

railways

DAS KUNDENMAGAZIN VON DB CARGO



Nr. 01|17

Tatkraft und Zuverlässigkeit zählen,
wenn Mitarbeiter von DB Cargo
Züge von Antwerpen in die
Rhein-Main-Region steuern

ZUHÖREN UND ZUPACKEN

Seite 08

ZEITENWENDE

**START FÜR REGELBETRIEB
IM GOTTHARD-TUNNEL**

Seite 24

TRANSPORT LOGISTIC

**BESUCHEN SIE UNS
AUF DER MESSE!**

Seite 28

FOKUS KUNDE

**KOMPLEXE JUST-IN-TIME-
VERKEHRE FÜR UNILEVER**

Seite 40

VERY BRITISH: LUXUSREISEZÜGE MIT DB CARGO TRAKTION

» BELMOND BRITISH PULLMAN IST EIN WUNDERBARER ZUG, IN DEM DIE PASSAGIERE ERLEBEN KÖNNEN, WIE SICH DIE FILMSTARS IN DEN 1920ER- UND 30ER-JAHREN FÜHLTEN, ALS SIE IN DIESEN PALÄSTEN AUF RÄDERN REISTEN.

RICHARD CORSER
ACCOUNT MANAGER, DB CARGO UK

Die britische DB Cargo-Landesgesellschaft betreibt für weitere fünf Jahre prestigeträchtige Leistungen für Belmond British Pullman.

Luxus und Schienengüterverkehr – dass hier ein Zusammenhang besteht, erschließt sich nicht jedem sofort. Doch ist eines unzweifelhaft: Zuverlässigkeit und Qualität sind die Grundlagen für Luxus und zeichnen auch die Verkehre von DB Cargo aus.

Kein Wunder also, dass DB Cargo in Großbritannien einen ganz besonderen Auftrag erneut gewonnen hat: die Traktion der luxuriösen Reisezüge der längst schon mit Kultstatus behafteten Belmond British Pullman, dem sehr britischen Pendant zum Venice-Simplon-Orient-Express.

„DB Cargo UK ist in diesem Bereich ein ausgewiesener Spezialist – die Erneuerung des Vertrags bezeugt, dass unsere Leistungen wirklich erstklassig sind“, sagt Richard

Corser, Account Manager bei DB Cargo UK. „Belmond British Pullman ist ein wunderbarer Zug, in dem die Passagiere erleben können, wie sich die Filmstars in den 1920er- und 30er-Jahren fühlten, als sie in diesen Palästen auf Rädern reisten. Wir freuen uns, dass wir weiterhin für Belmond diese einzigartige Dienstleistung erbringen dürfen.“ Mit dem Auftrag verlängert sich die Partnerschaft mit Belmond, die nun seit mehr als 20 Jahren besteht.

DB Cargo UK wird nun weiterhin die beliebten Luxuszüge durch ganz Großbritannien ziehen. Belmond British Pullman bringt seine Passagiere zumeist als Tagesgäste ab London Victoria Station zu verschiedenen Zielen Großbritanniens, zum Beispiel nach

Bath, York oder Sandringham. Dabei werden häufig Lunch oder Dinner angeboten. Rund 140 Fahrten bietet Belmond British Pullman im Jahr an, jeder zehnte Zug wird von Dampflokomotiven gezogen. an ■

Mehr Infos unter:
www.belmond.com/british-pullman-train

Kontakt | Richard Corser
Tel. +44 7584 154-731
richard.corser@deutschebahn.com



MACHER BEI DB CARGO

Auf diesem Wege möchte ich mich persönlich bei Ihnen vorstellen: Ich heiße Raimund Stür und habe Mitte März die Funktion des Vorstandes für Vertrieb und Marketing bei DB Cargo übernommen. Dieser Aufgabe stelle ich mich gern und mit ganzer Kraft!

DB Cargo – das ist nicht einfach eine Güterbahn in Deutschland: Sondern wir bieten unseren Kunden nationale und internationale Dienstleistungen rund um ein starkes Rückgrat, die Schiene. Eine wichtige Voraussetzung für kundenorientierte Lösungen sind unsere motivierten und kompetenten Mitarbeiter. Mehr als 31.000 Kollegen sorgen dafür, dass Ihre Logistiklösung perfekt funktioniert, egal ob in Deutschland oder quer durch Europa. Das sind unsere Macher. Durch ihre Leistung und Zuverlässigkeit machen sie unsere Lösungen für Sie jeden Tag ein bisschen besser.

Von einigen dieser Mitarbeiter mit ihrem Machergeist möchten wir in diesem Heft erzählen. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre! Und ich freue mich, gemeinsam mit Ihnen wieder mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – den mit Abstand umweltfreundlichsten Verkehrsträger.

Raimund Stür
Vorstand Vertrieb und Marketing DB Cargo



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

railways

01/ 2017

FOCUS

11 DB CARGO – DIE MACHER

Aloys Vieten: Lösungen finden – immer und überall, Produktionskoordinator, Duisburg.

Lisa Wolter: Leiten und umleiten, Disponentin, Duisburg.

Dirk Heinsch: Ein Ohr für die Bahn, Zugvorbereiter, Aachen.

14 OPERATOR H&S CONTAINER LINE SETZT AUF DB CARGO

Die Spedition mit starkem Fokus auf das Binnenschiff bindet den belgischen Seehafen Antwerpen nun mit einem neuen Ganzzugprodukt an die Rheinschiene an. Der Auftrag für die Traktion ging an DB Cargo.

16 „BTT WANDELT SICH ZU EINER BAHNSPEDITION“

Ein Interview mit Carsten Hinne, CEO DB Cargo BTT: Die Chemiesparte der Güterbahn zeigt ihre Kompetenzen als leistungsfähige Bahnspedition.

18 EUROPAMEISTER AUF DER SCHIENE

Effizient, schnell, umweltschonend: Die Shuttlezüge von DB Cargo BTT verbinden Chemie-Cluster in ganz Europa. Anbei ein Überblick über die wichtigsten Regionen und ihre Zugverbindungen.

COMPANY & PEOPLE

20 UNGARISCHE PREMIUMSERVICES

WoMen at Work: Überraschend qualifizierte und hochmotivierte Spezialisten – das sind die Pfunde, mit denen DB Cargo Hungária wuchert.

22 VOM MARKTPLATZ ZUM TEAMBESUCH

DB Cargo lädt zum Disponententag ins Kundenservicezentrum nach Duisburg.

23 GUTES AUSSEHEN, GUTE INHALTE

Die Leser loben die Aufmachung des Kundenmagazins *railways*, wünschen sich aber mehr Informationen über aktuelle Trends und Innovationen.

24 ZEITENWENDE IM TRANSALPINEN VERKEHR

Der Regelbetrieb im Gotthard-Basistunnel hat begonnen. Seit Dezember 2016 ist der längste Tunnel der Welt Teil des europäischen Netzwerks von DB Cargo.

26 DIE MÖGLICHMACHER VOM RAILPORT SCHWEINFURT

Der Railport bietet Unternehmen in der Boomregion Unterfranken nicht nur den Zugang zur Schiene, sondern Services mit deutlichem Mehrwert.

MESSE TRANSPORT LOGISTIC

28 TREFFPUNKT DER BRANCHE

Die Transport Logistic ist die europäische Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. DB Cargo lädt wie in den Vorjahren seine Kunden und Interessenten ein, sich über Services, Produkte und Innovationen zu informieren.

30 PLATTFORM DER ZUKUNFT

myRailportal wird zur zentralen Plattform in der digitalen Kommunikation zwischen DB Cargo und seinen Kunden.

31 COILTRANSPORTER DER NÄCHSTEN GENERATION

DB Cargo stellt den zweiten Prototypen des Shimmns-ttu vor. Einen vergleichbaren Wagen gibt es am Markt nicht.

FOTOS: DEUTSCHE BAHN



DAS TOR NACH EUROPA

Der Hafen Antwerpen wächst und wächst. Mit dem *DBantwerp-rhine-shuttle* hat DB Cargo ein Korridorprodukt mit schnellen Laufzeiten für Kunden aller Branchen entwickelt.



railways ist Digital und in gedruckter Form auch auf  Englisch verfügbar.

MARKETS & INNOVATIONS

32 DER ZUKUNFTSPLANER

Mit seinem Kunden BMW spricht Robert Nestler nicht mehr über das, was ist. Sondern über das, was kommt.

34 DER BEHARRLICHE

Ist Martin Fildebrandt von einer Leistung überzeugt, will er auch seinen Kunden überzeugen – auch, wenn das mitunter Jahre dauert.

36 VERLÄNGERTE WERKBANK FÜR DEN AUTOHERSTELLER FORD

In Spanien übernimmt Transfesa für Ford den Betrieb eines multimodalen Terminals.

38 ZUVERLÄSSIG VER-LINCT

Mit einem intelligenten IT-System steuert DB Cargo den Nachschub für die russischen Automobilwerke in Kaluga und Nischni Nowgorod.

CUSTOMERS & PROJECTS

40 MEHR VERANTWORTUNG FÜR DIE BAHN

DB Cargo übernimmt neuen Full-Load-Verkehr für Unilever. Damit beweist die Güterbahn, dass sie auch komplexe Just-in-time-Logistik aus einer Hand managen kann.

42 ZERTIFIZIERTE KOMPETENZ FÜR DIE BAHNTECHNIK

DB Cargo UK hat das vergangene Jahr genutzt, um seine Werkstätten auf den neuesten Stand zu bringen. Nun stehen sie auch externen Kunden zur Verfügung.

43 DB CARGO BAUT DIE LANDBRÜCKE NACH CHINA AUS

Mit großem Aufgebot hat London Mitte Januar 2017 den ersten Zug aus China empfangen.

44 SÄGEWERK POLLMEIER IN MALCHOW WIEDERERÖFFNET

Vor sieben Jahren musste das Sägewerk in Malchow schließen. Nun sägt man wieder – mithilfe von DB Cargo Logistics.

46 FINAL CALL / SAVE THE DATE / IMPRESSUM



AALBORG / DÄNEMARK Jütland besser erreichbar

DB Cargo bindet den Norden Dänemarks besser an das europäische Schienennetzwerk an. Zwei Züge pro Woche verbinden den jütländischen Hafen Aalborg mit Fredericia im Süden des Landes. Dort besteht Anschluss an das europäische Einzelwagennetzwerk, via Terminal Taulov ist das europäische Intermodal-Netzwerk angebunden. Die Züge bieten eine Kapazität von jeweils 1.600 Tonnen. Alle Gutarten können im Einzelwagensystem zugeladen werden. „Wir haben damit ein attraktives Angebot für eine große Vielfalt an Kunden im Norden Dänemarks geschaffen“, erläutert Thomas Vestergaard, Leiter Regionalvertrieb bei DB Cargo in Dänemark. Nordjütland ist geprägt durch zahlreiche mittelständische Unternehmen. **mb** ■



BERLIN / DEUTSCHLAND DB Schenker Award für Dr. Christian Tummel

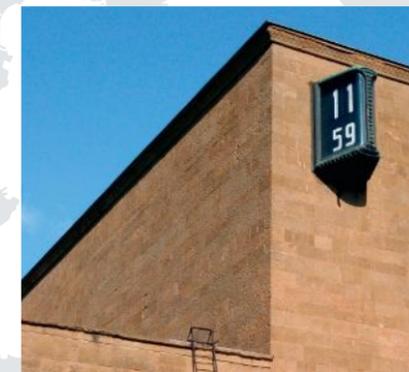
Die Deutsche Bahn Stiftung hat Ende 2016 Dr. Christian Tummel (Mitte) mit dem DB Schenker Award ausgezeichnet. Der Wissenschaftler der RWTH Aachen gewinnt den mit 10.000 Euro dotierten internationalen Logistikpreis für seine Arbeit „IT-Kooperationsplattform für expeditionsübergreifende Direktverkehre von Lkw-Teilladungen“. DB-Finanzvorstand Dr. Richard Lutz (r.) bezeichnete die Arbeit als „zukunftsweisend“. Sie beschreibe eine IT-Kooperationsplattform und deren Organisation, die sich auf eine Vielzahl anderer Anwendungsdomänen übertragen ließen. Der DB Schenker Award ist der Nachwuchsförderpreis von DB Schenker und Deutsche Bahn Stiftung. Der Preis wird jährlich international ausgelobt und ist mit 10.000 Euro dotiert – in der Branche gilt er als eine der höchsten europäischen Auszeichnungen in der Logistik. **an** ■



MAINZ / DEUTSCHLAND Das Einzelwagennetzwerk von DB Cargo wird wettbewerbsfähiger

Im Wettbewerb der Eisenbahnen in Europa verfügt DB Cargo über ein Alleinstellungsmerkmal: sein Einzelwagennetzwerk, in dem europaweit Waggons und Wagengruppen der Kunden zuverlässig transportiert werden können. Seit Jahresbeginn 2017 liegt die Auslastungsverantwortung für das Einzelwagennetzwerk in der Vertriebsorganisation von DB Cargo. Mit dem Aufbau eines gezielten Auslastungsmanagements will die Bahn freie Kapazitäten künftig aktiver vermarkten, um Mengen zu sichern und Wachstum zu generieren. DB Cargo wird das Einzelwagennetzwerk stärken und ausbauen – mit einem klaren Mehrwert für die Kunden. Angedacht ist die Einführung von schnellen, hochfrequenten Verbindungen zwischen den wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland und Zentraleuropa. So gelang es DB Cargo beispielsweise, für einen Kunden die Laufzeit von Skandinavien nach Südeuropa zu reduzieren und die transportierte Menge zu erhöhen. Diese neue Direktverbindung kommt allen Kunden zugute, die diesen Laufweg ebenfalls für ihre Transporte nutzen können. **an** ■

FOTOS: FL ONLINE, DEUTSCHE BAHN(3), AKG IMAGES, METROPOL IMAGES



NOVATE MILANESE / ITALIEN Italiens pünktlichste Güterbahn

Auch 2016 war DB Cargo Italia die pünktlichste Güterbahn in Italien: Mit 82,3 Prozent Pünktlichkeit bei der Ankunft übertraf DB Cargo den Durchschnitt aller Bahnen, der bei 69,5 Prozent liegt. Mit diesem Ergebnis lag DB Cargo noch vor dem Ergebnis des Jahres 2015. Damals trafen vier von fünf Zügen pünktlich ein. Dieses ausgezeichnete Ergebnis beruht unter anderem auf einem kontinuierlichen Dialog zwischen DB Cargo Italia und dem Netzbetreiber RFI. Alle zwei Monate besprechen Mitarbeiter beider Unternehmen Planung und Durchführung, um gemeinsam Lösungen zu finden, um den Güterverkehr in Italien besser zu gestalten.

Der Pünktlichkeitsindex berücksichtigt Standards des Infrastrukturbetreibers RFI. Als pünktlich gelten Regelzüge, die bis zu 30 Minuten, und Sonderzüge, die spätestens 120 Minuten nach der geplanten Ankunftszeit am Ziel eintreffen. **an** ■

ÖREBRO / SCHWEDEN 1,2 Millionen Tonnen Papier aus Skandinavien

Mitte Dezember 2016 haben DB Cargo und die schwedische ScandFibre Logistics (SFL) bestehende Aufträge vertraglich erweitert: Demnach bringt DB Cargo jährlich 1,2 Millionen Tonnen Papier für SFL nach Mittel- und Südosteuropa. In Gegenrichtung fährt DB Cargo etwa 12.000 Wagenladungen für SFL nach Schweden, insbesondere für Kunden aus der Konsumgüterindustrie. Der neue Vertrag läuft bis 2019. „DB Cargo verfügt über die notwendigen Netzwerke in Europa und die Erfahrung, die Einzelwagennetzwerke mit hoher Qualität zu betreiben, und die notwendigen Ressourcen, um sie weiterzuentwickeln“, sagt Mats Erkén, CEO von SFL.

SFL betreibt für die Papierindustrie ein eigenes europäisches Transportnetzwerk namens „Rail 17“. DB Cargo ist einer der wichtigsten Dienstleister für SFL und „Rail 17“. **an** ■



FRANKFURT AM MAIN / DEUTSCHLAND Raimund Stürer ist neuer Vertriebsvorstand bei DB Cargo

Raimund Stürer hat Mitte März 2017 seine Funktion als DB Cargo-Vorstand Vertrieb und Marketing aufgenommen. Er ist verantwortlich für die Vertriebs- und Marketingaktivitäten der größten europäischen Güterbahn. Der Diplomkaufmann Stürer kennt den Schienengüterverkehr genau. Von 2000 bis 2011 hat er die private Güterbahn TX Logistik AG mitgegründet und als internationalen Anbieter im Nord-Süd-Korridor etabliert. Als Senior Vice President bei der Kühne + Nagel Management AG war er verantwortlich für die Schienen- und Intermodal-Logistikangebote.

