finden Sie in diesem Video auf Youtube: <http://bit.ly/1UmFZIE>

**Kontakt** | Karsten Rotter  
Telefon: +49 6131 15-61661  
karsten.rotter@deutschebahn.com

**Kontakt** | Heike Kramer  
Telefon: + 49 69 84007-120  
heike.kramer@transa.de

Fotos: Krones AG



## EIN ZEICHEN DES VERTRAUENS

Wiedersehen unter neuen Vorzeichen: Beim DB Cargo Pulp & Paper Summit 2016 diskutierten Kunden und der Vertrieb von DB Cargo über aktuelle Entwicklungen.

Der Marktbereich Baustoffe, Industrie- & Konsumgüter lud zum dritten Mal zum Branchentreff der Papier-, Zellstoff- und Verpackungsindustrie nach Potsdam: Mehr als 60 Kunden folgten dem Ruf zum DB Cargo Pulp & Paper Summit am 24. Mai 2016 in die DB Akademie am Kaiserbahnhof Potsdam. Diese Plattform wurde sowohl dafür genutzt, Kunden über aktuelle Entwicklungen im Konzern zu informieren, als auch um den Austausch über Marktentwicklungen der Branche zu fördern und zu vertiefen. Neben Vorträgen zur strategischen Neuaufstellung von DB Cargo und zur Weiterentwicklung von Maßnahmen aus den letzten beiden Pulp & Paper Summits diskutierten die Teilnehmer über den Mega-Trend der Digitalisierung sowie Wachstumschancen für die Schiene.

„Es war eine sehr erfolgreiche Veranstaltung mit vielen interessanten Gesprächen und intensiven Diskussionen“, sagte DB Cargo-CEO Dr. Jürgen Wilder, der die Veranstaltung nutzte, um die Papier- und Zellstoffbranche kennenzulernen und direkte Kundenbe-



**GIPFELTREFFEN:** Kunden und DB Cargo wollen gemeinsam Qualität, Produktivität und Effizienz steigern.

dürfnisse aufzunehmen. Er verwies auf das geänderte Marktumfeld für die Güterbahn und stellte den Zuhörern das Programm „Zukunft Bahn“ mit den konkreten Auswirkungen auf die Branche vor. „Zukunft Bahn@DB Cargo ist ein Qualitäts- und Effizienzprogramm, mit dem wir profitabler Qualitätsführer werden, weil wir wieder einhalten können, was wir unseren Kunden versprechen, weil wir im Wettbewerb mit der Straße bestehen wollen und weil wir am Ende des Programms wieder wachsen können“, so Wilder.

Weil die Produktionsqualität in den vergangenen Jahren zunehmend abgenommen habe, habe die Güterbahn massiv Marktanteile verloren und Leistungsversprechen nicht einhalten können. Durch zum Beispiel eine robustere Produktion, die wirtschaftliche Optimierung des Nahbereichs und durchgehende Verantwortlichkeiten für Verkehre könne DB Cargo die Qualität, Produktivität und Effizienz steigern. Um gleichzeitig Wachstum zu erzielen, wolle DB Cargo wettbewerbsfähige Kostenstrukturen erreichen und die Netzauslastung durch ein professionelles Auslastungsmanagement erhöhen. „Und natürlich stärken wir gleichzeitig das europäische Netzwerk“, bekräftigte Wilder. Mit diesen Maßnahmen will die Güterbahn auf die grundlegenden Bedürfnisse ihrer Kunden eingehen – gerade die Papierindustrie ist auf ein stabiles und zuverlässiges Einzelwagennetzwerk angewiesen.

### ENTWICKLUNG DER PULP & PAPER ROADMAP

Anschließend berichtete Stephan Sulser, Leiter Vertrieb Industrie- und Konsumgüter, über die Entwicklung der Pulp & Paper Roadmap, die die wichtigsten



„Zukunft Bahn@DB Cargo ist ein Qualitäts- und Effizienzprogramm, mit dem wir profitabler Qualitätsführer werden.“

DR. JÜRGEN WILDER, VORSTANDSVORSITZENDER  
DB CARGO

Handlungsfelder in der Schnittstelle zu unseren Kunden zusammenfasst.

„In den letzten beiden Jahren haben wir die Zusammenarbeit mit unseren Kunden entlang der Pulp & Paper Roadmap permanent weiterentwickelt“, betonte Sulser. Vier Aspekte wurden in der Pulp & Paper Roadmap identifiziert, die für eine erfolgreiche Zusammenarbeit entscheidend sind: Kommunikation, Strategie, Wettbewerbsfähigkeit und natürlich die operative Zusammenarbeit.

Innerhalb dieser Themenfelder wurden Maßnahmen hinterlegt und umgesetzt. So wurden beispielsweise kundenspezifische Kompetenzteams eingerichtet, welche durch einen regelmäßigen Austausch ein gemeinsames Kundenverständnis über Abteilungsgrenzen hinweg schaffen und zu einer schnelleren Lösungsfindung mit und für unseren Kunden führen.

Beim Thema Wettbewerbsfähigkeit ging Sulser wie sein Vorredner auf die aktuellen Marktentwicklungen ein, welche die Güterbahn unter Druck setzen. „Trotz schwieriger Marktverhältnisse haben wir es geschafft, wettbewerbsfähige Produkte am Markt zu platzieren und so Wachstum zu generieren“, so Sulser. Als Beispiel

nannte er den Pulp-Sprinter als skalierbare Netzwerklösung aus einer sinnvollen Kombination aus Ganzzug und Einzelwagen. Außerdem verbindet DB Cargo das europäische Netzwerk nun auch regelmäßig mit der Türkei im konventionellen Wagenladungsverkehr. Schiebewandwagen verkehren in zwei wöchentlichen Rundläufen zwischen Rosenheim und Çerkezköy – schnell, zuverlässig und wettbewerbsfähig.

Das spezielle Know-how im Bereich der Verladung von Papierrollen, Formatpapier oder Zellstoffballen wurde ebenfalls ausgebaut. Neben einem neuen Verladeplakat als Orientierung für die sichere Verladung bietet DB Cargo zudem gezielte Schulungen direkt vor Ort beim Kunden an, um präventiv Verladeschäden zu vermeiden und die Auslastung der Wagen zu optimieren.

Im Beisein von Dr. Wilder ging es in der anschließenden Diskussion vor allem um die bevorstehenden Veränderungen bei der DB und insbesondere bei DB Cargo. Der aufgezeigte Weg, der mit vielen Veränderungen verbunden ist, wurde aus dem Kundenkreis unterstützt, wengleich man den Fokus auf Markt und Kunde nicht verlieren dürfe und man den Dialog mit den Kunden in gewohnt hoher Qualität fortsetzen



Fotos: Michael Neuhaus





müsse. Für das Branchenteam Pulp & Paper war das ein Zeichen dafür, dass sich die Papierindustrie dem Unternehmen und dem Vertriebsteam verbunden fühlt und ein hohes Maß an Vertrauen entgegenbringt.

#### WORKSHOPS ZU DIGITALISIERUNG UND WACHSTUM

Im zweiten Teil der Veranstaltung debattierten die Teilnehmer in Workshops. Diese wurden in der World-Café-Methode durchgeführt, die nach einer kurzen Einführung in das Thema durch Brainstorming und Diskussion möglichst große Freiräume bietet und zu sehr überraschenden und kreativen Ergebnissen führen kann. Zwei große Themenblöcke standen für die je zehn Personen an den insgesamt acht runden Tische zur Diskussion: Digitalisierung und Wachstum. Dabei konnten die Mitarbeiter von DB Cargo eine ganze Reihe von Anregungen mitnehmen.