„Wir freuen uns sehr, Raimund Stürer als Vertriebs- und Marketingexperten gewonnen zu haben“, sagt Jürgen Wilder, Vorstandsvorsitzender DB Cargo. „Seine vielfältigen Erfahrungen und sein Netzwerk im internationalen und nationalen Schienengüterverkehr werden DB Cargo auf seinem Wachstumspfad unterstützen.“ **an** ■



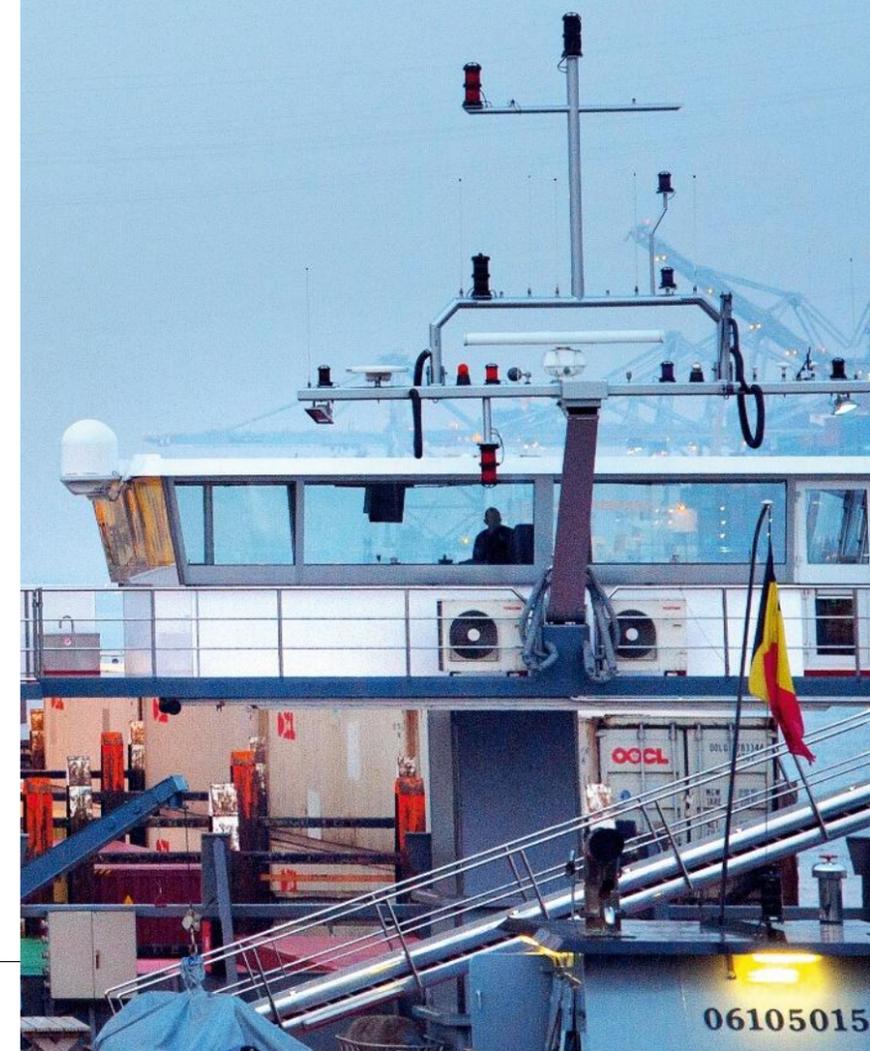
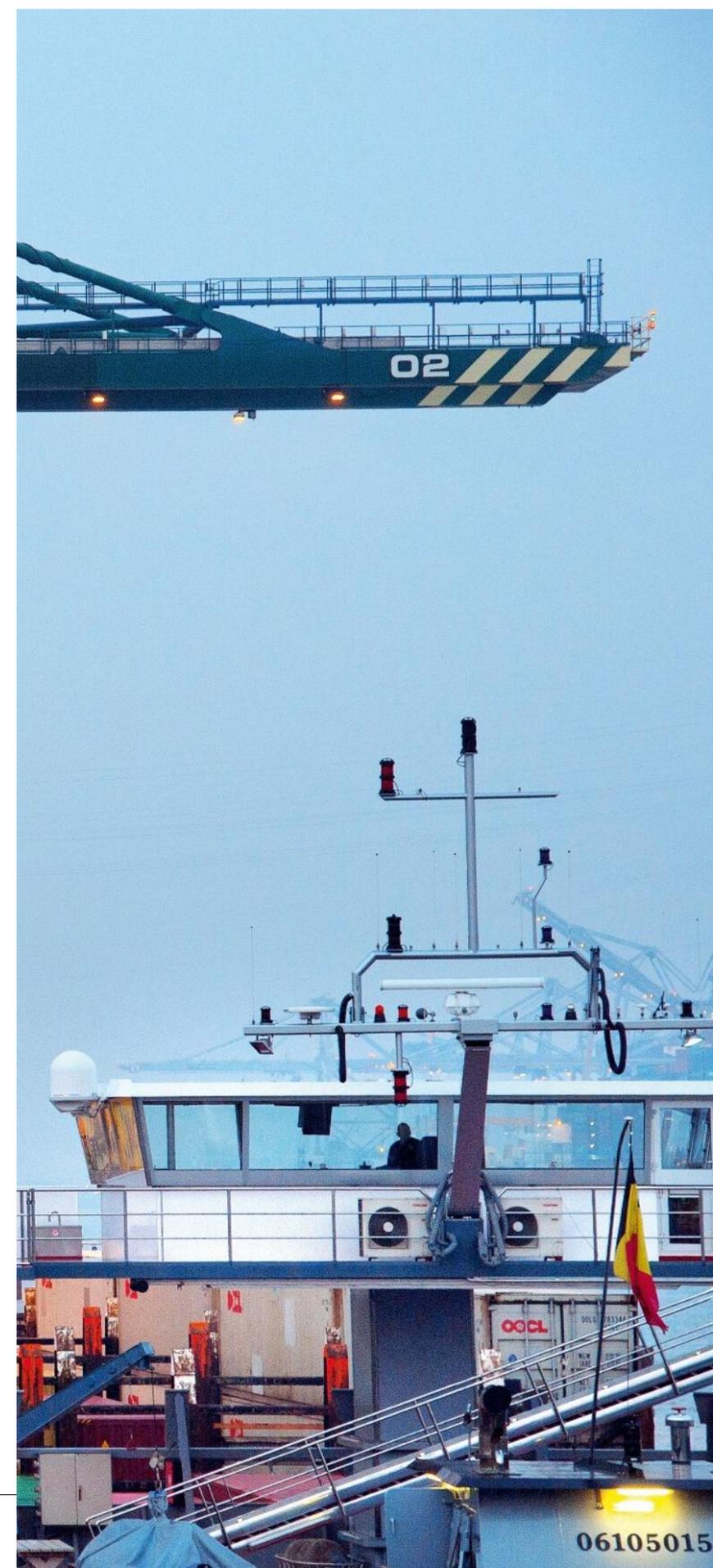
DASTOR NACH EUROPA

Der Hafen Antwerpen wächst und wächst. Um den Ansturm an Waren nachhaltig zu bewältigen, möchte er seine Hinterlandanbindungen auf der Schiene verbessern. Sein Partner: DB Cargo. Mit dem *DBantwerp-rhine-shuttle* hat Europas größte Güterbahn nun ein Korridorprodukt entwickelt, das schnelle Laufzeiten gewährleistet und damit Kunden aus allen Branchen eine attraktive Transportplanung bietet.

Die Kulisse im Hafen von Antwerpen ist atemberaubend. Leichter Dunst liegt in der Luft. Der Blick schweift über eine surreale Landschaft. Überall ragen Batterien aus fensterlosen Türmen hoch in die Luft: Öl-Tanks. Eine Armada von Kesselwagen der Bahn wartet darauf, beladen zu werden. In der Ferne rollen Containerzüge durch die flache Landschaft. Die Stille, die über allem liegt, mag nicht recht zur Industriekulisse passen. Die Möwen kreischen um die Wette, als ob sie die Herrschaft über das Gebiet beanspruchten. Ab und zu ist aus der Ferne ein Schiffshorn zu hören.

Dabei ist das Meer 80 Kilometer entfernt. Der Hafen Antwerpen liegt an der Mündung der Schelde, die sich hier in Westerschelde und Oosterschelde teilt und noch die niederländische Provinz Seeland durchfließen muss, bevor sie die Nordsee erreicht. Die Kulisse ist nicht nur gefühlt, sondern auch im Faktencheck rekordwürdig: Der Hafen von Antwerpen verfügt über den zweitgrößten Chemieindustriepark der Welt, nach Houston im US-Bundesstaat Texas. An den Antwerpener Terminals wurden im Jahr 2016 fast 70 Millionen Tonnen Öl und Chemikalien umgeschlagen. Im Sommer 2016 wurde die Kieldrechtschleuse in Betrieb genommen, die größte Dockschleuse der Welt.

FOTOS: DEUTSCHE BAHN



MANÖVER AM KESSELWAGEN: Der Hafen von Antwerpen verfügt über den zweitgrößten Chemieindustriepark der Welt.



VIER PROZENT WACHSTUM

Wer den belgischen Hafen Antwerpen noch nicht auf der Agenda hatte, der hat etwas verpasst: An der Schelde vollzieht sich seit geraumer Zeit ein kleines Wirtschaftswunder. Ende 2016 vermeldete der Hafen einen Rekordumschlag von 10 Millionen TEU, also der entsprechenden Anzahl von Standardcontainern. Dem vorangegangen ist ein Wachstum von mehr als vier Prozent. Gemessen in Mengen wurden in Antwerpen mehr als 214 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen. Am Ladungsvolumen gemessen ist er der Hafen der zweitgrößte Europas nach Rotterdam. Gemessen an seiner Ausdehnung ist er bereits der größte Hafen der Welt: Der Port of Antwerp umfasst eine Fläche von mehr als 12.000 Hektar – ein Fünftel mehr als Rotterdam.

Einer der großen Vorteile von Antwerpen ist seine Lage: In einem Radius von 500 Kilometern sind 60 Prozent der Kaufkraft der Europäischen Union vereint, unter anderem die des Ruhrgebiets bis Köln, mit etwa zehn Millionen Einwohnern die bevölkerungsreichste Region Deutschlands. Der Hafen mit seinen 1.650 Mitarbeitern verfügt nicht nur über ein vorbildliches Netzwerk auf See, sondern baut auch seine Anbindung an das europäische Festland massiv aus. Beim Ausbau seiner Hafenhinterlandverkehre legt Antwerpen einen Schwerpunkt auf die Schiene, um für die zukünftige Mengenentwicklung und den Wettstreit mit anderen Häfen gerüstet zu sein.

Der europäische Marktführer DB Cargo steuert bereits zahlreiche Züge von und nach Antwerpen: sowohl Direktverbindungen, unter anderem im Rahmen des Joint Ventures COBRA als auch Netzwerkverkehre über sein nahegelegenes niederländisches Eisenbahnhub Kijfhoek.

VON ANTWERPEN NACH GANZ EUROPA

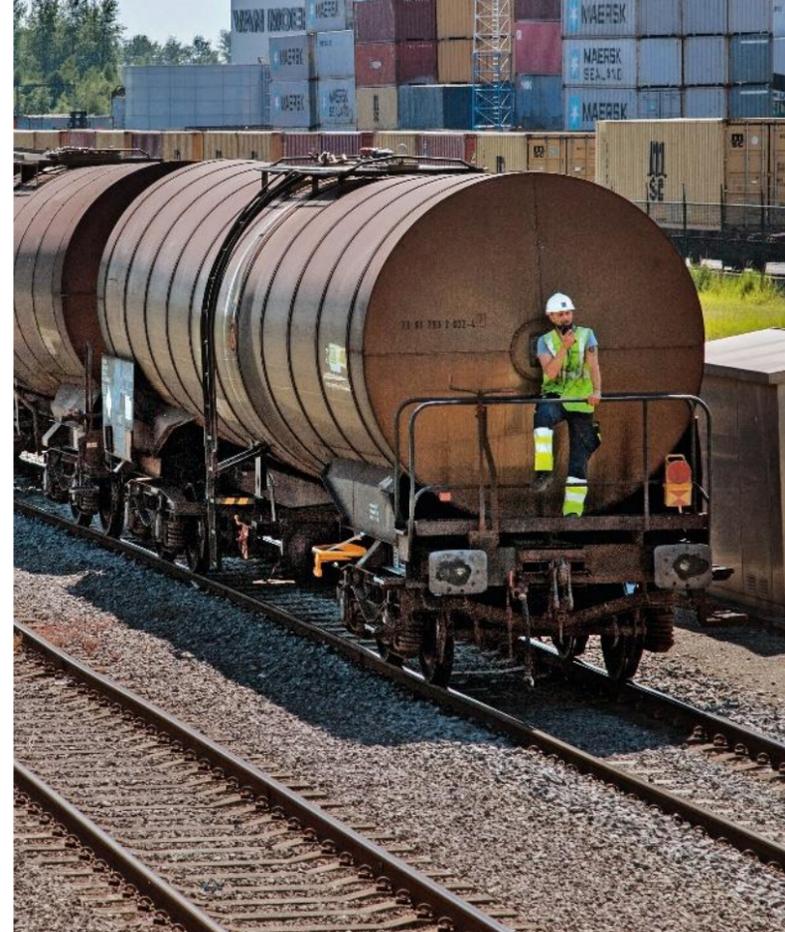
Seit Februar 2017 bietet DB Cargo von und nach Antwerpen ein Korridorprodukt mit schnellen Laufzeiten an: *DB Antwerp-rhine-shuttle* nennt DB Cargo seine werktägliche Verbindung auf dem Korridor Antwerpen-Ruhrgebiet-Mannheim. Dr. Jürgen Wilder, CEO von DB Cargo: „So können wir die großen Industriezentren Antwerpen und Rhein-Ruhr sowie Rhein-Neckar verknüpfen und schnell an das europäische Netzwerk von DB Cargo anbinden, vor allem nach Süddeutschland, Italien, Österreich, Frankreich, Spanien und Südosteuropa. Damit kommen wir unseren Kunden aus verschiedenen Branchen entgegen, für die ein solches Korridorprodukt unabdingbar ist.“

Ein Teil der Züge fährt ins Ruhrgebiet, es bestehen hochfrequente Anschlüsse in Richtung Nord- und Ostdeutschland, außerdem zu Zielen in Skandinavien, Polen und Tschechien. Der andere Teil bedient über Köln die Rheinschiene bis Mannheim. Von hier aus können die Verkehre in das west- und südeuropäische Netzwerk von DB Cargo eingespeist werden, mit Anbindungen etwa nach Italien, Österreich, Frankreich und Spanien – und das bis zu zehnmal täglich. Zudem kann die Ladung zum Weitertransport auf das Binnenschiff umgeschlagen werden – oder sie geht per Lkw auf der letzten Meile bis zum Kunden. Ob klassischer Wagenladungsverkehr, intermodale Mengen unserer Partner oder Kesselwagentransporte: Das Shuttle ist für alle Gut- bzw. Beförderungsarten nutzbar.

Das neue Produkt bietet die Anbindung einer Vielzahl von Terminals und richtet sich somit an unterschiedliche Industrien und Branchen: „Kunden und Partner profitieren von verkürzten Transitzeiten und einer hohen Flexibilität der Transporte zwischen Antwerpen und den deutschen Industrie-Regionen Rhein-Ruhr und Rhein-Neckar“, erläutert Felix Brückmann, Produktmanager bei DB Cargo und zuständig für den *DB Antwerp-rhine-shuttle*.

SCHNELLE LAUFZEITEN - HOHE FLEXIBILITÄT

Die Verbesserungen werden maßgeblich mithilfe von Fahrplanoptimierungen und betrieblichen Anpassungen, die einen reibungslosen und schnellen Übergang in die Regionen Rhein-Neckar und Rhein-Ruhr sicherstellen sowie durch das starke DB Cargo-Netzwerk, welches eine regelmäßige, sehr dichte Taktung der Züge ermöglicht, realisiert. Aus Sicht von DB Cargo bieten die hochfrequente Anbindung und Reichweite über definierte Zielregionen hinaus entscheidende Vorteile für die Produktattraktivität vor dem Hintergrund steigender



Flexibilitätsanforderungen des Marktes.

Das Shuttle – wie alle DB Cargo-Produkte – besitzt zudem den Vorteil emissionsärmerer und somit deutlich umweltfreundlicherer Transporte im Vergleich zum reinen Straßen-transport. Eine nachhaltige Lieferkette spielt für immer mehr Kunden eine wichtige Rolle.

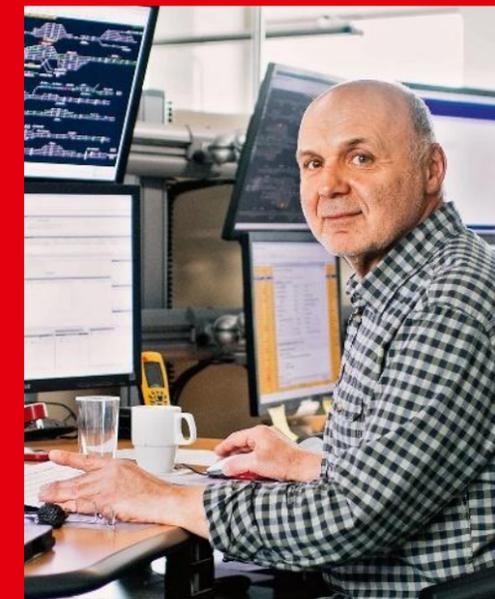
Optionale Services beinhalten unter anderem Wagenmanagement, Reparaturservice sowie Statusreports der Transporte. Die Betreuung erfolgt durch ein zentrales Kundenmanagement.

In den kommenden Monaten will DB Cargo das Produkt weiterentwickeln. „Durch Anpassungen im Verlauf des Jahres wollen wir unseren Service ins Ruhrgebiet und in die Neckarregion noch attraktiver gestalten“, sagt Felix Brückmann. Außerdem sollen zusätzliche Terminals angebunden werden.

Kontakt | Felix Brückmann
Telefon: +49 6131 15-61635
felix.brueckmann@deutschebahn.com

FOTOS: DEUTSCHE BAHN (2), TILLMANN FRANZEN

M A C H E R



ALOYS VIETEN,
PRODUKTIONSKOORDINATOR, DUISBURG

LÖSUNGEN FINDEN – IMMER UND ÜBERALL

Als 1993 die Duisburger Leitstelle der Bahn ins Leben gerufen wurde, war Aloys Vieten dabei. Heute ist der erfahrene Eisenbahner als Produktionskoordinator bei DB Cargo in der Regionalen Durchführung in seiner Schicht für ein Team von Zugdisponenten verantwortlich. Diese steuern den gesamten Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen und die internationalen Verkehre von und nach Belgien und die Niederlande. Alle Antwerpen-Züge durchqueren beispielsweise diesen Bereich, genauer gesagt, den seiner Disponenten, die jeweils bestimmte Strecken betreuen: Venlo, Aachen, das Ruhrgebiet, die Rheinschiene oder Hamm (Westfalen). „Mir obliegt der Letztentscheid“, sagt Vieten. „Wenn es gravierende Probleme gibt, etwa Verzögerungen, Ausfälle von Personal, Lokführer, die abseits der Zivilisation auf Ablösung warten, dann muss ich entscheiden, wie zu verfahren ist.“ Aloys Vieten hängt sich dann ans Telefon, ruft Kollegen aus dem Schlaf, bespricht mit der DB Netz die Fahrpläne – und sorgt dafür, dass es weitergeht. Auf diese Weise hat er es etwa geschafft, dass der zeitkritische Transport eines über großen Trafos nach Wilhelmshaven noch rechtzeitig das Seeschiff erreichte, obwohl sich an dem Tag wirklich alles gegen die Bahn verschworen hatte. Lösungen finden, wo es eigentlich keine mehr zu geben scheint – das ist sein Job. mh ■

M A C H E R



LISA WOLTER,
DISPONENTIN, DUISBURG

LEITEN UND UMLEITEN

Ihr Arbeitsplatz in der Regionalen Durchführung bei DB Cargo in Duisburg ist mit dem eines Fluglotsen vergleichbar: Je nach Arbeitsplatz hat die Zugdisponentin Lisa Wolter acht Bildschirme im Blick. Auf vieren davon ist ein verwirrendes Netz von Linien zu sehen, auf denen sich Zahlen bewegen. Die Linien bilden Schienenstrecken ab, die Zahlen Zugnummern, auch Namen von Bahnhöfen sind zu lesen. So kann Lisa Wolter genau erkennen, wo sich welcher Zug gerade befindet. Die anderen Bildschirme zeigen Dispositionsprogramme und Schichtpläne. „Auf dieser Grundlage entscheide ich unter anderem, wann Lokführer an welcher Stelle außerplanmäßig abgelöst werden oder wann ein Zug über welche Strecke umgeleitet werden muss, zum Beispiel wenn es Verzögerungen gibt“, erläutert Wolter. Das macht sie in enger telefonischer Abstimmung mit DB Netz, die Bahnstrecken freigibt und die neuen Fahrpläne erstellt. Regelmäßig wird Lisa Wolter auf den Arbeitsplätzen für die international nach Belgien und die Niederlande verkehrenden Züge eingesetzt. Disponiert sie zum Beispiel Züge zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet, dann ist auch der regelmäßige telefonische Kontakt zu ihren Kollegen in Brüssel besonders wichtig. Seit 2013 ist Lisa Wolter im Team. Dabei wechselt sie regelmäßig ihren Arbeitsplatz - und lernt immer mehr Strecken kennen. mh ■



FOTOS: DEUTSCHE BAHN, TILLMANN FRANZEN



GRUSS AUS DEM FÜHRERSTAND:
Die Triebfahrzeugführer bei DB Cargo steuern Züge durch ganz Europa – Tag und Nacht.

OPERATOR H&S CONTAINER LINE SETZT AUF DB CARGO

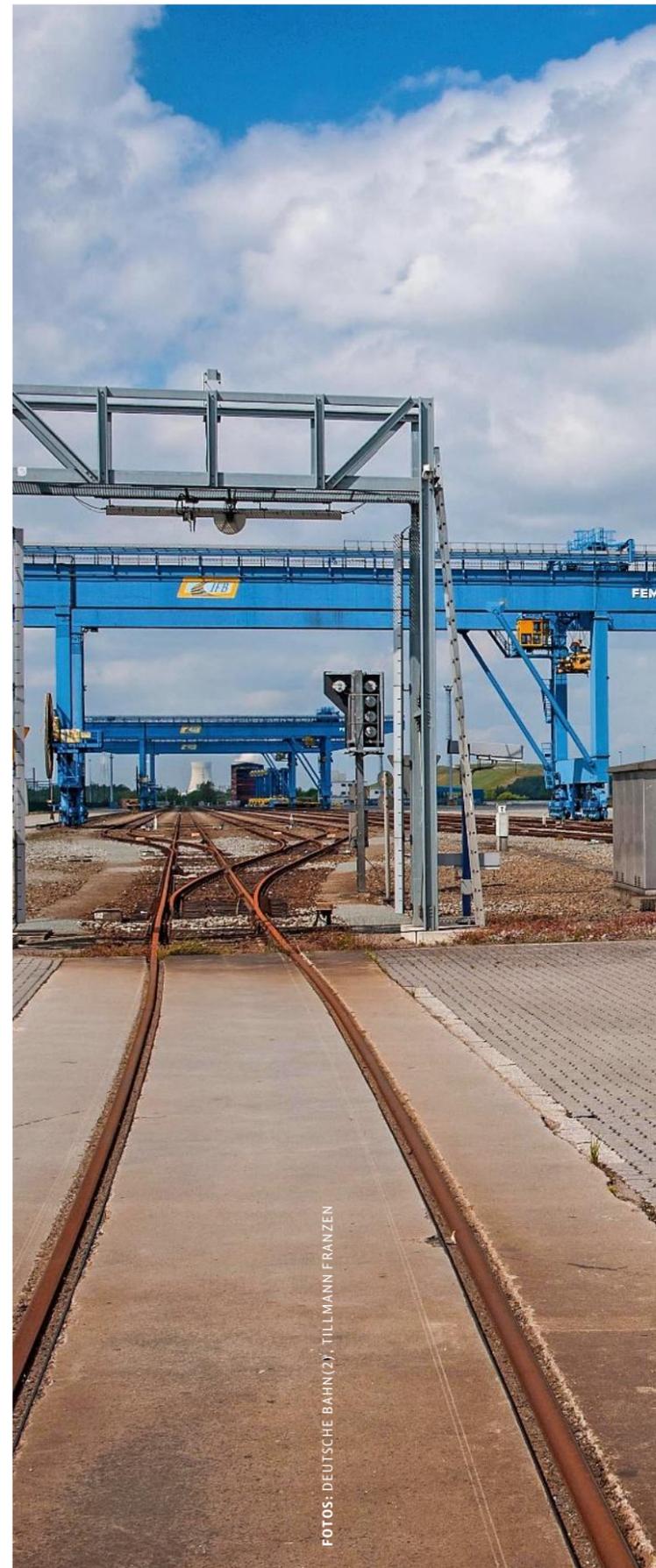
Der intermodale Dienstleister mit starkem Fokus auf das Binnenschiff bindet den belgischen Seehafen Antwerpen mit einem neuen Ganzzugprodukt an die Rheinschiene an. Der Auftrag für die Traktion ging an DB Cargo.

Zum Fahrplanwechsel 2016/17 hat DB Cargo im Auftrag der multimodalen Spedition H&S Container Line einen neuen Ganzzug gestartet, der aktuell einmal pro Woche den Seehafen Antwerpen mit dem deutschen Hinterland verbindet. Der 540 Meter lange Containerzug mit 27 Wagen benötigt etwa 6 bis 8 Stunden für die Strecke zwischen Antwerpen und Andernach am Rhein. Er fährt im Nachtsprung, die Güter können also jeweils am anderen Morgen gleich umschlagen werden. „H&S genießt in der Branche einen exzellenten Ruf als zuverlässiger Logistikdienstleister, und wir sind stolz auf das Vertrauen, das uns der Kunde entgegenbringt“, sagt Andrea Clasen-De Cunto, Leiterin Accounts West im Bereich Intermodal bei DB Cargo. „Wir freuen uns auf eine enge und dauerhafte Partnerschaft.“

Die H&S Container Line kommt ursprünglich aus der Binnenschifffahrt, bedient aber inzwischen als multimodaler Logistikdienstleister ab Antwerpen und Rotterdam die

RHEINHAFEN ANDERNACH

Die Bedeutung des Andernacher Hafens ist in den vergangenen Jahren enorm gewachsen. Mit einem Umschlagsvolumen zwischen 2,7 und 3,2 Millionen Tonnen pro Jahr ist er mittlerweile zwischen Ludwigshafen und Köln der größte Hafen am Mittelrhein. Er bietet auf einer Gesamtfläche von etwa 370 Hektar verschiedene Umschlagsmöglichkeiten für Binnenschiff, Lkw und Schiene. Zur Ausrüstung des Hafens gehören über 11 Krananlagen mit einer Tragfähigkeit von 5 bis 50 Tonnen sowie verschiedene mobile Einsatzmaschinen. **mb** ■



FOTOS: DEUTSCHE BAHN (2), TILLMANN FRANZEN

M A C H E R



**DIRK HEINSCH,
ZUGVORBEREITER, AACHEN**

EIN OHR FÜR DIE BAHN

Wenn die Züge von und nach Belgien im Bahnhof Aachen-West angekommen sind, beginnt die Arbeit von Dirk Heinsch. „Ich kontrolliere, ob die Frachtpapiere stimmen, die Wagenreihung in Ordnung ist, ob der Zug richtig gekuppelt ist, die Bremsen in der richtigen Bremsstellung eingestellt sind und einwandfrei funktionieren“, erzählt Dirk Heinsch. Wenn der Zug „neu bespannt“ wird, also die Lok ausgetauscht wird oder der Zug seine Fahrtrichtung wechselt, dann reicht eine vereinfachte Bremsprobe aus. Ist der Zug länger als 24 Stunden abgestellt, muss eine volle Bremsprobe ausgeführt werden. Der Lokführer schaltet vom Führerstand aus den Kompressor ein, der dann wiederum alle Wagen über die Hauptluftleitung mit Druckluft versorgt. Bei einem Regeldruck von 5,0 Bar in der Hauptluftleitung lösen dann die Bremsen. Sollte Heinsch bei der Bremsprobe Unregelmäßigkeiten feststellen, muss er der Ursache auf den Grund gehen. Kann er die Unregelmäßigkeit alleine nicht beseitigen, setzt er den Wagen aus dem Zugverband aus und verständigt einen Wagenmeister. Der Wagenmeister führt bei der technischen Wagenbehandlung meist einen langstieligen Hammer mit sich und ist so für alle gut zu erkennen. Er repariert kleinere Schäden am Wagen selbst. Bei größeren Schäden, die er selbst nicht reparieren kann, verständigt er den mobilen Werkstattservice. Letztendlich liegt die Verantwortung bei Dirk Heinsch. Er ist für die Sicherheit des Zuges verantwortlich, und der Lokführer muss sich auf ihn voll und ganz verlassen können. **mh** ■

gesamte Rheinschiene per Barge und Zug. Als ehemalige Division der Reederei Haeger & Schmidt ist H&S Container Line seit einem Jahrzehnt ein eigenständiges Unternehmen mit Sitz in Duisburg, dem größten Binnenhafen Europas. „Mit dem neuen Ganzzugprodukt, dessen Frequenz bei Bedarf erhöht werden kann, erweitern wir unser Portfolio zwischen Antwerpen und der Region Mittelrhein und übernehmen als Ganzzugoperator das vollständige Auslastungsrisiko für den Zug“, sagt Maik Bastian, General Manager bei H&S Container Line.

Die erste in DB Cargo-Eigentraction erbrachte Zugverbindung zwischen dem Hafen Antwerpen und der deutschen Rheinschiene startet dienstags im Hafen Antwerpen und fährt direkt in das Terminal im Hafen von Andernach. Das trimodale Terminal verfügt über 750 Meter Gleisstrecke, eine Stellfläche von 42.000 Quadratmetern und eine Lagerkapazität von 4.000 TEU. Ein Portalkran schlägt die Container direkt auf Schiene, Lkw und Binnenschiff um.

Die neue Bahnverbindung stärkt auch die Ausrichtung von H&S auf umweltfreundliche Verkehre. Mit dem Konzept „Container Barging for a greener Planet“ führt H&S genaue Berechnungen der CO₂-Emissionen je Transport im direkten Vergleich zum Lkw-Transport durch. „Eine nachhaltige Lieferkette spielt für immer mehr Kunden aus der Industrie eine wichtige Rolle“, so Maik Bastian. „Dabei kann die Bahn helfen, da sie gegenüber dem Lkw deutlich weniger Kohlendioxid ausstößt.“ **mb** ■

Kontakt | Andrea Clasen-De Cunto
Telefon: +31 30 235-8965
andrea.clasen-de-cunto@deutschebahn.com

» UNSER ANSPRUCH: WIR WOLLEN DEM KUNDEN DAS BESTE ANGEBOT AM MARKT BIETEN

Ihre Expertise müssen die Logistiker von DB Cargo BTT niemandem beweisen. Die Spezialisten für maßgeschneiderte schienenaffine Logistikkonzepte für die Chemiebranche zeigen mit ihrer täglichen Arbeit ihre Kompetenzen als leistungsfähige, unabhängige Bahnspezialisten. Ein Interview mit Dr. Carsten Hinne, CEO DB Cargo BTT.

INTERVIEW Mirko Heinemann

DB CARGO BTT

Als führender europäischer Dienstleister für integrierte Chemie- und Gefahrgutlogistik überzeugt die BTT mit intelligenten, branchenspezifischen Logistikkonzepten für sensibles Frachtgut aus den Branchen Chemie und Mineralöl. Mehr als 130 Mitarbeiter, darunter Spezialisten für Tankcontainer, Kesselwagen sowie Profis aus den Bereichen Technik und IT, gewährleisten stabile und effiziente Transportlösungen zwischen Chemie-Clustern in ganz Europa. BTT organisiert im Kombinierten Verkehr und im Wagenladungsverkehr den Hauptlauf auf der Schiene, den Umschlag im Terminal und den Vor- und Nachlauf auf der Straße für alle europäischen Relationen. **mb** ■

Carsten Hinne, wie verändert sich die Chemielogistik derzeit?

H__ Wir erleben in der Chemiebranche einen zunehmenden Wettbewerbs- und Kostendruck. Viele Unternehmen verlegen ihre Produktionsstandorte derzeit ins günstigere Ausland, Grundchemikalien werden aufgrund der Globalisierung zunehmend in der Nähe der Rohstoffe hergestellt. Die Folge: Die Mengenströme aus Übersee wachsen. Zugleich steht das Mineralölgeschäft unter starkem Preisdruck, Raffinerien in Europa leiden unter strukturellen Überkapazitäten. Die globale Verschiebung von Warenströmen, die zunehmende Containerisierung und der starke Konkurrenzdruck sind ungeheure Herausforderungen für uns Logistiker. Zugleich steigen die regulatorischen Anforderungen an Gefahrguttransporte, und die Umweltstandards werden strenger.

Wie reagiert BTT auf solche Entwicklungen?