So ging es bei der Digitalisierung zum Beispiel um Asset Intelligence: digitale Güterwagen, die über GPS und Sensorik-Einrichtungen verschiedene Statusmeldungen liefern, zum Beispiel zu Standort, Luftfeuchte oder mechanischen Belastungen. Auch über die Ausstattung von Wagen mit RFID diskutierten die Teilnehmer, um Wagennummern auto-

matisch in die entsprechenden Systeme zu überführen. Ein weiterer Punkt der Digitalisierung war das Big-Data-Management. Daten, die aus unterschiedlichsten Systemen generiert werden, könnten sinnvoll verwaltet und für Track-and-Trace-Anwendungen genutzt werden – bis hin zu Bestellsystemen oder einer direkten Vernetzung mit Kundensystemen.

Das Thema Wachstum fokussierte sich vor allem auf wettbewerbsfähige Preise und Angebotsdauer sowie stabile, zuverlässige Laufzeiten. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Wagenverfügbarkeit und deren Qualität. Schließlich kann ohne ausreichendes, hochwertiges Wagenmaterial kein zusätzlicher Transport für die Schiene gewonnen werden.

Zum Abschluss der Veranstaltung dankte Stephan Strauss, Marktbereichsleiter Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter, den Teilnehmern für ihr Engagement. „Ihre Teilnahme an dem DB Cargo Pulp & Paper Summit ist für uns ein Zeichen, dass Sie uns vertrauen“, so Strauss. „Ohne Ihr Vertrauen verlieren wir Marktanteile – und das ist für beide Seiten fatal.“ an ■

**Kontakt** | Stephan Sulser  
Telefon: +49 6131 15-61210  
Stephan.Sulser@deutschebahn.com

**INFORMATIONEN:**  
Einzelheiten zu den aktuellen Trends der Branche erfahren die DB Cargo-Kunden aus erster Hand

**LOK-TAUFE:**  
Vertreter von DB Cargo UK bei der Zeremonie in Birmingham.

Fotos: Michael Neuhaus, DB Cargo UK



## EINE LOK NAMENS MULTIMODAL

DB Cargo UK nutzte die diesjährige britische Leitmesse, um eigene Services erfolgreich zu präsentieren.

**D**B Cargo UK ist nicht nur eine der erfolgreichsten, sondern auch die aktivste Güterbahn auf dem britischen Markt. So hat die Bahn die Teilnahme an der letzten Branchenmesse im April 2016 Multimodal zum Anlass genommen, um eine Lokomotive auf den Namen Multimodal zu taufen.

„Wir freuen uns, dass wir erneut an der diesjährigen Multimodal-Messe teilnehmen konnten. Dort konnten wir nicht nur eine unsere Lokomotiven präsentieren, sondern auch noch zu Ehren des Ereignisses taufen“, sagte Geoff Spencer, CEO von DB Cargo UK. „Indem wir der Lokomotive 90019 den Namen Multimodal geben, können wir zeigen, wie wir uns auf die künftigen Märkte vorbereiten.“ Die Messe Multimodal findet seit zehn Jahren alljährlich in Birmingham statt und ist die Leitmesse für den britischen und irischen Logistikmarkt.

#### INTERMODALER WACHSTUMSTREIBER

DB Cargo UK ist derzeit in einem schwierigen Markt aktiv. Während ursprünglich die Unternehmen aus der Montanbranche auf die Bahn setzten, sind es heute die Autoindustrie, die Baubranche und natürlich der Kombinierte Verkehr, die noch Wachstum auf der Schiene bewirken können. Daher müssen sich die Güterbahnen darum bemühen, ihren Kunden attraktive und wirtschaftlich leistungsfähige Angebote anzubieten – verkehrsträgerübergreifend und flexibel.

DB Cargo UK nutzte daher die Veranstaltung, um Innovationen und Ausbaupläne vorzustellen, mit denen das Unternehmen auf die Herausforderungen des Marktes reagieren will. Zum Beispiel mit dem „Multimodal London Eurohub“, das als Hub für Export und Importe der britischen Autoindustrie dient. Der Umschlagbahnhof ist an High Speed One (HS1) ange-

#### BRITISCHER LEISTUNGSTRÄGER

DB Cargo UK ist die größte Güterbahn in Großbritannien. Das Unternehmen fährt jeden Monat mehr als 5.000 Züge quer durch das Land und transportiert dabei jede Art von Fracht, von Getreide über Kohle bis zu Biomasse und Stahl. Die Güterbahn bietet neben traditionellen Transportdienstleistungen komplette Logistik- und Supply-Chain-Services an, inklusive Door-to-Door-Lieferungen, Warehousing und das Management von Terminals. Dazu verfügt die Bahn mit mehr als 300 Diesel- und 30 elektrisch betriebenen Loks sowie mehr als 7.500 Waggons über die größte Fahrzeugflotte im Land.

bunden, die Schnellfahrstrecke, die London mit dem Eurotunnel bei Tempo 300 km/h verbindet. DB Cargo UK steuert seit 2012 Güterverkehre auf der HS1.

#### NACHHALTIGE SCHIENE

Auch seine Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit

zeigte DB Cargo UK auf der Veranstaltung. Der Schienengüterverkehr ist heute schon der nachhaltigste Verkehrsträger und erzeugt im Vergleich rund drei Viertel weniger Kohlendioxid als Lastwagen. DB Cargo UK will dabei die Nachhaltigkeit der Transporte noch erhöhen, zum Beispiel durch den Einsatz von Lokomotiven mit einer Stop-Start-Technik oder durch Eco Neutral. Bei diesem Programm können Kunden ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensieren, indem sie nachhaltige Projekte rund um den Globus unterstützen.

„Die Veranstaltung auf dieser Leitmesse war ein voller Erfolg für uns“, sagte Geoff Spencer im Anschluss. „Nicht nur weil wir unsere Leistungen qualifiziert und gebündelt vorstellen konnten, sondern auch weil wir im direkten Gespräch mit unseren Kunden merken konnten, welche Anforderungen sie an ihren Dienstleister stellen.“ an ■

**Kontakt** | Modestas Lukauskas  
Telefon: +44 7867 143802  
modestas.m.lukauskas@deutschebahn.com





**SIBIRISCHE LÄRCHE:**  
Bis zum Ziel muss sie Grenzen, Zollschranken, Spurbreiten und ein Meer überwinden.

## HOLZ ÜBER SEE UND LAND

Für den italienischen Kunden Dal Lago steuert DB Schenker Nieten die Versorgung mit Holz aus Russland.

**H**olz ist ein Naturstoff – und in kaum einem anderen Land dieser Erde gibt es so viel davon wie in Russland. Sibirien verfügt über riesige Waldflächen. Weil der Baum unter widrigen klimatischen Bedingungen nur langsam wächst, ist sein Holz besonders robust und das Schnittholz aus den Tiefen Russlands ist in ganz Europa begehrt.

Der italienische Holzhändler Dal Lago zum Beispiel importiert jedes Jahr sibirische Lärche, die auf 20.000 Quadratmeter Betriebsfläche mehrere Mo-

nate luftgetrocknet, danach nach Qualitäten sortiert und bis zum Verkauf gelagert wird. Viele 1.000 Kubikmeter Holz führt Dal Lago jedes Jahr ein. Für die zuverlässige Durchführung der Door-to-Door-Transporte des Rohstoffs sorgt DB Schenker Nieten.