H__ Wir machen uns Gedanken, wie wir unsere Kunden angesichts der zunehmenden Komplexität ihrer Logistik entlasten können. Wir hören ihnen intensiv zu, ob auf unseren zahlreichen Workshops und Kongressen oder im bilateralen Gespräch und entwickeln daraus gemeinsam Lösungen. Mit unseren verkehrsträgerübergreifenden Lösungen entlang der gesamten Supply Chain zeigen wir ihnen, dass wir als Lead Logistics Provider (LLP) in der Lage sind, komplexe Transportketten zu steuern und zusätzliche Dienstleistungen zu übernehmen. So entlasten wir unsere Kunden von branchenfremden Aufgaben und helfen ihnen, sich wieder stärker auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Das findet an vielen Stellen bereits statt und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Können Sie Beispiele nennen? Welche Kunden nutzen bereits solche Lösungen?

H__ Für ExxonMobil zum Beispiel übernehmen wir die gesamte Logistik-

steuerung. Statt nach einem vom Kunden vorgegebenen Fahrplan zu fahren, übernehmen wir die komplette Disposition der Verkehre sowie das Wagenmanagement. Dazu gehören: Verträge mit Subunternehmen verhandeln, Kesselwagen anmieten, Schadwagen managen, Dokumente erstellen – und Fahrten sowie Umlauf planen. Unsere Performance monitoren wir dabei durch fest definierte KPIs. Um die Komplexität der Lieferkette zu reduzieren, bündelt ein eigenes Competence Center bei DB Cargo BTT alle Schnittstellen des Kunden.

Wie kann das konkret aussehen?

H__ Stellen Sie sich vor, ein Kunde aus China möchte bestimmte Waren aus der Chemiebranche transportieren, kennt sich aber in der Logistik wenig aus. Wir, die DB Cargo BTT, bieten diesem Kunden einen Full Service. Das heißt: Wir übernehmen alle Dienstleistungen für den angefragten Transport und setzen ihn professionell um.

Was zeichnet Ihr Angebot aus?

H__ Der Kunde erhält eine Logistikberatung für vier Kernbereiche aus einer Hand: Supply Chain Management, Transportmanagement, Flottenmanagement, Performance Management. Mithilfe der jährlichen Verkaufs- und Produktionsplanung des Kunden designen wir gemeinsam das logistische Konzept, und zwar verkehrsträgerübergreifend. Ganz im Sinne eines LLP beantworten wir gemeinsam die Frage nach dem besten Verkehrsmittel: Warenladungsverkehr oder Kombierter Verkehr? Soll DB Cargo als Traktionspartner gewählt werden oder darf bzw. muss es auch ein drittes EVU sein? Wichtig ist für uns, unserem Kunden stets das BESTE Angebot am Markt zu bieten – mit einem Konzept, das maßgeschneidert auf seine individuellen Bedürfnisse ist. Unser Ziel ist es, dass ein Anruf bei der BTT genügt, um einen Full Service zu bekommen. Der Anspruch an uns selbst ist, unserem Kunden alle marktmöglichen Transportlösungen anzubieten.

Welche weiteren Dienstleistungen kann BTT übernehmen?

H__ Wir bieten Flottenmanagement an, egal ob Kesselwagen oder Tankcontainer, die Koordination der gesamten Auftragsabwicklung und die Disposition. Auch überlegen wir gemeinsam, ob wir eigene Kesselwagen oder die des Kunden einsetzen. Wir koordinieren Aufgaben zu Revisions- und Reparaturabwicklung, binden unser Flotten- und Instandhaltungs-

FOTO: CLEMENS HESS



BAHNSPEDITION 2.0

Umfang: **90.000** Transporte pro Jahr
Assets: Management von **3.000** Kesselwagen und **500** Tankcontainern, außerdem von etwa **1.100** angemietete Kesselwagen

management ein und treffen eine bedürfnisspezifische Auswahl des Equipments. Bei vielen Prozessen, etwa beim Transport gepackter Güter, arbeiten wir eng mit den Kollegen von DB Schenker zusammen. Ziel ist eine maximale Versorgungssicherheit für den Kunden.

Ein rundes Paket...

H__... aber noch nicht alles. Im Rahmen unseres Performance Managements führen wir ein systematisches und mehrdimensionales Reporting durch. Dabei messen wir die individuelle Leistung, führen Risikoanalysen durch und identifizieren Optimierungspotenziale. So können wir Kosten senken und die Sicherheit erhöhen.

Wie gewährleisten Sie angesichts der komplexen Prozesse eine durchgängige Qualität?

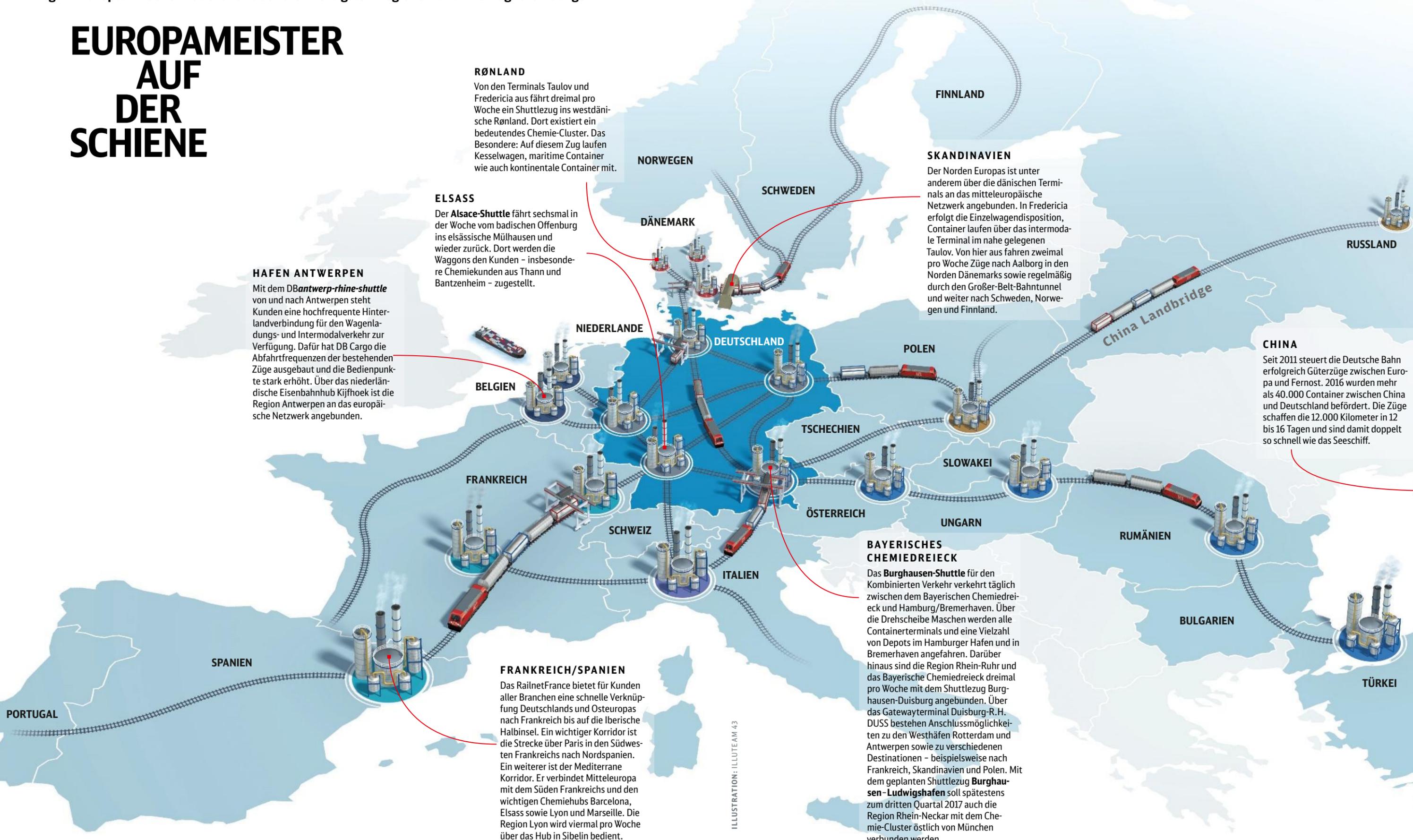
H__ BTT setzt im gesamten Prozess auf IT-gestützte Systeme. Sie sind flexibel, skalierbar und können individuell auf den Kunden zugeschnitten werden. Darüber hinaus senken sie Kosten. Im Rahmen unseres Projektes Chemielogistik 4.0 beschäftigen wir uns mit Themen wie der Optimierung der Wagenflotte und der Erschließung von Synergien. Dabei handelt es sich um ein Big-Data-Projekt, in dessen Rahmen historische Daten aus der Chemielogistik zusammengeführt werden, um daraus Muster zu erkennen, mit denen künftig Verkehre besser geplant werden können. Dabei schauen wir uns alle Prozesse erneut an, analysieren und verbessern sie.

Was kommt am Ende für den Kunden dabei heraus?

H__ Der Kunde erhält eine Full-Service-Lösung aus einer Hand. Wir erhöhen die Effizienz seiner Supply Chain, indem wir die Komplexität seiner Lieferbeziehungen reduzieren. Der Kunde spart sich komplexe Vertragsgebilde bei der Organisation seiner Verkehre. Bei uns hat er einen Ansprechpartner, er schließt einen Vertrag ab und erhält zum Schluss eine Rechnung. Auf der Schiene ist das alles andere als selbstverständlich. Und einfacher geht es nicht. **mb** ■

Kontakt | Dr. Carsten Hinne
Telefon: +49 6131 15-61300
carsten.hinne@deutschebahn.com

EUROPAMEISTER AUF DER SCHIENE



RØNLAND
 Von den Terminals Taulov und Fredericia aus fährt dreimal pro Woche ein Shuttlezug ins westdänische Rønland. Dort existiert ein bedeutendes Chemie-Cluster. Das Besondere: Auf diesem Zug laufen Kesselwagen, maritime Container wie auch kontinentale Container mit.

ELSASS
 Der **Alsace-Shuttle** fährt sechsmal in der Woche vom badischen Offenburg ins elsässische Mülhausen und wieder zurück. Dort werden die Waggons den Kunden – insbesondere Chemiekunden aus Thann und Bantzenheim – zugestellt.

HAFEN ANTWERPEN
 Mit dem **DBantwerp-rhine-shuttle** von und nach Antwerpen steht Kunden eine hochfrequente Hinterlandverbindung für den Wagenladungs- und Intermodalverkehr zur Verfügung. Dafür hat DB Cargo die Abfahrtsfrequenzen der bestehenden Züge ausgebaut und die Bedienpunkte stark erhöht. Über das niederländische Eisenbahnhub Kijfhoek ist die Region Antwerpen an das europäische Netzwerk angebunden.

SKANDINAVIEN
 Der Norden Europas ist unter anderem über die dänischen Terminals an das mitteleuropäische Netzwerk angebunden. In Fredericia erfolgt die Einzelwagendisposition, Container laufen über das intermodale Terminal im nahe gelegenen Taulov. Von hier aus fahren zweimal pro Woche Züge nach Aalborg in den Norden Dänemarks sowie regelmäßig durch den Großer-Belt-Bahntunnel und weiter nach Schweden, Norwegen und Finnland.

CHINA
 Seit 2011 steuert die Deutsche Bahn erfolgreich Güterzüge zwischen Europa und Fernost. 2016 wurden mehr als 40.000 Container zwischen China und Deutschland befördert. Die Züge schaffen die 12.000 Kilometer in 12 bis 16 Tagen und sind damit doppelt so schnell wie das Seeschiff.

BAYERISCHES CHEMIEDREIECK
 Das **Burghausen-Shuttle** für den kombinierten Verkehr verkehrt täglich zwischen dem Bayerischen Chemiedreieck und Hamburg/Bremerhaven. Über die Drehscheibe Maschen werden alle Containerterminals und eine Vielzahl von Depots im Hamburger Hafen und in Bremerhaven angefahren. Darüber hinaus sind die Region Rhein-Ruhr und das Bayerische Chemiedreieck dreimal pro Woche mit dem Shuttlezug Burghausen-Duisburg angebunden. Über das Gatewayterminal Duisburg-R.H. DUSS bestehen Anschlussmöglichkeiten zu den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen sowie zu verschiedenen Destinationen – beispielsweise nach Frankreich, Skandinavien und Polen. Mit dem geplanten Shuttlezug **Burghausen-Ludwigshafen** soll spätestens zum dritten Quartal 2017 auch die Region Rhein-Neckar mit dem Chemie-Cluster östlich von München verbunden werden.

FRANKREICH/SPANIEN
 Das RailnetFrance bietet für Kunden aller Branchen eine schnelle Verknüpfung Deutschlands und Osteuropas nach Frankreich bis auf die Iberische Halbinsel. Ein wichtiger Korridor ist die Strecke über Paris in den Südwesten Frankreichs nach Nordspanien. Ein weiterer ist der Mediterrane Korridor. Er verbindet Mitteleuropa mit dem Süden Frankreichs und den wichtigen Chemiehubs Barcelona, Elsass sowie Lyon und Marseille. Die Region Lyon wird viermal pro Woche über das Hub in Sibelin bedient.

ILLUSTRATION: ILLUTEAM 43

UNGARISCHE PREMIUMSERVICES

Überragend qualifizierte und hochmotivierte Spezialisten – das sind die Pfunde, mit denen DB Cargo Hungária wuchert. „Wären wir ein Fußballteam, würden wir jeden anderen Logistiker an die Wand spielen“, scherzt Teamleiterin Mészárosné Zsidi Annamária (vorne im Bild).

Gemeinsam mit ihren Kollegen organisiert Annamária den Umschlag und die Lagerung von hochwertigen Spezialwerkzeugen für den Premium-Autohersteller Audi. Weil in dessen Produktionshalle kein Platz mehr zur Lagerung der bis zu 48 Tonnen schweren Pressmaschinen vorhanden war, startete Audi eine Ausschreibung für deren Lagerung und Wartung. DB Cargo Hungária gewann – und errichtete im Frühjahr 2016 eine 1.800 Quadratmeter große Halle in Győr. „Wir sorgen nun dafür, dass die Pressen auf Anfrage des Kunden sofort verfügbar sind“, so Mészárosné Zsidi Annamária. „Tag und Nacht.“

DB Cargo und Audi verbindet in Ungarn eine lange Partnerschaft: Bereits 2002 hat die Güterbahn für den Premium-Autohersteller den Rangierdienst im Werk Győr übernommen. Inzwischen bringt DB Cargo Karosserieteile, Motoren und fertige Fahrzeuge auf die Schiene. 2016 wurde feierlich der 25.000ste Zug zwischen Győr und dem Audi-Stammwerk in Ingolstadt verabschiedet. Und die Arbeit wird quasi täglich mehr. Laut ungarischem Eisenbahnportal Navigator zählt DB Cargo Hungária zu den Top Ten der ungarischen Eisenbahngesellschaften. In den vergangenen Jahren hat DB Cargo Hungária ihr Leistungsangebot konsequent ausgebaut. *mb* ■

Kontakt | Andrea Modrián
Telefon: +36 96 542-176
andrea.modrian@deutschebahn.com

FOTO: OLIVER TJADEN



WOMEN AT WORK

VOM MARKT- PLATZ ZUM TEAM- BESUCH

**DB Cargo lädt zum Disponenten-
tag ins Kundenservicezentrum
nach Duisburg.**

Transparenz und Kommunikation sind die Grundlage für gute Kundenbeziehungen. Aus diesem Grund bemüht sich DB Cargo, den Austausch zwischen dem Unternehmen und seinen Kunden möglichst aktiv und regelmäßig zu gestalten. Zum Beispiel durch den sogenannten Disponententag des ehemaligen Bereichs Montan, heute Industrial Sales.

Bereits zum vierten Mal lud Birgitt Berndt, Leiterin des Kundenservice Montan, zu dieser zweitägigen Veranstaltung nach Duisburg ein. Unter dem Motto „Disponenten für Disponenten“ trafen sich rund 120 Kunden und Mitarbeiter Ende Oktober zu intensiven Gesprächen und angeregten Diskussionen.

Die Veranstaltung fand im Kundenservice der DB Cargo in Duisburg statt. Auf dem „Marktplatz“ konnten sich Teilnehmer an verschiedenen Ständen über Systeme und Projekte informieren, die derzeit bei DB Cargo entwickelt werden. Ziel dieser Vorhaben ist, die Digitalisierung auch bei Europas größter Güterbahn für mehr Effizienz und Qualität zu nutzen.

Für die Systeme „ScrapPortal“, „Tracking & Tracing“ sowie „SteelPortal“ standen mit Ralph List, Projektleiter Digitalisierung Industrial, Daniel Ermisch, myRailportal, und Manuel Fischer, Projektmanagement/Logistik Services Montan, drei kompetente An-

sprechpartner zur Verfügung. Sie erläuterten Kunden die Grundlagen und Vorzüge der neuen Systeme.

So hat beispielsweise der ehemalige Marktbereich Montan, heute Vertriebsbereich Industrial Sales mit „SteelPortal“ für die Stahlbranche erstmalig eine moderne, transparente Zulaufsteuerung für Coilverkehre entwickelt. Sie ist der Einstieg in eine neue digitale Steuerungssystematik, die der DB Cargo-Kundenservice künftig nutzen will. Neben einer transparenten Verkehrs- und Relationsübersicht unterstützt das Online-Tool auch den Planungsprozess. „Insbesondere unsere tagesgenauen Stauprognosen haben das Interesse auf Versender- und Empfängerseite geweckt“, berichtet Manuel Fischer. „SteelPortal“ steht erst nach Ablauf einer Testphase zur Verfügung. „Zunächst testen wir das System intern als Dispositionshilfe. Aber wir ermöglichen bereits jetzt zusätzliche Informationen für Kundengespräche – schnell, effizient und qualitativ hochwertig“, erläutert Rainer Frie von DB Cargo.

„Wir finden den Ansatz von ‚SteelPortal‘ sehr attraktiv – bei unseren Coilverkehren könnte das System die Zuläufe für uns noch transparenter machen“, sagt Claudia van den Boom, Produktionsplanung/Fertigungssteuerung bei ThyssenKrupp Bilstein.

Im Anschluss folgten Teambesuche während des laufenden Tagesgeschäftes. Dieser Programmpunkt fand besonderen Zuspruch, denn er ermöglichte den Kunden, die täglichen Abläufe von der „anderen Seite“ zu betrachten. Auf diese Weise erhielten sie einen Einblick in das Zusammenspiel innerhalb der DB Cargo-Teams.

Anschließend konnten Kunden und DB Cargo-Mitarbeiter in vielen persönlichen Gesprächen die aktuellen Verfahrensweisen diskutieren und Synergien ergründen – eine ideale Grundlage, um die weitere Zusammenarbeit fortlaufend zu verbessern. „Für mich ist es immer wieder spannend, die Systeme aus einer neuen Perspektive kennenzulernen. Wichtig ist es mir dabei, die menschliche Komponente nicht zu vernachlässigen. Hierfür bot der Disponententag den idealen Rahmen“, so Bilstein-Managerin van den Boom.

„Diese Veranstaltung ist auf so viel Zuspruch gestoßen, dass wir sie mit Sicherheit im kommenden Jahr wiederholen wollen“, zog Birgitt Berndt das Fazit. „Schließlich können wir nur gemeinsam mit unseren Kunden die hohe Qualität unserer Leistungen aufrechterhalten!“ **an** ■

Kontakt | Kerstin Knepper
Telefon: +49 203 454-1476
Kerstin.Knepper@deutschebahn.com

AUSTAUSCH: Kunden diskutierten mit den Mitarbeitern des Kundenservice Industrial



» GUTES AUSSEHEN, GUTE INHALTE



**Die Leser loben die Aufmachung des
Kundenmagazins railways, wünschen
sich aber mehr Informationen über
aktuelle Trends und Innovationen.**

„Wir wollen das Kundenmagazin railways besser machen“ – mit diesem klaren Ziel hat die railways-Redaktion im vergangenen Jahr eine Leserbefragung gestartet. Mit Erfolg! Eine Fülle von Anmerkungen und Ideen sind in den vergangenen Wochen eingetroffen – online und in persönlichen Interviews.

Dabei ist eines besonders erfreulich: Die Leser – überwiegend Kunden und DB Cargo-Interessenten – beschäftigen sich intensiver mit dem Kundenmagazin als noch vor einigen Jahren. Mehr als 74 Prozent der Befragten lesen jede Ausgabe des viermal im Jahr erscheinenden Heftes, ein Drittel der Befragten liest sogar jeden Artikel.

Insgesamt bewerten die Befragten das Magazin als gut, vor allem das Erscheinungsbild des hochwertig gestalteten Magazins spricht sie an. „Sympathisch und informativ“ – so bezeichnen viele Leser das Medium, dem sie gleichzeitig eine recht hohe journalistische Glaubwürdigkeit zugestehen. Inhaltlich profitieren die Befragten von Beiträgen zu Logistik-

lösungen und DB Cargo-Produkten und -Services. Vor allem Kunden schätzen den Praxisbezug der Beiträge: 70 Prozent der befragten Kunden haben aus diesen Informationen Impulse für ihre eigenen Logistiklösungen erhalten.

Was die künftigen Inhalte betrifft, setzen die befragten Leser einen klaren Fokus: Sie wünschen sich verstärkt Artikel zu Produkten, Services, Entwicklungen und Logistiklösungen von DB Cargo.

Was die Erscheinungsformate betrifft, so widersetzt sich die railways dem Trend: Die überwiegende Anzahl der befragten Leser plädiert für ein klassisch gedrucktes Magazin, das durch digitale Formate – wie den häufig genutzten Newsletter – ergänzt werden kann. **an** ■

ZEITENWENDE IM TRANSALPINEN VERKEHR

Der Regelbetrieb im Gotthard-Basistunnel hat begonnen. Seit Dezember 2016 ist der längste Tunnel der Welt Teil des europäischen Netzwerks von DB Cargo. Für die europäische Güterbahn markiert die neue Verbindung eine Zeitenwende. Sie lud kürzlich Kunden ein, sich ein eigenes Bild von dem Jahrhundertbauwerk zu machen.

Er ist der unbestrittene König aller Tunnel: Der neue Gotthard-Basistunnel durchquert auf 57 Kilometer Länge eines der stärksten Gebirgsmassive der Alpen und verbindet die Zentralschweiz mit Biasca im Süden des Landes. In ganz Europa wurde die ungeheure Leistung der Schweizer gewürdigt. Nach der großen Eröffnungsfeier am 1. Juni 2016 (siehe auch *railways* 02/16) wurden in den ersten Monaten ausschließlich Testfahrten durchgeführt. Nun ist der neue Gotthard-Tunnel mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 in den Regelbetrieb gegangen.

Ihren Kunden wollte die schweizerische Landesgesellschaft von DB Cargo etwas Besonderes bieten und stellte ihnen den neuen Tunnel mit einem eigenen Event vor. Im Oktober 2016 erging die Einladung zu einer „etwas anderen Zugfahrt“. Mit dem „Gottardino“, einem eigens eingesetzten Zug der Schweizerischen Bundesbahnen, sollte die 20-köpfige Delegation während des Testbetriebs in den Tunnel einfahren und einen Rundgang in der Multifunktionsstation Sedrun absolvieren.

BESONDERES ERLEBNIS

Der neue Gotthard ist ein Tunnel wie kein anderer. An manchen Stellen türmt sich der Fels mehr als zwei Kilometer hoch über den Tunnelröhren auf. Triebfahrzeugführer, die durch den neu eröffneten Gotthard-Basistunnel fahren, berichten von einem neuen Fahrerlebnis. Sie steuern ihren Zug durch eines der stärksten Gebirgsmassive der Alpen hindurch. Selbst mit der er-

laubten Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde ist ein Güterzug noch eine halbe Stunde unterirdisch unterwegs.

Die Kunden von DB Cargo erwartete bei ihrer Testfahrt in den Tunnel ein besonderes Erlebnis. „Das ganze Ausmaß des Bauwerks hat sich uns mit Erreichen des unterirdischen Bahnhofs in Sedrun gezeigt“, erzählt Kathrin Brunswicker von DB Cargo Schweiz. Die Delegation besuchte dort den Evakuierungstunnel. Hierhin sollen sich im Notfall die Gestrandeten begeben. Sie werden dann mit Bussen aus dem Tunnel gebracht. Die Wände sind mit Dämmstoffen verspritzt, um übermäßigem Hall vorzubeugen.

Die Gäste der DB Cargo informieren sich an großformatigen Tafeln über den Tunnelbau. In einem Zugang zum Nebentunnel läuft ein Film. „Der gesamte Rettungstunnel macht einen kargen Eindruck“, erzählt Brunswicker. „Vereinzelte Sitzplätze für geschwächte oder eingeschränkte Personen sind der einzige Komfort in diesem Bereich.“ Geschuldet ist dies dem Hauptzweck der Anlage: die Menschen so schnell wie möglich aus dem Berg zu befreien.

AUF JUNGFERNFARHRT: Kathrin Brunswicker, DB Cargo Schweiz, und Maarten de Ridder, Head of International Sales, DB Cargo.

FOTOS: DEUTSCHE BAHN

5.000

In der Testphase zwischen Juni 2016 und dem Start des Regelbetriebs im Dezember 2016 befuhren rund 5.000 Güter- und Personenzüge den Tunnel.



Kurz darauf geht es weiter, und der Zug erreicht die nördliche Seite des Gebirgsmassivs. Der imposante Gotthard ist eine Wetterscheide, oft herrscht am Tunnelausgang ein völlig anderes Klima als am Eingang. Die DB Cargo-Delegation ist überwältigt vom atemberaubenden Panorama in Flüelen am Vierwaldstättersee. Die Durchfahrt durch den Berg beschreibt ein Teilnehmer der Gruppe so: „Erst jetzt, mit dem freien Blick über den See, spüre ich die Enge und Dunkelheit des Tunnels. Und was dieser freie Blick, was Licht und Sonne für uns Menschen bedeuten.“ Nach kurzem Aufenthalt geht es wieder zurück nach Luzern, mit Umstieg in Arth-Goldau, vorbei an der Rigi, der „Königin der Berge“. Am frühen Abend verabschiedet das Team der DB Cargo seine Gäste.

BIS ZU 260 GÜTERZÜGE AM TAG

„Der Besuch im Tunnel hat uns einen Eindruck davon verschafft, was im Regelbetrieb auf uns und unsere Mitarbeiter zukommt“, erläutert Daniel Knaus, Leiter Rail Services Switzerland bei DB Cargo Schweiz. DB Cargo zählt zu den wichtigsten Traktoren im transalpinen Nord-Süd-Verkehr. Allein 100 Züge im Einzelwagenverkehr steuert die Güter-

bahn durch den neuen Basistunnel. Dazu kommen etliche Intermodalzüge sowie zwei Mineralölverkehre pro Woche.

Der Testbetrieb im zweiten Halbjahr 2016 hat gezeigt, dass der Tunnel sein Kapazitätsversprechen einlösen kann und bis zu 260 Güterzüge pro Tag durchfahren können. Auch das Sicherheitskonzept hat sich bewährt. Die Sicherheitsvorkehrungen, mit denen sich alle Lokführer im Vorfeld vertraut machen konnten, gehören zu den besten der Welt. Alle 325 Meter gibt es Verbindungsstollen in die andere Tunnelröhre. Dort wird bei einem Notfall der Zugbetrieb sofort eingestellt. Außerdem gibt es zwei Nothaltestellen, in Sedrun und in Faïdo, wo die Züge an einem Bahnsteig regulär halten können.

DB Cargo erwartet spätestens 2021 mit der Öffnung des Ceneri-Tunnels sowie der Einführung des Vier-Meter Korridors, der auch Transporte von entsprechend hohen Containern und Sattelaufiegern erlaubt, ein Wachstum des Schienenverkehrs auf der neuen Alpentransversale von fünf Prozent jährlich. Derzeit sind mehr als eine Milliarde Tonnen Fracht pro Jahr auf dem Schienekorridor von Rotterdam an der Nordsee bis Genua am Mittelmeer unterwegs. Prognosen rechnen mit einer Verdoppelung bis zum Jahr 2030. *mb* ■

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

21,5 Mrd.

Die Gesamtkosten der neuen Alpentransversale werden auf 23 Milliarden Franken beziffert, das sind umgerechnet rund 21,5 Milliarden Euro. Darin eingeschlossen sind die Nebentunnel am Lötschberg und Ceneri sowie die Gleis- und Bahntechnik.

260

Bis zu 260 Güterzüge pro Tag sollen durch den Gotthard-Basistunnel fahren.

DIE MÖGLICHMACHER VOM RAILPORT SCHWEINFURT

ZUGANG ZUM NETZ

DB Cargo und sein Partner Translog bieten über den Railport im Güterbahnhof Schweinfurt eine Vielzahl von Services rund um den Kombinierten Verkehr. Translog ist ein Spezialist für Umschlag und Lagerung von schienenaffinen Gütern: Dafür steht am Railport das passende Equipment zur Verfügung, um vom Überseecontainer bis zum Stahlcoil alle Arten von Gütern umzuschlagen.

Containerlogistik: Umschlag und regionale Just-in-time-Zustellung im Im- und Export. Überseecontainer-Depot inklusive Service-Center für Wartungs-, Reinigungs- und kleinere Reparaturarbeiten.

Lagerlogistik: Umschlag, Lagerung und Just-in-time-Zuführung von schienenaffinen Gütern für die regionale Industrie.

Spezialtransporte: Equipment für Spezialgüter vom 30-66 m³ Siloaufleger – zum Beispiel für Lebensmitteltransporte der KAT2 und KAT3 – sowie Gefahrgut, über Alu-Muldenkipper bis zum Standard-Planenaufleger.

Projektentwicklung: geeigneter Verladebahnhof für Großprojekte. Flexibilität und Projekterfahrung sowie kompetenter Ansprechpartner für Umschlag und Lkw-Vor-/Nachlauf stehen zur Verfügung.

Kontakt | Hein Vedder
 Telefon: +49 9721 94909-15
 hein.vedder@translog-gmbh.com



Der Railport bietet Unternehmen in der Boomregion Unterfranken nicht nur den Zugang zur Schiene, sondern Services mit deutlichem Mehrwert.

In den weltweiten Lieferketten der Automobilindustrie spielt Unterfranken eine wichtige Rolle: Hier sitzen weltbekannte Zulieferer der Autoindustrie, die mehr als 12.000 Menschen in der Region beschäftigen. Doch nicht nur sie haben derzeit gute Zukunftsperspektiven: Von der gestiegenen weltweiten Nachfrage profitieren auch andere regionale Unternehmen. Gerade auch vor diesem Hintergrund ist eine nachhaltige Logistik für die Region von immenser Bedeutung.

„Für Unternehmen in der Region, die nicht über einen eigenen Gleisanschluss verfügen, ist ein Railport der perfekte Zugang zum Netz“, sagt Wolfgang Rebhan. Der Leiter Regional Sales Nürnberg bei DB Cargo betreut den Railportbetreiber Translog als Kundenberater. „Mit dem Railport Schweinfurt bieten wir Unternehmen Zugang zum europäischen Eisenbahnnetzwerk und einem der leistungsfähigsten Verkehrsmittel unserer Zeit.“

Der Railport mit seinen 38 Mitarbeitern ist heute ein wichtiger Umschlagplatz für die Produkte der Autozulieferer. Mit einem jährlichen Umschlag von 130.000 Tonnen stellen Stahlprodukte die Grundausslastung des Railports. Dabei übernimmt dieser wichtige Funktionen in den Lieferketten der Industrie – bis hin zur Auslagerung just in time. „Kontraktlogistik fernab der Schiene kann jeder, aber wir möchten die Schiene stark einbinden in unseren Service“, sagt Kai Vedder,

Geschäftsführer der Firma Translog, die den Railport seit 30 Jahren betreibt und kontinuierlich ausbaut. Dazu gehört, dass Translog am Railport zum Beispiel für einige Kunden eigens Hallen errichtet hat, die zum Teil sogar mit Zügen befahrbar sind, um Waren zu lagern, umzuschlagen und je nach Bedarf exakt dann in die Fertigung zu bringen, wenn sie benötigt werden.

Doch der Railport bietet die Möglichkeit, mit hoher Flexibilität auch auf andere Kunden zuzugehen, zum Beispiel aus der Bauindustrie. So konnten kürzlich 58 Betonfertigteile für den Bau einer Recyclinganlage in der Schweiz gewonnen werden. Sie wurden im Railport auf die Bahn umgeschlagen und auf zwölf Waggons per Schiene in die Schweiz transportiert. Eine besondere Herausforderung stellten die außergewöhnlichen Abmessungen der bis zu 12 Tonnen schweren Elemente dar. „Durch dieses Projekt konnten wir zeigen, was im bimodalen Transport Schiene/Straße möglich ist. So können wir die Leistungsfähigkeit des Railports auch für weitere Gutarten in den Fokus rücken“, sagt Vedder. Er verweist darauf, wie wichtig für das Gelingen dieses komplexen Transportprojektes die enge Abstimmung war, zwischen dem Railport und dem DB Cargo-Regionalvertrieb in Nürnberg beziehungsweise der DB Cargo-Abteilung Customized Rail Projects.