„Wir bieten dem Kunden Dal Lago die gesamte Logistikkette ab Russland aus einer Hand an“, sagt Learco Limontini, der den italienischen Holzmarkt seit vielen Jahren als Kundenberater bei DB Schenker Nieten kennt. Dal Lago arbeitet schon seit einigen

Jahren mit dem Logistiker, meist wenn es um Importe aus Russland geht. Das Unternehmen ist kurz nach dem Zweiten Weltkrieg im norditalienischen Thiene bei Vicenza gegründet worden und wird heute von der Familie Dal Lago in der vierten Generation betrieben.

„Wir sind mit den Leistungen von DB Schenker Nieten sehr zufrieden – gerade für einen Betrieb wie den unseren ist es unabdingbar, dass wir uns auf das Know-how unseres Dienstleisters verlassen können“, sagt Ettore Dal Lago.

Die Importprozesse sind komplex, weil es Grenzen, Zollschranken, Spurbreiten und ein Meer zu überwinden gilt. Denn das Holz wird vom russischen Lieferanten nach Ust-Luga bei Sankt Petersburg geliefert. Dort organisiert DB Schenker Nieten den Umschlag von der russischen Breitspur auf besondere Transportbehälter, sogenannte Mafi-Rolltrailer – diese rollenden Plattformen sind bei vielen Schiffstransporten Standard und können mit entsprechenden Zugmaschinen über die Kaianlagen des Hafens gezogen werden. Per Schiff geht es nach Kiel Ostufershafen. Dort wird die Fracht auf deutsche Wagen für den Weitertransport auf der Schiene nach Verona umgeschlagen. Dort wird die Fracht verzollt und an den Kunden ausgeliefert. 52 Transporte mit rund 3.500 Kubikmetern Schnittholz hat DB Schenker Nieten im vergangenen Jahr transportiert.

### LEISTUNGSSTARKER LÖSUNGSANBIETER

Und schließlich sind die Schienentransporte aufgrund des Transportmittels auch noch nachhaltig, was gerade in der Holzindustrie ein wichtiger Punkt ist.

Gut drei Viertel der insgesamt fast 8.500 Kilometer weiten Transportstrecke von der Region Irkutsk nach Thiene werden per Bahn zurückgelegt. „Unser Anspruch ist es, dem Kunden als leistungstarker Lösungsanbieter zu begegnen. Unsere Leistung umfasst folglich mehr als nur den reinen Transport“, sagt Elfriede Balas, die bei DB Schenker Nieten in Freilassung den Verkehr seit gut drei Jahren über einen Controltower steuert.

„Neben der Verzollung und den verschiedenen Umschlägen sowie dem Schiffstransport von Ust-Luga nach Kiel Ostufershafen übernehmen wir auch das Zertifikatemanagement.“ Dazu gehört zum Beispiel die Erledigung der Phytoerklärung als Voraussetzung für eine reibungslose Einfuhr von sibirischem Holz in die EU.

Der Ursprung und eine eventuelle chemische Behandlung der sibirischen Pflanzen müssen per Pflanzenschutzzeugnis beim Pflanzenschutzamt gemeldet und im Zweifel wird die Fracht von Fachleuten begutachtet. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Erklärung des Lieferanten, dass die Ware frei von jeglichen Quarantäne-Schadorganismen ist.

„Das ist ein Aufwand, der sofort bei Eintritt in die EU, also in diesem Fall in Kiel Ostufershafen, betrieben werden muss“, erläutert Balas. DB Schenker Nieten hat sich in den vergangenen Jahren hier viel Vertrauen und eine hohe Kompetenz erarbeitet.

Die Kommunikation in der komplexen Lieferkette erfolgt auf Deutsch, Englisch, Italienisch und Russisch. DB Schenker Nieten greift bei der Durchführung der Door-to-Door-Transporte auf die zuverlässige fachliche und sprachlich kompetente Unterstützung von langjährigen Partnern zurück.

So können mögliche Probleme bei den Verkehren sofort und unkompliziert gelöst werden – auch das ein klarer Vorteil, der für einen großen leistungsstarken Logistiker spricht.

an ■

**Kontakt** | Learco Limontini (Vertrieb)  
Telefon: +39 02 36706-734  
learco.limontini@deutschebahn.com

**Kontakt** | Elfriede Balas (Controltower)  
Telefon: +49 8654 601-452  
elfriede.balas@dbschenker.com



**GUT GESCHÜTZT:**  
Das Holz rollt in geschlossenen Waggons gen Süden.



## „STOLZ AUF DAS VERTRAUEN DES KUNDEN“

ScandFibre Logistics und DB Cargo starten gemeinsam voll durch mit Rail 17.

Im November 2014 startete der schwedische Logistiker ScandFibre Logistics (SFL) einen umfangreichen Tender für ein neues Transportsystem Rail 17, das dem bestehenden System Rail 11 nachfolgen sollte. Insgesamt handelt es sich um ein jährliches Transportvolumen über 1,9 Millionen Tonnen schwedischen Papiers. Davon gehen etwa 1,2 Millionen Tonnen über Dänemark Richtung Kontinentaleuropa. Hinzu kommen etwa 12.000 Wagenladungen als Systemrückladungen vom Kontinent nach Schweden und Norwegen.

SFL holte von etwa 15 europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahnspeditionen, sowie mehreren Anbietern von Güterwagen Angebote ein. Die angefragten Leistungen wurden in Transportabschnitten eingeholt. So konnte SFL nach einem modularen Baukastenprinzip die Offerten miteinander verknüpfen, Teilabschnitte miteinander vergleichen und schlussendlich ein leistungsstarkes und effizientes Netzwerk herausbilden. „Es war natürlich auch ein Vergleich der Produktionssysteme. Geschlossene Ganzzugsysteme haben den Vorteil der Exklusivität für den Nutzer, jedoch bergen sie auch erhebliche Auslastungsrisiken. Die Nutzung von Einzelwagensystemen hingegen erhöht die Flexibilität enorm und es ergeben sich Synergien mit anderen Systemnutzern“, erklärt Patrik Leylin, Produktionschef bei SFL.

„Mit DB Cargo haben wir einen der leistungsstärksten Anbieter von europäischen Schienenverkehrsleistungen damit betraut, unsere kontinentalen Papierströme und die Rückladungen südlich von Malmö abzuwickeln. DB Cargo verfügt über das notwendige Netzwerk in Europa und die Erfahrung, die Einzelwagennetzwerke mit hoher Qualität zu betreiben und weiterzuentwickeln“, erläutert Mats Erkén, CEO von SFL.

Südlich von Malmö wird im neu gestalteten System Rail 17 nur eine Teilstrecke im Ganzzugsystem produziert. Hierzu wird in Landshut, an der Schnittstelle zwischen Einzelwagensystem und Ganzzug, die Produktion von Ganzzügen nach Italien und wieder zurück vorbereitet. Es werden Wagengruppen vorsortiert und maßgeschneiderte Züge gebildet, welche in Kufstein an die Rail Cargo Logistics (RCL) übergeben werden. RCL besorgt den Weitertransport durch Österreich und die weitere Verteilung in Italien.

„In Summe eine außerordentlich gelungene Kombination aus den Vorteilen der unterschiedlichen Systeme, welche dazu führte, dass auch alternative Konzepte mit Schiffs- und Lkw-Lösungen nicht mithalten konnten“, sagte Vertriebschef Fredrik Öjdemark.