Heute ist der Railport in Schweinfurt multimodal ausgerichtet und kann auf vielfältige Kundenanforderungen eingehen. „Wir schlagen alles um – und bieten eine Fülle von Dienstleistungen an“, so Vedder. Mit der täglichen Anbindung per Zug an die großen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven kann der Railport zu einem zuverlässigen Bindeglied in den nationalen und internationalen Lieferketten werden. Ein weiterer Vorteil: Die Bahn als umweltfreundlichster Verkehrsträger unserer Zeit macht die Supply Chains ihrer Kunden grüner und nachhaltiger. an ■

Kontakt | Wolfgang Rebhan
 Telefon: +49 911 219-1960
 Wolfgang.Rebhan@deutschebahn.com

DER STANDORT

15.000 m² Freifläche im Containerterminal mit 700 m Gleislänge.
17.500 m² Freilagerflächen mit ca. **450 m** Gleisanlagen und **3** Portalkrananlagen **12 - 16 t**.
3.700 m² klimatisierte Hallenlagerflächen mit **150 m** Gleisanschluss.

4.000 m² klimatisierte Hallenlagerflächen, Neubau mit innenliegendem **250 m** langer Gleisanschluss sowie Lkw-Durchfahrt und **2** Brückenkranen zu je **16 t**.

MASCHINEN:

30 Sattelzugmaschinen
50 Containerchassis jeglicher Größen
2 Container-Kippchassis
4 Siloaufleger **33 - 66 m³**
4 Alu-Muldenkipper
3 Standard-Planenaufleger
2 Reachstacker von bis zu **44 t**
 Gabelstapler von **1,7 t** zu **25 t**



Die transport logistic ist die europäische Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Unser Vertriebsvorstand Raimund Stürer freut sich, Sie am DB Cargo-Messestand begrüßen zu dürfen. Denn DB Cargo lädt wie in den Vorjahren seine Kunden und Interessenten ein, sich über Services, Produkte und Innovationen zu informieren. Das Besondere in diesem Jahr ist, dass wir Ihnen neben den Produkten unsere technischen Weiterentwicklungen und IT-Innovationen präsentieren.

KOMPETENTE GESPRÄCHSPARTNER

DB Cargo ist mit seinen Vertriebsbereichen sowie weiteren Spezialisten auf dem Messestand vertreten.

Der Vertriebsbereich Industrial besteht im Wesentlichen aus dem bisherigen Bereich Montan und den Bereichen Bahnbau/Baustoffe, Düngemittel, Agrar und Militär. Den Vertriebsbereich zeichnet das klassische Massengut-Geschäft aus. Daneben ist der Vertriebsbereich für die Auslastung des Einzelwagennetzwerks verantwortlich. Das europaweite Einzelwagensystem unterscheidet DB Cargo von allen anderen Bahnen, die kein Verbundproduktionssystem in dieser Größe anbieten.

Der Vertriebsbereich Logistics bündelt alle logistikaffinen Branchen, deren Anforderungen über den Schienentransport hinausgehen. Damit umfasst der Vertriebsbereich Logistics die Branchen Automotive, Consumer Goods, Holz, Pulp & Paper sowie Chemicals und Mineral Oil. Spezielle Logistikanforderungen werden beispielsweise durch die Produkte *DBchem-solution* oder *DBpaper-solution* von DB Cargo aufgenommen und mit dem Kunden umgesetzt. Darüber hinaus bietet der Vertriebsbereich maßgeschneiderte Logistikleistungen und Value Added Services an. Die vormaligen Vertriebsgesellschaften Nieten und DB Schenker Rail Automotive wurden in die neuen Gesellschaft DB Cargo Logistics überführt. Auch die DB Cargo BTT wurde in den Vertriebsbereich integriert.

Der Vertriebsbereich Intermodal beinhaltet Carrier Sales und Operator Sales. Carrier Sales betrifft Leistungen für Wiederverkäufer, also Speditionen oder Operateure. Über Operator Sales bietet der Vertriebsbereich Kapazitäten im DB Cargo-Produktnetzwerk mit eigener Auslastungsverantwortung an. Dies sind primär maritime Mengen, die über die Operator-Tochtergesellschaft TFG Transfracht gebündelt werden. Continental arbeitet der Vertriebsbereich Intermodal mit Operateuren wie der Kombiverkehr oder der TEL zusammen.

Darüber hinaus finden die Kunden Informationen und Ansprechpartnern zu den Themen European Network, Eco Solutions, myRailportal, Asset & Maintenance Digitalization und Waggon Intelligence. Zudem präsentiert DB Cargo auf dem Außengelände der Messe den neuen Shimmns, einen Coiltransportwagen der neuesten Generation.

An mehr als 30 Standorten bietet der Vertriebsbereich Regional Sales eine länder- und branchenübergreifende Betreuung von Kunden in Deutschland und Europa an. Unsere Mitarbeiter im Regional Sales sind Ihre Spezialisten vor Ort. Ein enger Austausch mit regionalen Partnern und umfangreiche Kenntnisse der lokalen Logistikstandorte zeichnen den Vertriebsbereich aus. Außerdem ist der Regional Sales Ihr erster Ansprechpartner rund um Ihren Einstieg als Kunde bei DB Cargo und der Spezialist für Ihre Gleisanschlussentwicklung.

XRAIL-ALLIANZ Zentral managen – regional handeln

DB Cargo ist mit rund 4.200 Kundengleisanschlüssen in Europa und dem Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr. Um die Qualität von Einzelwagenverkehren für seine Kunden europaweit sicherzustellen, hat DB Cargo mit sechs europäischen Güterbahnen die Gesellschaft Xrail gegründet. Das Netzwerk von Xrail beinhaltet derzeit Wirtschaftsräume in Skandinavien, Deutschland, Österreich, der Schweiz, Benelux sowie Ungarn und Norditalien. Besuchen Sie unseren Stand, um mehr über Xrail zu erfahren! [an](#) ■

TREFFPUNKT DER BRANCHE

Moving Logistics



9. - 12. MAI
MESSE MÜNCHEN

MONTAGE: DEUTSCHE BAHN, MESSE MÜNCHEN

TRANSPORT LOGISTIC 2017 - Rahmenprogramm der Messe

| | Uhrzeit | Ort | Veranstalter | Name |
|------------|---------|---------------------------|--|--|
| 10.05.2017 | 10:00 | „Forum III Halle B2 (Ost) | CHEManager | Chemische Industrie: Verkehrsinfrastruktur - Wunsch und Wirklichkeit |
| | 10:00 | Konferenzraum B12 | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur | Workshop: Telematik/ Gefahrgutbeförderung mit Elektronischem Beförderungspapier |
| | 12:00 | Forum I Halle A6 | BVL | Logistikmarkt Iran: Chancen und Spielregeln |
| | 12:00 | Forum III Halle B2 (Ost) | DVWG Südbayern e.V., LKZ Prien | Europäischer Intermodaltransport der Zukunft |
| 11.05.2017 | 14:00 | A618 Halle B6 | DB Cargo | Discover Czechia: Make the best out of Czechia's strong railway net in the heart of Europe |
| | 14:00 | Forum III Halle B2 (Ost) | Schiffahrt Hafen Bahn und Technik, Logistik + Transport Intermodal | Strukturwandel im Containerverkehr der europäischen Seehäfen |

NETZWERK EUROPA

Leistung und Qualität für die Kunden – mit rund 4.200 Güterverkehrsstellen in Europa, 15 Landesgesellschaften in den wichtigsten Märkten und mit zuverlässigen Partnern hat DB Cargo ein dichtes Netzwerk für den Schienengüterverkehr geknüpft: für Transporte aus einer Hand und in einer durchgehenden Qualität.

DB Cargo setzt das Prinzip der Kundenorientierung konsequent um. Direktverbindungen auf ausgewählten paneuropäischen Korridoren – zum Beispiel aus den Westhäfen ins Ruhrgebiet – erfüllen die hohen Ansprüche der Kunden. Shuttleverkehre wie der **DBantwerp-rhine-shuttle** verbinden wichtige Wirtschaftsstandorte – schnell und reibungslos. Stabile, gut ausgelastete Relationen sorgen für eine hohe Frequenz der Züge bei großer Flexibilität. Mit speziellen Produkten bietet die Bahn Branchen mit besonders hohen Anforderungen maßgeschneiderte Transportlösungen. Sie stellen einen klaren Qualitäts- und Wettbewerbsvorteil dar. Informieren Sie sich an unserem Stand darüber, was DB Cargo alles für Sie leisten kann!

ECO SOLUTIONS VON DB CARGO

Mobilität belastet das Klima und unsere Umwelt. Durch das umweltfreundliche Verkehrsmittel Schiene tragen unsere Kunden ihren Teil zum Umweltschutz bei. Gleichzeitig sorgen sie dafür, dass die Transport- und Logistikbranche „grüner“ wird. DB Cargo verringert zusätzlich durch Eco Solutions den CO₂-Fußabdruck der Kunden. An unserem Messestand informieren wir über den Umweltvorteil der Schiene, erklären und beraten hinsichtlich CO₂-freier Transporte und berechnen auf Wunsch individuelle Potenziale der Emissionseinsparung. Wenn auch Sie Ihren Beitrag zum nachhaltigen Güterverkehr leisten möchten, besuchen Sie uns am Stand.

DIE PLATTFORM DER ZUKUNFT

myRailportal bündelt die digitale Kommunikation zwischen DB Cargo und seinen Kunden.

Man stelle sich ein Kundenportal vor, auf der man vom Auftrag über die Transportüberwachung bis hin zum Reporting alles aus einer Hand abwickeln kann: Das ist myRailportal. Die neue Plattform enthält alle Basisfunktionen des bisherigen Kundenservices Rail-ServiceOnline – und geht deutlich darüber hinaus. myRailportal ist „responsive“, Benutzer können es also über den klassischen Computer, aber auch vom Smartphone und Tablet aus bedienen.

Für Kunden, Partner wie für Mitarbeiter ermöglicht myRailportal Transparenz entlang der gesamten Transport- und Logistikkette. Eine große Stärke ist seine einfache Benutzerführung. „Man muss keine besonderen Kenntnisse haben, um myRailportal nutzen zu können“, erklärt Jürgen Bosse, Leiter myRailportal and Customer Integration bei DB Cargo. „Benutzer werden intuitiv durch das Menü geführt.“ Zudem kann es individuell auf die Anforderungen des Kunden zugeschnitten werden. „Dabei binden wir unsere Kunden von Anfang an aktiv ein und entwickeln die Lösung gemeinsam.“ Schnelle Ergebnisse, die dann ausprobiert und weiterentwickelt werden, sind hierbei wichtiger als starre Projektpläne und Meilensteine. „Dabei arbeiten wir natürlich ergebnisorientiert“, so Bosse. „Aber es macht Spaß, die Möglichkeiten auszuprobieren, die das Portal birgt. Und es macht Lust auf Mehr.“

In den Basisfunktionen sind alle Prozesse zwischen dem Kunden und DB Cargo darstellbar. Auf dem eigenen Dashboard, also einer eigenen Benutzeroberfläche, können die Nutzer auf einen Blick den Status ihrer Aufträge verfolgen. Das reicht von der Auftragserteilung von Last- und Leertransporten bis hin zum Tracking & Tracing der Transporte. Bei der Auftragserteilung können Kunden Leerwagenbestellungen direkt über das Portal mit geringem Aufwand anlegen und stornieren sowie Bestellvorlagen für

künftige Aufträge speichern. Auch die Erfassung und Komplettierung von Buchungsaufträgen werden Kunden in ihrem Portal schnell und einfach durchführen können, sodass der zweistufige Buchungsprozess der Netzwerkbahnlogik sichergestellt ist.

Das Portal bietet einen öffentlichen und einen kundenspezifischen Bereich mit individuellen Lösungen. Im öffentlichen Bereich findet der Benutzer einen Zugang zum neu überarbeiteten Güterwagenkatalog. Dort kann er mithilfe eines Recherchertools den richtigen Wagen für sein Transportgut schnell und unkompliziert auswählen. Auch der Entfernungszeiger DIUM und der optimierte Multimodal-Schienenzugang sind eingebunden. Ebenfalls neu und benutzerfreundlich ist die Funktion zur Ermittlung des nächstgelegenen Schienenzugangspunktes: Der Nutzer muss nur den Ort oder die exakte Adresse eingeben, und auf der interaktiven Karte erscheint der nächstgelegene Schienenzugangspunkt.

myRailportal wird in den kommenden Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und ergänzt. „Um weiteren Mehrwert für unsere Kunden zu schaffen, sind wir mit agilen Projekten bei der Bahn wie Mindbox oder AmpulseLab vernetzt und pflegen eine enge Zusammenarbeit mit Start-up-Unternehmen“, erläutert Jürgen Bosse. Ein enger Austausch mit den Kunden ist ohnehin selbstverständlich. Hierzu hat DB Cargo in Duisburg eigens das CustomerLab ins Leben gerufen. In dem mit modernster Technik ausgestatteten Konferenzraum lädt die Bahn ihre Kunden dazu ein, das Portal gemeinsam weiterzuentwickeln. Jürgen Bosse: „Die Zusatzfunktionen von heute sind die Basis von morgen.“ Auf der Messe haben Kunden die Möglichkeit, das Portal kennenzulernen, seine Funktionalitäten zu testen und sich hinsichtlich der für sie besten Lösung beraten zu lassen. **mb ■**

Kontakt | Jürgen Bosse
Telefon: +49 6131 15-67426
juergen.bosse@deutschebahn.com



COIL-TRANSPORTER DER NÄCHSTEN GENERATION

DB Cargo stellt den zweiten Prototypen eines weiterentwickelten Shimmns-ttu vor. Seine Konfiguration ist einzigartig.

Dieser Wagen hat nicht einen Konstrukteur, sondern viele: In zahlreichen Workshops arbeiten und arbeiten Mitarbeiter von DB Cargo gemeinsam mit ihren Kunden an der stetigen Optimierung des Wagenparks. Die meisten dieser Workshops finden direkt vor Ort beim Kunden statt, zum Teil aber auch in den Instandhaltungswerken der Bahn.

Auf diese Weise wurde auch der Coiltransporter vom Typ Shimmns erfolgreich weiterentwickelt. Der allerneueste Prototyp wird auf der transport logistic in München zu sehen sein. Er verfügt über vier Öffnungsgriffe an den Stirnwänden der Abdeckplane. Damit kann der Wagen auch bequem von Laderampen geöffnet werden. Die Griffe lassen sich jetzt unabhängig voneinander bewegen, womit sich die Arbeitssicherheit deutlich erhöht. Zugewinn verspricht eine weitere Innovation: „Die beiden Festlegearme, mit denen das Coil in der Lademulde von links und rechts fixiert wird, sind jetzt mittels einem Getriebe verbunden“, erläutert Markus Turowski vom DB

FOTO: DEUTSCHE BAHN

Cargo-Vertriebsbereich Industrial. So kann das Coil von einer Wagenseite aus vollständig fixiert werden. Weder Arbeiten auf dem Wagen noch ein Herumgehen um den Wagen ist nötig. „Durch den komplett einseitig bedienbaren Wagen erreichen wir ein deutliches Plus bei der Arbeitssicherheit und Bedienerfreundlichkeit“, so Turowski. „Einen Wagen mit derselben Konfiguration gibt es am Markt bisher nicht.“

Der neue Prototyp zeigt, wie sukzessive Verbesserungen am Shimmns-Coiltransporter vorgenommen werden. Seit 2016 wurden bereits rund 400 von insgesamt 1.200 älteren Stahlhaubenwagen grundlegend modernisiert. Sie sind nun unter der Typenbezeichnung Shimmns-ttu im Einsatz. Die Wagen sind so aufgebaut, dass sie die höchste Verlade- und Transportqualität ermöglichen. Dazu gehören ein neuartiges Verdeck, verbesserte und zusätzliche Dichtungen, Gummimatten in den Coilmulden und ttu-Festlegeeinrichtungen. Vor allem die Autoindustrie setzt auf qualitativ hochwertige Transporte ihrer oft sehr teuren und empfindlichen Waren. Die modernisierten Shimmns-ttu sind Wagen, die speziell für diese Kunden entwickelt worden sind. Die Automobilzulieferer profitieren davon, dass die Wagen besonders gegen Feuchtigkeit und Flugschnee abgedichtet sind. So können Coils in die Fertigung gefahren werden, ohne dass sie physische Beeinträchtigungen erleiden.

DB Cargo nutzt die Messe außerdem, um an dem Wagen innovative Lösungen für Probleme vorzustellen, die beim Transport oder der Be- bzw. Entladung auftreten können. Dazu gehören etwa Planenpflaster. Während bisher Reparaturen bei Rissen an den Planen recht aufwendig waren, können die Planenpflaster einfach aufgeklebt werden. Damit müssen viele Wagen nicht mehr in die Werkstätten gefahren werden. Somit sind mehr Wagen ständig verfügbar. Die Pflaster dichten sogar verschmutzte Planen sofort ab, und sie können bei fast jedem Wetter angebracht werden. Damit wird feuchtigkeitsempfindliches Ladegut optimal geschützt.

Der Wagen wird zudem über Sensorik der neuesten Generation verfügen (siehe Kasten). Mit dieser Wagon Intelligence – also dem Einsatz intelligenter Komponenten am Fahrzeug – will DB Cargo seinen Kunden höchste Qualität bieten. Interessierte können sich im Freigelände am Wagon sowie am Messestand von DB Cargo über die Palette der Möglichkeiten von moderner Wagon Intelligence informieren und sie live testen. **mb ■**

Kontakt | Markus Turowski
Telefon: +49-6131 15-61134
markus.m.turowski@deutschebahn.com

WAGON INTELLIGENCE

DB Cargo wird seine Wagen sukzessive mit Sensorik der neuesten Generation ausstatten. Hierzu werden an die Waggons Kästen von der Größe eines Schuhkartons montiert, die mit dem mobilen Internet verbunden sind. Die Sensoren erfassen nicht nur den genauen Standort des Wagens, sondern auch Temperatur wie Feuchtigkeit des Ladeguts. Außerdem zeichnen sie Stöße auf. Die Daten werden direkt an DB Cargo übermittelt. Auf dieser Basis können Disponenten Entscheidungen über die Priorisierung von Transporten treffen und Informationen über den Zustand von Strecken weitergeben. Kunden können über myRailportal (siehe nebenstehenden Artikel) auf ein konfigurierbares Dashboard auf alle Informationen in Echtzeit zugreifen. **mb ■**



EINBLICK: QR-Code einscannen und den neuen Prototypen des Shimmns-Wagen entdecken.




 NAH
AM
KUNDEN

**ZUVERLÄSSIGER
PARTNER**

Werkversorgung: DB Cargo ist in Deutschland in Materialzulieferungen von rund 250 Zulieferern in die BMW-Werke Regensburg, Wackersdorf, Dingolfing, Landshut und München involviert.

China-Zug: Aus Regensburg und Leipzig transportiert DB Cargo wöchentlich bis zu 80 mit Autoteilen beladene Container für den chinesischen Markt zum Werk in Shenyang. Der China-Zug wurde im August 2016 für drei weitere Jahre verlängert.

Motorenherstellung: DB Cargo steuert die Versorgung der Landshuter Gießerei mit Quarzsand und ist so direkt in die Produktion von BMW-Motoren eingebunden.

Fertigfahrzeuge: DB Cargo-Züge transportieren Fertigwagen nach Bremerhaven und Cuxhaven.

Rangiertätigkeit: In den Werken Regensburg und Dingolfing übernimmt DB Cargo Rangierdienstleistungen.

**DB CARGO
LOGISTICS**

Das Unternehmen ist einer der wichtigsten Dienstleister für die Autoindustrie. Tag für Tag versorgen bis zu 250 Züge bis zu 30 Automobilwerke in ganz Europa.

Die Vertriebsteams bei DB Cargo Logistics orientieren sich daher an den Kunden und ihrer Produktion.

Den Bereich Komponenten mit fünf Sales- und Operation-Teams – darunter Martin Fildebrandts und Robert Nestlers Mannschaft – leitet Kai Birnstein. Den Bereich Fertigfahrzeuge leitet Christian Lang.

**DER
ZUKUNFTSPLANER**

Die Autoindustrie ist eine der faszinierendsten Branchen unserer Zeit. Mobilität, Digitalisierung, Individualisierung – mit all diesen Entwicklungen müssen sich die Autokonzerne in einem globalen Markt auseinandersetzen. Sie setzen daher auf effiziente und leistungsfähige Zulieferer und Dienstleister wie DB Cargo – und prägen mit ihren weltweiten Lieferketten die gesamte Logistikbranche.

FOTO: KATHRIN BINNER

Mit seinem Kunden BMW spricht Robert Nestler nicht mehr über das, was ist. Sondern über das, was kommt.

Wenn ein Unternehmen wie BMW zu einem der weltweit führenden Hersteller von Premium-Automobilen wird, dann hat es seinen Vertrieb, seine Produktion und natürlich seine Dienstleister im Griff. Umgekehrt gilt: Auch DB Cargo kann sich auf die Fahne schreiben, dass BMW zu einem starken globalen Player geworden ist. Mit seinen Dienstleistungen, zum Beispiel den China-Verkehren oder der Versorgung der Gießerei Landshut mit Quarzsand, hat DB Cargo wesentliche Aufgaben bei BMW übernommen.

„BMW setzt sehr stark darauf, dass die Logistikdienstleister auch die Gesamtlogistikverantwortung übernehmen“, sagt Robert Nestler, Leiter Sales und Operations bei DB Cargo Logistics. „Aber wir haben uns mittlerweile einen ziemlich guten Ruf erarbeitet und können diese Verantwortung übernehmen.“ Der 36-Jährige verantwortet im dreiköpfigen Team die Betreuung von BMW mit Material und Teilen, von der Konzeption über Angebote und Verträge bis ins operative Geschäft. Pro Woche sind 23 Züge für den Autobauer aus München unterwegs. Hinzu kommen noch zahlreiche Sendungen, die über das Einzelwagennetzwerk von DB Cargo abgewickelt werden.

Dabei muss sich Robert Nestler wie seine Kollegen bei DB Cargo Logistics neben dem

Alltagsgeschäft mit den großen Herausforderungen auseinandersetzen, die auf seinen Kunden zukommen: Nachhaltigkeit, Digitalisierung und veränderte Produktionsprozesse.

„BMW ist ein Paradebeispiel für einen Autohersteller, der sich als Vorreiter für Nachhaltigkeit versteht und daher auf die Bahn setzt“, erläutert Nestler. „Neben Preis und Laufzeit spielt Nachhaltigkeit eine immer bedeutendere Rolle. Die Schiene rückt als umweltfreundlicher Verkehrsträger in den Fokus.“ Längst nutzt BMW Umweltprodukte von DB Cargo und fährt einen großen Anteil seiner Züge vollkommen CO₂-emissionsfrei mit DBeco plus.

Dieser Trend verändert natürlich auch die Aufgaben bei DB Cargo Logistics, ehemals DB Schenker Rail Automotive. Nestler hat das hautnah miterlebt: „Wir haben uns in den letzten fünf Jahren vom reinen Schienentransporteur zum wirklichen Partner von BMW gewandelt. Heute diskutieren wir Logistikkonzepte über Verkehrsträger hinweg und treten als Lead Logistics Provider auf – mit guten Referenzen aus der Autoindustrie“, so Nestler.

In der Digitalisierung versteht sich BMW als Innovationstreiber und setzt auf Vernetzung und Automatisierung in der Fertigung. Dem folgen auch die Zulieferer und Logistiker. „Wir planen heute schon, wie die Supply Chain 2020 aussieht und wie man Daten und Transparenz in der Lieferkette steigern und bei Abweichungen eingreifen kann“, sagt Nestler. Dafür baut DB Cargo extra eine eigene Business-Intelligence-Einheit auf, die bereits die Konzepte von übermorgen entwickelt.

Im Alltagsgeschäft dagegen bietet die LINC-Plattform für BMW beiden Partnern schon heute eine hohe Daten-Transparenz. Bei den Verkehren zwischen Deutschland und China sind alle Partner entlang der Transportkette an die IT-Plattform angebunden. In einem nächsten Schritt sollen die BMW-Partner in China integriert werden.

In diesem Jahr stehen richtungweisende Entscheidungen an: „BMW schreibt die Steuerung der europäischen Produktionsnetzwerke aus – das ist natürlich für uns ungeheuer interessant“, so Nestler. Auch wenn er schon seit 2003 im Bereich Automotive bei der Güterbahn tätig ist, behält ihn die Branche fest im Griff. „Auf jeden Fall sehe ich noch viele spannende Themen im Bereich“, sagt Nestler. **an** ■

Kontakt | Robert Nestler
Telefon: +49 6107 509-840
robert.nestler@deutschebahn.com

DER BEHARRLICHE

NAH
AM
KUNDEN

STARKER PARTNER

Netzwerk: Für Daimler hat DB Cargo seit 2010 das Daimler RailNet als eigenes Transportnetzwerk aufgebaut: Neun europäische Mercedes-Benz Werke werden mittlerweile parallel über die Schiene und die Straße miteinander verbunden und zentral aus einer Hand gesteuert.

Werkversorgung: Die Versorgung von Standorten in Deutschland und Ungarn auf der Schiene läuft über ein zentrales Hub in Kornwestheim. Dort werden die eintreffenden Waggons für die jeweiligen Zielorte gebündelt.



FOTO: KATHRIN BINNER

Ist Martin Fildebrandt von einer Leistung überzeugt, will er auch seinen Kunden überzeugen – auch, wenn das mitunter Jahre dauert.

Kaum eine Branche muss so stark auf Trends reagieren wie die Autoindustrie. Und das betrifft nicht nur die großen Autobauer, sondern auch ihre Zulieferer, Dienstleister und Berater – bei Daimler zum Beispiel, einem der weltweit größten Anbieter von Premium-Pkw. Martin Fildebrandt, Leiter Sales & Operations Center/ Key Account Manager bei der DB Cargo Logistics – der ehemaligen DB Schenker Rail Automotive – in Kelsterbach, betreut den Kunden seit vielen Jahren und ist zuständig für die Komponententransporte für Daimler sowie deren Tochterunternehmen und Lieferanten. Im sogenannten Daimler RailNet fahren jeden Tag 14 Züge, um die verschiedenen Produktionsstandorte mit Komponenten zu versorgen. „Die Anforderungen des Kunden verändern sich kontinuierlich“, sagt Fildebrandt. „Wir müssen heute mit drei großen Trends umgehen: Der asiatische Markt wird immer wichtiger, die Ansprüche an Digitalisierung nehmen zu – und durch die Fokussierung auf ihre Kernkompetenzen fordern die Kunden immer umfassendere, ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Logistik- und Steuerungskonzepte.“

Das sind anspruchsvolle Themen für den 35-jährigen gebürtigen Rügauer und sein Team in Kelsterbach. Im täglichen Austausch mit dem Kunden diskutieren sie Lösungen und perspektivische Themen zur Weiterentwicklung des Daimler RailNet. Einige Erfolge können sie vorweisen, beim Thema Asienverkehre zum Beispiel. Weil immer mehr Fahrzeuge und Komponenten nach Asien gelangen müssen, werden immer mehr

Waren in Container verpackt, um diese nicht mehr nur auf Containerschiffe zu verladen, sondern zunehmend zeitkritische Ware auch über die Schiene abzuwickeln. Für DB Cargo eine Riesenchance, die eiserne Landbrücke nach China auszubauen und für Verkehre mit kurzen, stabilen Laufzeiten anzubieten.

PROZESSPRÜFUNG MIT DEM KUNDEN

„Kürzlich waren wir in Speyer – einem Konsolidierungszentrum für Ware nach Übersee“, erzählt Fildebrandt. Vor Ort ging es um das Kennenlernen und die Verständnisenwicklung für die Prozesse auf beiden Seiten, um anschließend eine reibungslose Implementierung der Transporte zu gewährleisten.“ Neben den mittlerweile etablierten Standorten in Bremen und Stuttgart ist der Standort Speyer ein wichtiger Aufstiegsplatz für die Versorgung des Daimler Werkes in Peking. Nach zahlreichen Testtransporten in den Jahren zuvor steuert DB Cargo Logistics seit April 2016 bis zu 50 Containertransporte pro Woche über die rund 11.000 Kilometer lange Landbrücke nach Peking. „Mit einem flexiblen Netzwerk in Deutschland und ausgeprägter Steuerungskompetenz haben wir die Landbrücke als ideales Produkt für kurzfristige Anforderungen und volatile Containermengen seit 2012 kontinuierlich thematisiert“, sagt Fildebrandt. „Jetzt zahlen sich die vielen Jahre harter vertrieblicher Überzeugungsarbeit aus!“

Auch beim Thema Digitalisierung arbeiten Daimler und DB Cargo Logistics eng zusammen. „Unsere IT-Software LINC Daimler bietet als Plattform große Transparenz und jede Menge Potenzial für künftige Services“, so Fildebrandt. EDI-Schnittstellen zu Partnern und Kunden verringern den manuellen Aufwand bei den komplexen Verkehrsströmen und erhöhen die Prozessstabilität. „Durch Tracking und Tracing können wir die transportierten Volumen bei Daimler absolut transparent darstellen.“

Und schließlich die Beratungskompetenz: „Unser Kunde legt viel Wert auf eine intensive und kompetente Betreuung zu Laufzeiten, Kosten und Konzepten. In den letzten Jahren haben wir eine gute Vertrauensbasis aufbauen können“, so Fildebrandt. Heute verlange der Kunde nicht mehr Schienen- oder Straßenangebote, sondern erwarte Lösungen, die verschiedene Verkehrsträger wirtschaftlich sinnvoll und zuverlässig ergänzen. „Natürlich wissen unsere Ansprechpartner bei Daimler, dass das System Schiene externen Einflüssen unterliegt. Sie erwarten aber, dass wir mit Störungen gut umgehen und die Verkehre zuverlässig managen“, erläutert Fildebrandt.

STARKES NETZWERK

Dabei hilft natürlich, dass DB Cargo Logistics auch bei kleineren Verkehren auf das starke europaweite Netzwerk von DB Cargo zurückgreifen kann. Fildebrandt, seit 2001 bei der Deutschen Bahn tätig, und sein Team sind im kontinuierlichen Austausch mit der Disposition und der Produktion, um die Verkehre qualitativ zu sichern und kontinuierlich zu verbessern: Ein wichtiger Aspekt sind dabei die internationalen Produktionskorridore, die unter einer klaren Verantwortung gesteuert werden. „Gerade der Korridor nach Ost- und nach Südosteuropa wird für uns immer wichtiger“, sagt Fildebrandt mit Blick nach vorn. Er ist schon jetzt im Gespräch mit Daimler, um die Verkehre für morgen zu planen: Denn wenn es nach ihm geht, dann fahren, vielleicht noch nicht in diesem Jahr, jedoch in den nächsten Jahren weitere Züge für Daimler nach China, nach Russland, Polen, Rumänien und Ungarn. **an** ■

Kontakt | Martin Fildebrandt
Telefon: +49 6107 509-885
martin.fildebrandt@deutschebahn.com

VERLÄNGERTE WERKBANK FÜR DEN AUTOHERSTELLER FORD

In Spanien übernimmt Transfesa für Ford den Betrieb eines multimodalen Terminals.

Die spanische DB Cargo-Tochter Transfesa baut die bestehenden Leistungen für den Autohersteller Ford aus. Transfesa übernimmt die logistische Steuerung der Transporte vom Eintreffen des Zuges im multimodalen Terminal Valencia bis zur Auslieferung der Container in die verschiedenen Werke vor Ort per Lkw. Ford hat den Standort in Valencia kräftig ausgebaut. Das Werk in Almussafes gilt als eine der flexibelsten Produktionsstätten weltweit. Bis zu fünf verschiedene Modelle werden hier produziert. In einem anderen Werk in Valencia fertigt Ford außerdem Motoren. „Die Automarke hat Transfesa erneut ihr Vertrauen geschenkt und sie beauftragt, die ‚letzte Meile‘ in der Lieferkette zu managen. Das umfasst das logistische Management von Containern zwischen der Ankunft des Zuges bis zur Auslieferung in die verschiedenen Werke“, sagt Pedro Ramos, Global Ford Key Account Manager bei Transfesa. „Transfesa ist in Valencia für das Inbound- und das Outbound-Management zuständig, also den Transport von Komponenten und Bauteilen ins Werk und den Transport von Fertigfahrzeugen ab Werk.“

Rund 2.000 Container transportiert Transfesa jeden Monat über das Terminal, davon geht rund die Hälfte in die Werke hinein. Gleichzeitig werden rund 2.300 Fertigfahrzeuge im Monat auf Transfesa-Zügen transportiert.

Zu diesem Zweck ist Transfesa am multimodalen Terminal eng an das Produktionssystem von Ford angebunden. „Transfesa wird in die Ford-Fertigung integriert und als Verlängerung des Kunden am Terminal agieren“, sagt Ramos. „Grundlage für diesen starken Fokus auf den Kunden sind die Synergien zwischen den verschiedenen Abteilungen – bei uns und beim Kunden.“

Die Züge treffen aus Großbritannien, Deutschland und vom weit gelegenen Hafen Santander in Valencia ein. Dabei übernimmt Transfesa eine ganze Reihe von Aufgaben. Neben dem Empfang und dem Rangieren der Wagons im Terminal steuert der Logistiker auch die Lokomotiven vor Ort. Dabei kümmern sich die Transfesa-Mitarbeiter auch um den Umschlag vom Zug auf die bereitgestellten Lkw, die die Container anschließend in die Werke bringen. Die Auslieferung der Container steuert der Logistiker in genauer Abstimmung mit den Anforderungen an den Produktionsbändern. Aber auch bei den Fertigfahrzeugen übernimmt Transfesa logistische Aufgaben: So ist das Unternehmen für das Rangieren der Züge in der Lade- und Entladezone zuständig – hier in enger Absprache mit der Produktion.