Am 29. Februar wurde der mehrjährige Vertrag zwischen SFL und DB Cargo in Örebro, Schweden, unterzeichnet. „Ein toller Abschluss eines außerordentlich spannenden Tenderprozesses“, freute sich Stephan Strauss, Marktbereichsleiter Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter bei DB Cargo. „Wir haben gemeinsam mit SFL in vorbildlicher Weise die Anforderungen der schwedischen Papierproduzenten BillerudKorsnäs, Mondi und Smurfit Kappa mit den Stärken von DB Cargo in Einklang gebracht und sind stolz, das Vertrauen von SFL bekommen zu haben“, fügte Strauss hinzu an ■

**Kontakt** | Guido Schaefer  
Telefon: +46 8 79409-77  
Guido.Schaefer@deutschebahn.com

**JUST IN TIME:**  
Papierrollen lagern in einem Railport, um an einen Kunden aus der Druckindustrie ausgeliefert zu werden.

## RUNDFAHRT DURCH DIE VOGESEN

DB Cargo transportiert für Nestlé Waters das Mineralwasser der Marke Vittel von der französischen Quelle nach Deutschland.



Fünfzehn lange Jahre dauert es, bis ein Wassertropfen von der Erdoberfläche den Grund der Quelle von Vittel erreicht. Drei Schichten durchläuft das Wasser, den sogenannten Keuper, dann Muschelkalk und Buntsandstein. Langsam sinkt das Wasser durch das Erdreich und löst Calcium und Magnesium aus dem Vulkangestein. Schließlich wird das kostbare Nass als natürliches, stilles Mineralwasser wieder an die Oberfläche gefördert – und unter dem Namen Vittel in Flaschen abgefüllt. Einen Tag dauert es dann nur noch, bis das Wasser aus Frankreich nach Deutschland gelangt. Mit dem Zug.

„Wir transportieren schon seit fünf Jahren Produkte der Firma Nestlé Waters auf der Schiene nach Deutschland. Jede Woche fahren wir von der Quelle in Vittel nach Worms“, erklärt Matthias Strobel, Kundenberater von DB Cargo im Branchenteam Konsumgüter/Speditionen im Marktbereich Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter. In Worms befindet sich das Getränkelager der Firma Trans Service Team (TST) mit einem eigenen Gleisanschluss. Von dort aus erfolgt der Weitertransport zu den Handelsunternehmen per Lkw.

Vittel liegt mitten in den Vogesen, dem Mittelgebirge, das den Rhein nach Westen hin abschirmt. Der Ort war lange Zeit ein verschlafenes Städtchen: Bis zum Jahr 1854 zählte Vittel gerade einmal 900 Einwohner. In jenem Jahr allerdings erwirbt Louis

Bouloumié eine Quelle in der Stadt und stellt deren medizinische Wirkung fest. In den kommenden Jahren steigt das Städtchen zu regionaler, bald nationaler Berühmtheit auf: 1898 wird die millionste Flasche abgefüllt. In den 1930er-Jahren ist Vittel schon ein wahrer Luxusbadeort. Wenige Jahrzehnte später, 1968, ist Vittel sogar das weltweit erste Mineralwasser, das in einer Kunststoffflasche zum Kunden gelangt.

Heute ist von dem Flair der großen Zeit als Kurort noch einiges geblieben, vor allem der Einsatz für Nachhaltigkeit – beim Naturprodukt Wasser und in der Logistik. Bei Nestlé Waters – das Unternehmen hat Vittel schon 1969 erworben – schlägt sich das darin nieder, dass die Wasserexporte nach Deutschland auch mit der Bahn stattfinden. Obwohl auf französischer Seite zwischen Vittel und Metz die Züge von einer Diesel-Lok gezogen werden, spart der Schienentransport im Vergleich zum Lastwagen fast die Hälfte des Kohlendioxid-Ausstoßes ein. In den letzten 5 Jahren waren dies weit mehr als 2.000 Tonnen. Schließlich entspricht ein Zug 42 Lkw-Ladungen. Gleichzeitig kann Nestlé Waters so die angespannte Situation an der Lastwagen-Rampe in Vittel entzerren.

### NACHHALTIGES TRANSPORTKONZEPT

Die Abläufe sind fest geregelt: Jeden Donnerstagvormittag werden die vollbeladenen Waggons in Vittel hinter eine Lok der französischen Euro Cargo Rail (ECR) gespannt. Die Tochter von DB Cargo ist für die Traktion auf der französischen Seite verantwortlich. 28 Flachwagen mit Planenverdeck der Gattung Rilns formieren einen Zug.

DB Cargo ist für den gesamten Transport über die mehr als 300 Kilometer bis nach Worms verantwortlich. Die produktionsnahe Steuerung des Zuges übernimmt das European Operations Center in Frankfurt am Main. „So können wir den gesamten Transport in Frankreich und in Deutschland aus einer Hand steuern“, sagt Strobel. Die letzte Meile in Worms bis in den Gleisanschluss des Kunden wiederum übernimmt ein Kooperationspartner von DB Cargo, die Rhenus Rail.

In der Nacht von Donnerstag auf Freitag treffen die Wagen in Worms ein und werden schon am darauffolgenden Tag entladen. Bereits am Samstag fahren die Leerwagen wieder nach Frankreich zurück. Bei Bedarf wird sogar noch Leergut in Form von Glasflaschen aufgeladen, die überwiegend in der Gastronomie eingesetzt wurden – das macht das gesamte Transportkonzept noch nachhaltiger. an ■

**Kontakt** | Matthias Strobel  
Telefon: +49 7731 798-323232  
matthias.strobel@deutschebahn.com





**CONTAINERLAGER KORNWESTHEIM:**  
Hier wurden 2015 rund 95.000 Handlings durchgeführt.

## MEHR PRODUKTIVITÄT IN KORNWESTHEIM

DB Intermodal Services zieht drei Standorte in einem Containerdepot zusammen – und kann so besser und effizienter arbeiten.

Wer von Seefracht träumt, der ist auch in Kornwestheim richtig. Abseits der großen Häfen dieser Welt ist das Städtchen am Neckar auch ein Tor zur Welt der Ozeane: Hier betreibt DB Cargo nicht nur einen großen Güterbahnhof, sondern auch über ihre Tochter DB Intermodal Services (DB IS) ein Containerdepot, das mit seinen Dienstleistungen für die großen Reeder unabdingbar geworden ist. Rund 95.000 Handlings von Leercontainern realisierten die Mitarbeiter von DB Intermodal Services im vergangenen Jahr. Insgesamt 3.400 Container wurden in der angrenzenden Reparaturhalle instand gesetzt. Und in diesem und den kommenden Jahren kann das noch mehr werden: Denn erst vor wenigen Wochen haben die Mitarbeiter der DB IS neue Gebäude bezogen.

DB Intermodal Services bietet in der maritimen intermodalen Transportkette ergänzende Dienstleistungen an. In Kornwestheim hat das Unternehmen vormals vier Standorte an einem zusammengezogen – und kann nun, effizienter und gebündelt, weitere und bessere Services anbieten. „Wir betreiben seit den 1980er-Jahren das Containerdepot und sind schon lange an unsere Kapazitätsgrenzen gestoßen“, sagt Michael Heinemann, Geschäftsführer von DB Intermodal Services. „Zuvor haben wir immer wieder einzelne Plätze dazu genommen, hatten aber keinen durchgehenden Betrieb. Das hat sich nun endlich geändert.“

Durch die Zusammenlegung der Flächen kann DB IS nicht nur effizienter arbeiten, weil zum Beispiel

Personal und Geräte auf einer Fläche zusammengezogen und besser eingesetzt werden können. Sondern die neuen Gebäude, von den Sozialräumen bis zur Reparaturhalle, führen auch bei den Mitarbeitern zu verbesserten Arbeitsbedingungen und einer stärkeren Mitarbeiterbindung.

„Statt vorher drei Flächen mit rund 32.000 Quadratmetern Stellfläche für 2.900 TEU-Standardcontainer stehen nun rund 55.000 Quadratmeter mit Platz für 4.600 Standardcontainer zur Verfügung“, sagt Standortleiterin Birgit Meidert. Auch bei weiteren Dienstleistungen rund um den Container ist nun mehr möglich: Bis zu sechs Container können in der neuen Halle gleichzeitig ausgebessert werden. Dabei werden zum Beispiel Türschlösser instand gesetzt, Wände ausgebeult und Eckbeschläge oder Fußböden der Container erneuert. Vorher standen dafür maximal vier Plätze zur Verfügung.

### LANGE PLANUNGSPHASE

Dabei reichen die Planungen für eine neue Anlage auf der Fläche weit zurück. Während der Genehmigungsphase durch das Eisenbahn-Bundesamt mussten zahlreiche ökologische Aspekte beleuchtet und die Anrainer beteiligt werden.

Mit den Standorten Leipzig, Ulm und Regensburg gehört das Kornwestheimer Containerdepot zu den vier großen Anlagen im Netzwerk von DB Intermodal Services, welches insgesamt 13 Standorte umfasst.

Gleich nebenan liegt der Güterbahnhof Kornwestheim sowie der Umschlagbahnhof der DUSS, in dem im Durchschnitt zehn Züge pro Tag abgefertigt werden. Weil das Depot über einen eigenen Gleisanschluss verfügt, können die leeren Container aus den Seehäfen direkt ins Depot gefahren werden – so etwas war bislang nur in Regensburg möglich. Anschließend werden die Behälter per Lastwagen zum Kunden gebracht bzw. dort abgeholt. Sowohl die großen Industriekonzerne als auch kleine und mittlere produzierende Betriebe im Großraum Stuttgart sind auf die regelmäßige Versorgung mit Containern angewiesen. Der Vor- und Nachlauf per Lkw, der

### DB Intermodal Services in Kornwestheim

#### DAS NEUE DEPOT IN ZAHLEN

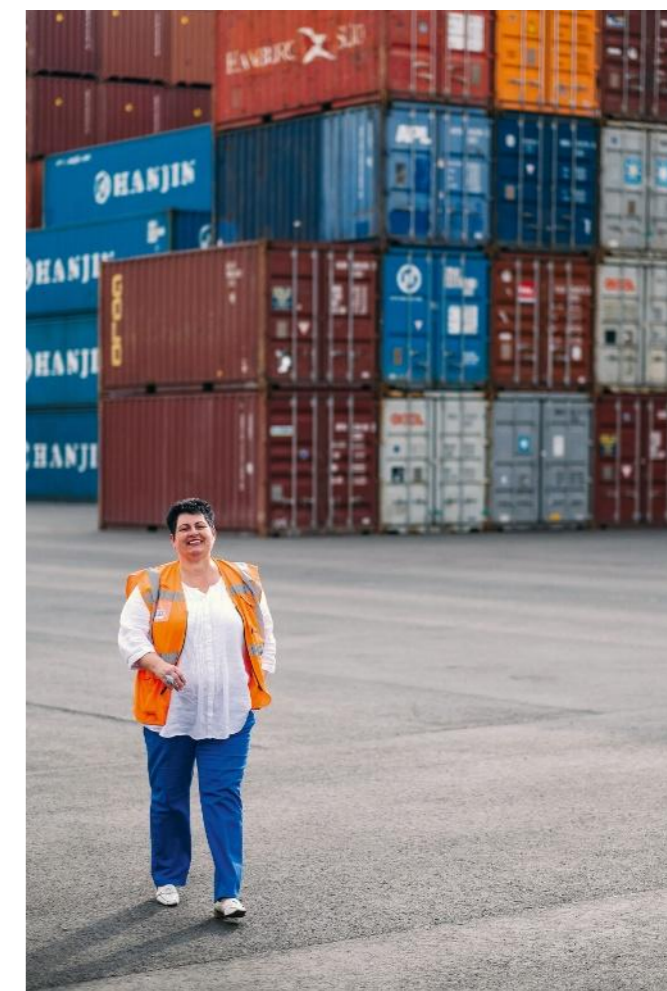
**Fläche:** 55.000 Quadratmeter  
**Stellfläche für Container:** 4.600 TEUs  
**Material:** 5 Containerstapler (davon 2 Double Front Stapler und 3 Reach-Stacker)  
**Gleisanschluss:** 1

### DUSS-Umschlagbahnhof in Kornwestheim

#### DAS TERMINAL IN ZAHLEN

2 Kranbahnen à 4 Gleisen und 2 Portalkränen = 8 Gleise und 4 Portalkräne

Fotos: Bernhard Kahrmann



ebenfalls durch DB Intermodal Services angeboten wird, wird durch den intermodalen Transport auf ein Minimum reduziert.

Dabei bekommen die 34 Mitarbeiter im Depot auch die Schwankungen der Weltwirtschaft zu spüren. „Beim chinesischen Neujahrsfest machen die Unternehmen in China eine Woche Betriebsferien. Sechs Wochen später sinkt der Import in Deutschland – und damit werden die Aktivitäten im Depot geringer“, erklärt Heinemann ein jährlich wiederkehrendes Phänomen.

### UMZUG ERFOLGT SCHRITTWEISE

Einen hohen einstelligen Millionenbetrag hat DB Intermodal Services in die neue Anlage investiert. Ein Jahr verging zwischen Baubeginn im Frühsommer 2015 und Eröffnung in diesem Sommer. Dann konnte im Juni der Umzug beginnen, der bis Ende Juli abgeschlossen war. Statt aufwendiger Transporte von einem der alten Standorte an den neuen Standort allerdings wurden neue Container nur noch auf der neuen Fläche angeliefert.

**Kontakt** | Birgit Meidert  
Telefon: +49 711 980923-22  
birgit.Meidert@db-intermodal-services.de

**MACHT MEHR MÖGLICH:**  
Standortleiterin Birgit Meidert.



## SCHWERSTE LAST AUF DER SCHIENE

Beim Transport eines 235 Tonnen schweren Trafos war Maßarbeit gefragt: Die Mitarbeiter von DB Cargo Polska und Infra Silesia zeigten einen gewaltigen Einsatz.

Die Aufgabe hatte bei allen Beteiligten schon lange für Kopfzerbrechen gesorgt. Am 31. Mai dann war es so weit: Der Lokrangierführer von DB Cargo Polska startete sein Triebfahrzeug, und ein gigantischer Transformator ging in Podbory Skawińskie auf die Schiene. Ziel seiner 2,5 Kilometer langen Reise war Gleis Nummer 35 von Elektrownia Cez Skawina, einem Umspannwerk nahe Krakau der polnischen Elektrizitätswerke PSE.

Nie zuvor war ein Gerät von diesem Ausmaß und diesem Gewicht im Umspannwerk entladen worden. 235 Tonnen wiegt der Trafo vom Typ ANSR3Ha. Eigens für diesen Transport wurde ein Tieflader mit 24 Achsen, einer Länge von 53,5 Metern und einem Eigengewicht von 208 Tonnen eingesetzt. „Trotz der kurzen Strecke war der Transport durch das hohe Gewicht und die ungewöhnlichen Ausmaße des Transformators eine enorme Herausforderung für alle, die am Transport beteiligt waren“, sagt Kazimierz Chmielarz, Leiter der Technischen Abteilung bei DB Cargo Polska. „Dazu kam, dass wir es mit einem außergewöhnlichen Transportwagen zu tun hatten.“

Der Transport, der vom Posener Schwerlastlogistiker DAHER-HCE durchgeführt wurde, wurde schon weit im Vorfeld minutiös geplant. Da es sich um den bislang schwersten Transport handelte, der jemals auf einem Kraftwerksgleis gefahren wurde,

mussten sich die Mitarbeiter des Elektrizitätswerks, die Kollegen der Spedition und die Eisenbahner alle Planungen eng miteinander abstimmen. Beteiligt waren neben dem Lokführer, den Mitarbeitern aus dem Rangierbetrieb auch Experten des Sicherheitsmanagements und von Infra Silesia, der Infrastrukturtochter von DB Cargo Polska.

So kontrollierten sie bei der Auswahl der Transportroute zunächst, ob die vorhandene Schieneninfrastruktur die Belastung aushalten und ein sicherer Ablauf des Transports garantiert sein würde. Auf einem Gleis im Umspannwerk mussten nach der Prüfung noch 60 Meter Schienen neu gebaut werden, damit der Spezialwaggon einfahren und der Transformator problemlos entladen werden konnte.

Der Transport wurde außerdem von Mitarbeitern des Unternehmens Felbermayr begleitet. Das Unternehmen hatte den Spezialwaggon zur Verfügung gestellt. Die Ladungsexperten verschieben während des Transportes die Last um bis zu 40 Zentimeter gegenüber der Waggonachse. Außerdem schafften sie es, den Transformator während des Transportes um 10 Zentimeter abzusenken, um ein Hindernis zu unterfahren.

**Kontakt** | Kazimierz Chmielarz  
Telefon: +48 32 78893-73  
kazimierz.chmielarz@deutschebahn.com

mb ■

**GEWICHTIGE LADUNG:**  
Um den Trafo zu transportieren, wurde ein Spezialwagen eingesetzt.



Fotos: DB Cargo Polska, DB Schenker Italiana

## HUCKEPACK ÜBER DIE ALPEN

Die südbadische Spedition Adam bringt Reisemobile auf der Schiene zum Kunden



Solutions der dortigen Logistiktochter. „Bei solchen internationalen Transporten können wir unsere ganze Expertise ausspielen“, sagt Joachim Gatzki von Schenker Italiana.

### ZUKUNFTSSICHERUNG DURCH DIE BAHN

Adams Kunden sind vor allem Händler, die die Reisemobile im Auftrag ihrer Kunden transportieren lassen. Bislang hat Adam die Fracht auf dem Lastwagen befördert, eine ganze Flotte steht der Spedition zur Verfügung. Doch mit dem neuen Schienenkonzept hat der Spediteur vor allem seine eigene Zukunft gesichert. Mit der Eröffnung des Gotthard-Tunnels werde die Schweiz erneut nachhaltige Verkehre durch die Alpen stärken, das bedeute mittelfristig eine höhere Straßenmaut und geringere Trassenpreise bei Bahntransporten, erläutert Adam. Aus diesem Grund habe das Unternehmen den Kontakt zur Bahn gesucht.

Allerdings war die Vorbereitung des Projekts komplex. Planung und Bereitstellung von Kapazitäten haben einige Zeit benötigt, schließlich musste DB Cargo Mitarbeiter der deutschen und der italienischen Landesgesellschaften sowie von Transwaggon einbinden. „Nun aber laufen die Transporte seit einigen Monaten relativ reibungslos“, sagt Adam. an ■

**Kontakt** | Martina Harrer  
Telefon: +49 711 35880-293  
martina.harrer@deutschebahn.com

**LANGE REISE:**  
Wohnmobile aus französischer Fertigung gelangen mit der Bahn zum Kunden.

Sommerzeit ist Reisezeit – und zwar nicht nur für Touristen, die mit allerlei Gefährten unterwegs sind, sondern auch für Reisemobile oder Campingwagen ohne Insassen. Die fahren nämlich, weil gerade Hochsaison ist, quer durch Europa zu Kunden, und das sogar gelegentlich mit der Bahn.

„Wir haben schon seit Langem nach einer umweltfreundlichen Transportmöglichkeit für Reisemobile und Kastenwagen gesucht“, sagt Christian Adam, Geschäftsführer der südbadischen Spedition Adam-Transporte. „Mit der Bahn haben wir das geeignete Verkehrsmittel gefunden, um vor allem auf den Routen nach Italien nachhaltige Transportlösungen zu realisieren.“

Tatsächlich fährt nun seit einigen Monaten DB Cargo für den Spediteur Wagen quer durch Europa: aus der italienischen Fertigung zu Kunden nach Kehl am Rhein in Baden-Württemberg und andere wiederum aus französischer Produktion am anderen Ufer des Rheins in die italienische Toskana. Ein fast perfekter transalpiner Kreislauf eben. Am jeweiligen Zielbahnhof übernehmen Lastwagen die Fracht und bringen sie auf der letzten Meile zum Ziel. Dabei arbeiten die verschiedenen Teile der DB Hand in Hand, in Italien zum Beispiel die Abteilung Multimodal

### Starke Präsenz vor Ort

DB Cargo bietet über den Regionalvertrieb auch für kleinere und mittlere Kunden eine persönliche Betreuung vor Ort. Dabei berät die Güterbahn auch bei der Optimierung von Logistikkonzepten.

Fünf Vorteile bietet der Regionalvertrieb:

- 1.) Vernetzung: regelmäßiger Austausch mit Verbänden, Industrie- und Handelskammern, Häfen, Bahnen und anderen regionalen Partnern.
- 2.) Know-how: langjährige, umfangreiche Kenntnisse der Region und Logistikstandorte.
- 3.) Austausch: Im persönlichen Dialog mit dem Kunden entstehen passende Lösungen für logistische Herausforderungen.
- 4.) Konzepte: branchenübergreifende Lösungen für die gesamte Wertschöpfungskette – zuverlässig und aus einer Hand.
- 5.) Fokus Europa: länderübergreifende Betreuung von Kunden in Deutschland und Europa.



## EINE ITALIENISCHE REISE

Die größte schweizerische Einzelhandelskette Migros baut die Transporte auf der Schiene weiter aus. Künftig gelangen durch den neu eröffneten Gotthard-Basistunnel Tomatenkonserven aus Süditalien umweltfreundlich per Bahn in die Schweiz.

**T**oskana oder Apulien – in diesen Regionen, wo die Sonne besonders heiß brennt, wachsen Tomaten mit einem ausgeprägten Aroma. Die Verarbeitung erfolgt in Scafati, einer Stadt mit 50.000 Einwohnern, die direkt am Fuße des Vesuvs liegt. Hier befindet sich der Hauptsitz von Longobardi. Das Familienunternehmen beliefert bereits seit mehr als einem halben Jahrhundert die größte schweizerische Einzelhandelskette Migros mit 20 verschiedenen Produkten, die aus Tomaten hergestellt werden: ganze Tomaten in Dosen, Tomatenmark und passierte Tomaten, geschält, gehackt oder bereits als fertige Sauce zubereitet.

1.200 Kilometer beträgt die Entfernung von Scafati bis zum Zentrallager der Migros in Suhr im Schweizer Kanton Aargau. Diese Strecke wurde bisher ausschließlich per Lkw bewältigt. Anfang Mai 2016 erfolgte die Umstellung auf die Schiene. Möglich wurde diese Lösung dank einem optimalen Zusammenspiel zwischen Lkw und Bahn. Da die nötige Bahninfrastruktur in Scafati nicht vorhanden ist, werden die ersten 50 Kilometer bis zum nächsten Güterbahnhof in Maddaloni per Lkw zurückgelegt.

### GANZZÜGE AB ANAGNI

In Maddaloni werden die Paletten fachmännisch in Güterwaggons verladen und gesichert, bevor sie auf die Reise in das 200 Kilometer entfernte Anagni gehen. In diesem Bahnknotenpunkt werden Wagen aus dem süditalienischen Raum zu einem Ganzzug formiert. Die Paletten mit den Tomatenprodukten treffen nach einer Gesamttransportzeit von fünf Tagen im Verteilzentrum der Migros ein. Von dort aus bringen Lastwagen sie in die Läden, wobei nur die nächstgelegenen direkt angefahren werden. Weiter entfernte Filialen werden über die regionalen Be-



**ANKUNFT:** Im Migros-Verteilzentrum werden die Tomatenkonserven entladen.



triebszentralen bedient. In diesem Fall wird nur noch die letzte Meile auf dem Lkw zurückgelegt. Zwölf Millionen Einzelprodukte von Longobardi verkauft die Migros jedes Jahr, das entspricht einem Gewicht von 5.700 Tonnen.

Markus Helg, Bereichsleiter Internationale Transporte beim Migros-Genossenschafts-Bund, verweist auf den positiven Effekt für die Umwelt: „Dank der Umstellung können 600 Tonnen Kohlendioxid eingespart werden. Das entspricht einer Verringerung von 80 Prozent gegenüber dem Transport auf der Straße.“ Zu diesem Ergebnis trägt auch die höhere Gewichtsbelastung bei den Güterwaggons bei. „Auf den Bahnwagen können bis zu 28,5 Tonnen geladen werden, also 4,5 Tonnen mehr als auf den Lkw“, erläutert Daniel Knaus, zuständiger Key Accounter bei DB Cargo.

### NOCH MEHR GÜTER SOLLEN AUF DIE SCHIENE

500 Wagen laufen auf diese Weise jedes Jahr mit Tomatenprodukten durch den neuen Gotthard-Basistunnel in die Schweiz. Jeder der zweiachsigen Wagen kann mit 38 Paletten beladen werden. Den Transport zum Güterbahnhof per Lkw organisiert DB Schenker Multimodal in Italien. Hier wird auch die Beladung der Bahnwagen gesteuert, und die Frachtbriefe werden ausgestellt. Für die Traktion ab Maddaloni bis zur Schweizer Grenze ist DB Cargo Italia verantwortlich.

Der Zug folgt dem westlichen Küstenverlauf Italiens und läuft über Chiasso in die Schweiz. An der Grenze übernimmt die Schweizerische Bundesbahn SBB Cargo den Zug. Ab Dezember 2016 kann die Route durch den neu eröffneten Gotthard-Basistunnel regulär befahren werden; einzelne Züge werden bereits heute im Testbetrieb durch den Gotthard geroutet. Der Gotthard-Basistunnel, mit 57 Kilometern der längste Tunnel der Welt, entlastet den Straßenverkehr nachhaltig.

Für Markus Helg ist klar: Noch mehr Verkehre für die Migros sollen auf die Schiene. Mit dem gleichen Konzept werden zukünftig auch Pasta-Produkte des italienischen Unternehmens Garofalo in die Schweiz transportiert. Bahntransporte aus dem Ausland haben beim Detailhändler Tradition. Jedes Jahr werden 15.000 Tonnen Bananen vom niederländischen Hafen Vlissingen in Kühlbahnwagen oder im Kombinierten Verkehr zu den Migros-Reifereien in Dierikon, Gossau und Schönbühl transportiert. Auch die Energydrinks aus Österreich werden auf der Schiene ins Verteilzentrum in Suhr geliefert. *mb*

**Kontakt | Daniel Knaus**  
Telefon: +41 61 6901-261  
daniel.knaus@deutschebahn.com



**REGALPFLEGE:** 12 Millionen Longobardi-Produkte verkauft die Migros pro Jahr.

**OPTIMIERT:** Jeder der zweiachsigen Wagen kann mit 38 Paletten beladen werden.







**STEFAN ZIMMERMANN:**  
Fachausbilder bei DB Cargo Schweiz.

## NACHGEFRAGT

## „DAS IST EINFACH ÜBERWÄLTIGEND!“

Im Juni wurde in der Schweiz der Gotthard-Basistunnel eröffnet, der längste Eisenbahntunnel der Welt. Was ist das für ein Gefühl, mit dem Güterzug durch einen 57 Kilometer langen Tunnel zu fahren? Eindrücke von Stefan Zimmermann, Fachausbilder bei DB Cargo Schweiz.

**Herr Zimmermann, Sie sind im Gotthard-Basistunnel gewesen. Wie war Ihr Eindruck?**

Mein erster Eindruck von diesem Bauwerk war einfach überwältigend. Ein 57 Kilometer langer Tunnel vermittelt einen völlig anderen Eindruck als alle anderen Bauwerke dieser Art. Man hat das Gefühl, wirklich tief im Fels zu sein, und bekommt großen Respekt vor der Leistung der Arbeiter. Dabei bin ich noch nicht einmal durch den gesamten Tunnel hindurchgefahren, sondern nur durch Teilabschnitte, etwa ein Dutzend Mal zu Schulungsmaßnahmen.

**Die Güterzüge fahren länger als eine halbe Stunde durch den Tunnel. Ein mulmiges Gefühl?**

Der Tunnel ist im Regelbetrieb nicht beleuchtet. Die Lokführer fahren also in ein schwarzes Loch hinein und sind tatsächlich – je nach Geschwindigkeit des Zuges – bis zu 40 Minuten lang unter der Erde. Das kann schon beklemmend sein. Deshalb werden die Lokführer bereits jetzt in den Tunnel hineingeführt. Sie können ihn begehen, ein Gefühl für die Strecke bekommen und werden mit den Sicherheitsmaßnahmen vertraut gemacht.

**Wie steht es um die Sicherheit?**

Das Sicherheitskonzept ist hervorragend. Der Tunnel besteht aus zwei Röhren, die alle 325 Me-

ter durch Querschläge miteinander verbunden sind. Man kann also im Notfall schnell in die andere Tunnelröhre wechseln. Sollte etwas auf einen Notfall hindeuten, wird der Zugbetrieb in der anderen Tunnelröhre sofort eingestellt. Außerdem gibt es im Tunnel zwei Nothaltestellen, in Sedrun und in Faido, wo die Züge an einem Bahnsteig regulär halten können. Hier gibt es Zugangstollen zur Oberfläche, die im Notfall zur Belüftung dienen, sowie ebenfalls eine Querverbindung zur anderen Tunnelröhre.

**Der Gotthard-Basistunnel wird ja als Jahrhundertbauwerk gefeiert. Wie ist es für Sie persönlich, so nah dran zu sein?**

Natürlich ist der Gotthard ein Thema in der Familie und unter Freunden. Viele fragen nach Details über das Bauwerk und interessieren sich für Eisenbahntechnik. Und alle hoffen natürlich, dass der neue Tunnel die Autobahnen in den Alpen entlasten wird und die Bergwelt ein Stück weit sauberer wird. Mit dem Gotthard ist die Eisenbahn zu einem noch größeren Thema in der Schweiz geworden. ■

Interview: Mirko Heinemann

## ZAHLEN, BITTE!

# 56 %

mehr Güter wird die Bahn nach 2020 aufgrund des Gotthard-Basistunnels durch die Alpen transportieren können. Der Tunnel ist Teil eines Schienenverkehrskonzepts, das die Schweizer Alpenstraßen entlasten soll. Eine aktuelle Studie der Alpen-Initiative prognostiziert, dass durch die neuen transalpinen Schienenstrecken die Beförderungskapazität der Bahn von 32 Millionen Tonnen im Jahr 2017 auf rund 50 Millionen Tonnen nach 2020 und damit um 56 Prozent steigen wird. Damit stünden auf der Schiene genügend Kapazitäten zur Verfügung, um das Verlagerungsziel von jährlich 650.000 alpenquerenden Lastwagenfahrten zu erreichen.

## RAILWAYS DIGITAL VERFÜGBAR

railways baut die digitale Präsenz aus. Begleiten Sie uns auf diesem Weg! Lassen auch Sie sich das Magazin im PDF-Format zuschicken – schnell und umweltfreundlich! Melden Sie sich dazu an: entweder per Mail an [l-railways@deutschebahn.com](mailto:l-railways@deutschebahn.com) oder auf unserer Website [www.dbcargo.com/railways-digital](http://www.dbcargo.com/railways-digital) Sie erhalten dann nicht mehr das gedruckte Heft, sondern die jeweils aktuelle Ausgabe des Magazins im PDF-Format.

Fotos: AlpTransit Gotthard AG, privat, BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

## SAVE THE DATE

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

**19-21**  
OKTOBER

In Berlin findet der alljährliche **Deutsche Logistik-Kongress** statt, die Leitmesse der Branche in Deutschland.  
[www.bvl.de/dlk](http://www.bvl.de/dlk)

**08-11**  
NOVEMBER

Im italienischen Rimini treffen sich Fachleute auf der internationalen **Fachmesse für Material- und Energiegewinnung Ecomondo**.  
[td.ecomondo.com](http://td.ecomondo.com)

**16-18**  
NOVEMBER

Die **Logitrans** in Istanbul ist einer der wichtigsten Treffpunkte für Transport und Logistik in der Region.  
[www.logitrans.com.tr](http://www.logitrans.com.tr)



## ZEITZEICHEN AB IN DIE BOX!

**ERSTER CONTAINER IN DEUTSCHLAND:** Die MS Fairland läuft am 5. Mai 1966 in Bremen übersee-ein.

Vor genau einem halben Jahrhundert traf der erste Container in Deutschland ein: Am 5. Mai 1966 erreichte der US-amerikanische Frachter „Fairland“ Bremen: an Bord 99 der stählernen Boxen, die der geniale Logistiker Malcolm McLean wenige Jahre zuvor in den USA entwickelt hatte. Sie traten nun einen Siegeszug in Europa an. Denn der Container ist mehr als ein Transportbehälter, er ist ein Beschleuniger für den Welthandel geworden – und hat damit entscheidend zu unserem Wohlstand beigetragen. Der Container hat die Transportketten fundamental verändert. Erst durch den Standard-Behälter konnten Lieferwege unkompliziert über ganz unterschiedliche Verkehrsträger standardisiert werden. Heute werden auf der ganzen Welt Container eingesetzt, um Waren zu transportieren. Die meisten haben die Maße 8 x 20 bzw. 8 x 40 Fuß – daher die Bezeichnung TEU (Twenty Foot Equivalent Unit). Wie viele Container aber heute weltweit genutzt werden, wissen wir nicht: Fachleute schätzen ihre

Anzahl auf 8 bis 15 Millionen. Die Bahn reagierte gleich zu Anfang auf das neue Lademittel und gründete 1969 die Transfracht Deutsche Transportgesellschaft, die Container im Binnenland transportieren sollte und heute mit ihrem AlbatrosExpress-System unter TFG Transfracht bekannt ist. Das Geschäft entwickelte sich rasant: Von 6.000 TEUs im Jahr 1970 auf rund 900.000 Einheiten, die Transfracht heute transportiert. Fachleute schätzen, dass in wenigen Jahren jede dritte Frachttonne im Container zum Kunden gelangen wird. Für verschiedene Transportgüter stehen eine ganze Reihe von Containertypen zur Verfügung: vom Gefahrgut-Container bis zur temperaturgeführten Box. Container sind durch ihre Wiederverwertbarkeit und durch den Einsatz auf dem Schiff und der Bahn sehr nachhaltig. Dank der Aufrüstung mit Sensoren und Tracking-Tools sind sie auch im Zeitalter der Digitalisierung ideale Transportbehälter. 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 69 265-34463  
E-Mail: christian.schaalo@deutschebahn.com

**Verlag**  
TERRITORY  
Content to Results GmbH  
Stubbenhuk 10  
20459 Hamburg

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

**Gestaltung**  
Jürgen Kaffer (Ltg.),  
Karola Müller

**Fotoredaktion**  
Olga Kessler

**Druck**  
DB Kommunikationstechnik GmbH  
Akazienweg 9, 76287 Rheinstetten (Baden)

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem Papier gedruckt.

**DB Cargo im Internet:**  
[www.dbcargo.com](http://www.dbcargo.com)

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

**Ihr Kontakt zur Redaktion sowie für Sammelordnerbestellungen oder Abonnements:**  
[l-railways@dbschenker.eu](mailto:l-railways@dbschenker.eu)

**Die Ausgabe 04 | 2016 von railways erscheint im Dezember 2016.**

Interessiert an topaktuellen Themen aus der Welt von DB Cargo? Melden Sie sich für den Newsletter an, und verpassen Sie keine News von der Schiene. Anmelden unter:

[www.dbcargo.com/newsletter](http://www.dbcargo.com/newsletter)







## MARKTFÜHRER

Rund 2,7 Millionen Ladeeinheiten transportiert DB Cargo jedes Jahr in rund 30 Ländern auf der Schiene: Damit ist der DB Cargo-Marktbereich Intermodal europäischer Marktführer im Kombinierten Verkehr.

Für ihre Kunden hat die Güterbahn ein lückenloses Netz in ganz Europa geknüpft. Mehr als 1.500 nationale und internationale Züge verbinden wöchentlich die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Europas miteinander. Mit den maritimen Verkehren verknüpft die Bahn die Nord- und Westhäfen mit dem europäischen Hinterland, zum Beispiel Hamburg mit Osteuropa oder Rotterdam mit der Schweiz. Die kontinentalen Verkehre verbinden entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen zum Beispiel Skandinavien mit Italien oder Deutschland mit Polen und vielen weiteren Ländern.

DB Cargo  
Marketing  
Edmund-Rumpler-Straße 3  
60549 Frankfurt/Main  
Internet:  
[www.dbcargo.com](http://www.dbcargo.com)  
E-Mail:  
[neukundenservice@deutschebahn.com](mailto:neukundenservice@deutschebahn.com)  
Service-Nummer Neukundeninfo:  
Tel. 0203 98519000