UMFANGREICHE SERVICES

Transfesa ist in drei Bereichen für Ford aktiv. Die Güterbahn transportiert fertige Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten ab Werk zu Exporthäfen und anderen Vertriebszentren. Außerdem schlägt Transfesa für Ford Container um und liefert Wechselbrücken mit Fahrzeugbauteilen an verschiedene Ford-Werke.

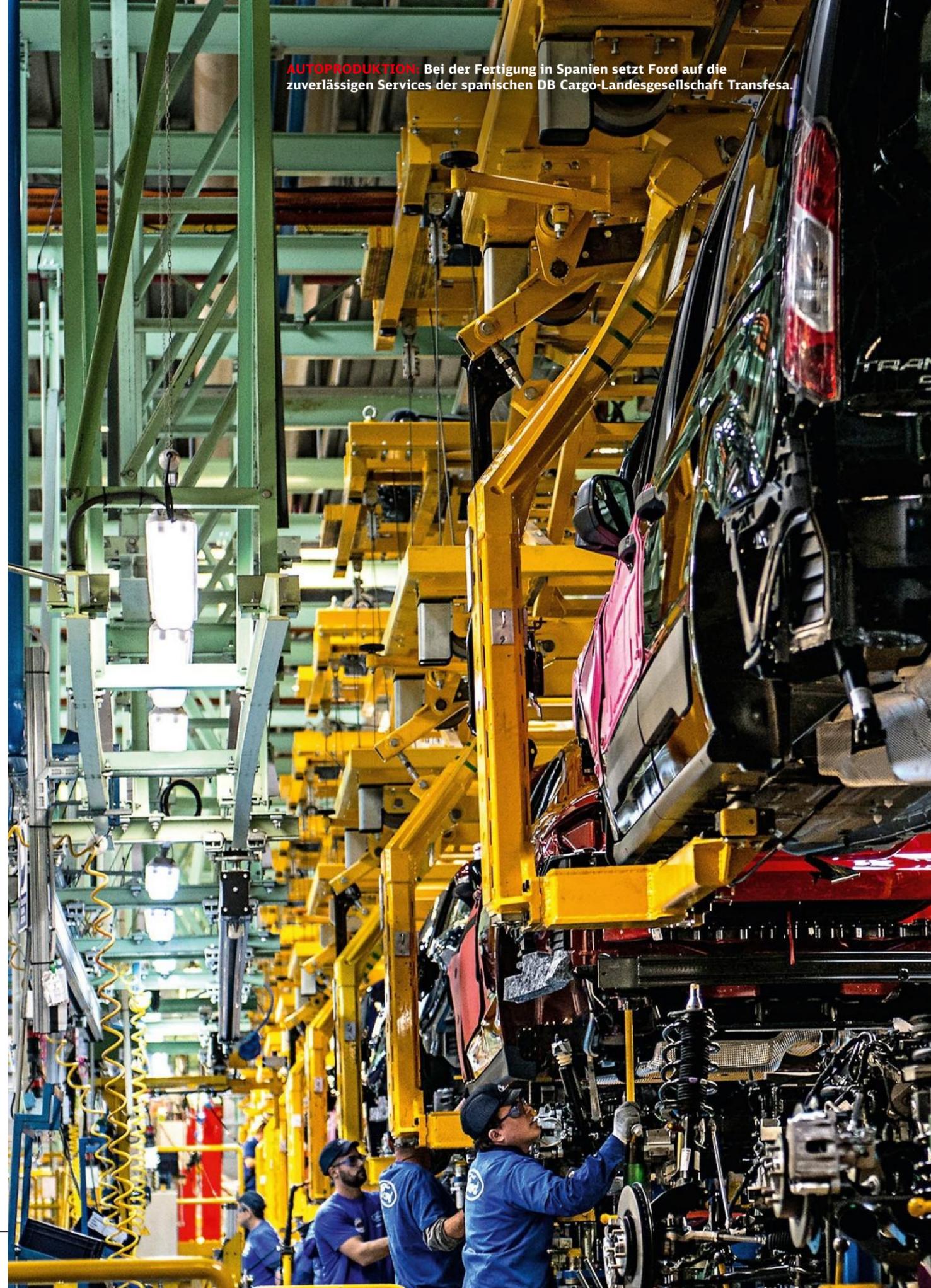
Insgesamt betreibt der spanische Logistiker vier multimodale Terminals. Am Terminal Constantí bei Tarragona, an dem jedes Jahr rund 60.000 Container umgeschlagen werden, stehen 5 je 400 Meter lange Gleise zur Verfügung. Im Terminal Granollers bei Barcelona werden auf 3 je 450 Meter langen Gleisen rund 35.000 Einheiten jährlich umgeschlagen. Im Terminal Abroñigal bei Madrid stehen 13 Gleise à 430 Meter für den Umschlag von rund 100.000 Einheiten zur Verfügung. Die beiden Terminals in Granollers und Constantí werden in einer besonderen Form eines Joint Venture betrieben – in Spanien UTE (Temporary Union of Companies) genannt –, an dem SLISA und mehrheitlich Transfesa beteiligt sind. Abroñigal wird über eine UTE betrieben, an der Transfesa und die staatliche spanische Eisenbahn Renfe Mercancías jeweils zur Hälfte beteiligt sind. Das Terminal Almussafes bei Valencia schließlich ermöglicht auf 16 je 450 Meter langen Gleisen den Umschlag von 7.000 Einheiten. **an** ■

Kontakt | Pedro Ramos Vila
Telefon: +34 96 1797-423
pramos@Transfesa.com

Kontakt | Modesto Montuenga Sánchez
Telefon: +34 91 3879-999
modesto.montuenga@Transfesa.com

FOTO: GETTY IMAGES

AUTOPRODUKTION: Bei der Fertigung in Spanien setzt Ford auf die zuverlässigen Services der spanischen DB Cargo-Landesgesellschaft Transfesa.





AUTOSTADT: Kaluga im Südwesten von Moskau ist Russlands Autometropole. Volkswagen fertigt hier für den russischen Markt. DB Cargo Logistics steuert als Generalauftragnehmer mit seinen Partnern die Transporte von Autoteilen aus Deutschland und Tschechien nach Russland.

ZUVERLÄSSIG verLINCt

Mit einem intelligenten IT-System steuert DB Cargo den Nachschub für die russischen Automobilwerke in Kaluga und Nischni Nowgorod.

Es ist ein Jubiläum unter schwierigen Umständen: Seit nunmehr zehn Jahren produzieren Automobilhersteller in Kaluga rund 180 Kilometer südwestlich von Moskau Fahrzeuge für den russischen Markt. Weil sich immer mehr Zulieferfirmen am Standort ansiedeln, ist Kaluga zu einer russischen Autometropole geworden. Das funktioniert nicht nur, weil sich Know-how und Expertise der großen Konzerne an einem Standort niederlassen, sondern auch weil Unternehmen wie Volkswagen mit intelligenten und ausgeklügelten Logistikketten für den Nachschub an unverzichtbaren Bauteilen sorgen.

Dabei spielt DB Cargo Logistics eine wichtige Rolle: Als Generalauftragnehmer steuert die Güterbahn zusammen mit der JSC TransContainer, einem Unternehmen der russischen Eisenbahn RZD, die Containertransporte mit Autoteilen auf der Schiene von Deutschland und Tschechien nach Russland. Sie koordiniert die Aktivitäten von fünf Eisenbahnen sowie von zahlreichen Operateuren und Subdienstleistern. Rund 700 Container sind jede Woche in beiden Richtungen zwischen den europäischen Werken und Russland unterwegs. Fünf Tage brauchen sie für die Strecke durch mehrere Länder.

ENTSCHEIDENDES IT-SYSTEM

Daher ist das IT-System zentral, das dafür sorgt, dass Kunde und Logistiker jederzeit wissen, wo sich welche Transporteinheit befindet. „Wir verfügen heute mit LINC.Rus über eine mehrsprachige, technisch hochentwickelte und dynamische IT-Plattform“, sagt Mirco Becker, der bei DB Cargo Logistics in Kelsterbach für das Engineering von IT-Systemen verantwortlich ist und gemeinsam mit Christian Brouwer aus dem Product Management die Plattform entwickelt hat. LINC.Rus – LINC steht dabei für Logistics Information Concept, Rus bezieht sich auf Russland – bildet als zentrale Steuerungseinheit die Planungs-, Buchungs-, Beauftragungs- und Abrechnungsprozesse der gesamten Supply Chain zwischen Wolfsburg und Kaluga ab.

Das IT-System ermöglicht es, den Aufenthaltsort eines jeden Containers zu jeder Zeit zu bestimmen und bildet den Prozess der komplizierten Verkehre perfekt ab.

So verläuft der Lkw-Vorlauf ebenso über die Plattform wie die Bestellung von Containern und die Statusangaben an den Grenzen: Der Verloader in Deutschland gibt die Bestellung ein, die vom Kundenservice bei DB Cargo geprüft wird. Das Terminal GVZ Wolfsburg, in dem die Container auf die Schiene umgeladen werden, erhält via LINC.Rus sofort die Information, welche Container zu disponieren sind, und beauftragt DB Intermodal Services mit den Lkw-Transporten. Anschließend fließen die Auftragsdaten je

Container ins System ein und werden während der Lkw-Umläufe zwischen den Verladern und dem GVZ Wolfsburg um weitere relevante Transportdaten ergänzt.

Auch die Kranung auf die Eisenbahn wird mit der entsprechenden Wagengnummer und Reihung vermerkt. Nach einer Vollständigkeitsprüfung werden die Frachtbriefe erstellt. Während des Transports übermitteln die verschiedenen Akteure container- und wagenbasierte Statusdaten, bis der Zug Kaluga oder Nischni Nowgorod erreicht und die Rückmeldung im System erfolgt: Alles erfolgreich eingetroffen!

REGELMÄSSIGE DATENEINGABE

„Durch Zusammenführen der Transport- und Leistungsdaten aus den diversen bisher genutzten Systemen in nun einem einzigen System stehen die wesentlichen Daten allen Beteiligten in übersichtlicher und vollständiger Form zur Verfügung“, sagt Steffen Preußing vom Vertrieb bei DB Cargo Logistics. „Nur dadurch wissen wir zu jeder Zeit, wo sich die Container befinden.“ Diese Transparenz wiederum macht es möglich, dass die Züge allen Herausforderungen zum Trotz regelmäßig wie ein Uhrwerk durch Osteuropa fahren. „Mit dem neuen Tool LINC.Rus hat DB Cargo uns viel Transparenz auf diesen Relationen geboten, die unsere Verkehre noch effizienter machen“, bestätigt Sergej Gorbunov, Leiter In- und Outbound bei Volkswagen Group Rus in Kaluga.

FOTOS: JEREMY NICHOLL

Dabei sind die Herausforderungen auf dieser Relation immens. Unterschiedliche Sprachen, Zollsysteme und Spurbreiten sowie die damit verbundenen Umschlagprozesse im weißrussischen Brest machen jeden Transport zu einem komplexen Verfahren. „Der Kaluga-Verkehr ist einer der großen Verkehre bei DB Cargo, der einem ständigen Wandel unterworfen ist“, sagt Preußing. „Insofern wird auch das heutige Tool LINC.Rus kontinuierlich weiterentwickelt werden.“

NEUES ENTWICKLUNGSVERFAHREN

Dafür hat die DB ein gänzlich neues IT-System entwickelt, das durch seine Architektur flexibel an neue Anforderungen angepasst werden kann. Ab 2008 setzte die DB beim VW-Verkehr den Vorgänger LINC.Kaluga als reines Auftragsmanagementsystem ein. Weil dieses System jedoch Einschränkungen bei der Datenein- und -übergabe hatte, startete DB Cargo Logistics im Sommer 2014 die Neuentwicklung. „Wir haben alle Partner und Dienstleister eingebunden und mit ihnen entsprechende Masken konzipiert. So konnten wir im März 2015 mit 80 Prozent des Systems live gehen und LINC.Rus seitdem weiterentwickeln“, erklärt Becker. „Heute läuft vieles automatisiert – auch unsere Abrechnung baut nun darauf auf.“ Gleichzeitig hat der Kunde jederzeit Zugriff auf die relevanten Daten und kann so die komplette Lieferkette überblicken.

DB Cargo Logistics nutzte bei der Programmierung das Verfahren einer agilen Software-Entwicklung: „Wir haben zeitaufwendige Vorgänge vermieden, die mit der Erstellung von Lastenheften vor der Programmierung einhergehen, und haben ein neues Verfahren, das sogenannte Prototyping, angewendet“, sagt Brouwer. Diese Methode führt schnell zu Ergebnissen und bietet durch frühzeitiges Feedback aller Nutzer einen Lösungsansatz, der für alle tragbar ist. So konnten das Team und die externen Programmierer nicht nur schneller und flexibler, sondern auch günstiger arbeiten. „Fortschritte in der Programmierung konnten wir den Anwendern, die wir als wichtigste ‚Mitentwickler‘ verstehen, schnell vorstellen und Änderungsbedarfe kurzfristig umsetzen“, so Brouwer. „Dieser Ansatz führte zu einer hohen Motivation bei den Beteiligten, denn sie konnten die Entwicklung in dem System Baustein für Baustein mitverfolgen.“ Heute ist LINC.Rus zur Ideenvorlage für weitere IT-Projekte geworden, um auch andere Automobilverkehre besser zu steuern. **an**

Kontakt | Steffen Preußing
Telefon: +49 511 286-2652
steffen.preussing@deutschebahn.com



Unilever

MEHR VERANTWORTUNG FÜR DIE BAHN

DB Cargo übernimmt neuen Full-Load-Verkehr für Unilever. Damit beweist die Güterbahn, dass sie auch komplexe Just-in-time-Logistik aus einer Hand managen kann.

» FÜR DB CARGO IST DIESE AUFGABE EIN WEITERER SCHRITT HIN ZUM LEAD LOGISTICS PROVIDER, DER DIE GESAMTE LOGISTIKKETTE IN EINER HAND HAT.

– von der Übernahme der Waren vom Unilever-Standort Mannheim bis zur Ablieferung an den Kunden, also den Handel. „Es handelt sich hierbei um einen zeit- und mengenkritischen Full-Load-Verkehr, den Unilever uns anvertraut hat“, sagt Karsten Rotter, Key Accounter für Unilever bei DB Cargo, und fügt hinzu: „Für uns ist das eine Verpflichtung, aber auch eine besondere Ehre.“

ACHT PALETTEN MINDESTGRÖSSE

Mit dem neuen Auftrag ist DB Cargo nun für die Verteilung von Teilmengen ab dem Unilever-Lager in Mannheim bis zu den Kunden in den Postleitzahl-Gebieten 17 bis 29 zuständig. „Empfänger ist dann zum Beispiel ein Supermarkt in Kiel oder in Bremen“, erläutert Karsten Rotter. „Vorausgesetzt, die Bestellung repräsentiert mindestens acht Palettenstellplätze.“ Alles darunter zählt als Stückgut und wird in einer anderen Lieferkette distribuiert. Einmal täglich erhält der zuständige Mitarbeiter von DB Cargo Logistics eine Aufstellung der Endkunden mit ihrem entsprechenden Bedarf. In Freilassing werden aus den Teilpartien dann Komplettladungen zusammengestellt und zum DB Cargo-Logistikzentrum in Maschen gefahren. Dort übernimmt DB Schenker in Hamburg die Feinverteilung auf der letzten Meile.

LADERAUM WIRD OPTIMIERT

Das Transportkonzept der Bahn setzt auf den Nachsprung: Bis 12 Uhr wird vom Handel fehlende Ware im deutschen Zentrallager von Unilever in Mannheim bestellt. Sie wird am Nachmittag im Lager kommissioniert und um 18 Uhr in Mannheim verladen. „Wir haben gemeinsam mit DB Cargo Logistics für den Kunden ein Konzept zur Laderaumoptimierung entwickelt“, so Karsten Rotter. „Das Konzept sieht vor, Bahnwaggons mit 44 Palettenstellplätzen zu nutzen. Vier Lkw mit insgesamt 132 Palettenstellplätzen werden hierbei auf drei Waggons verteilt, die damit optimal ausgelastet sind. Die Ladung fährt über die Nachtstunden nach Norddeutschland und kommt im Laufe des Vormittags in Maschen an. Die Ware geht auf Lkw und weiter in den Handel, die Feinverteilung übernimmt DB Schenker.“

AUF DEM WEG ZUM LLP

Unilever ist einer der größten Konsumgüterkonzerne der Welt. Insgesamt arbeiten rund 168.000 Menschen für Unilever. Die wichtigsten Geschäftsbereiche: Herstellung von Kosmetika und Körperpflegeprodukten, Nahrungsmitteln, Haushaltsprodukten und Textilpflegeprodukten. Bekannte Unilever-Marken sind Knorr, Langnese, Axe, Dove, Coral, Signal und Domestos. Unilever hat es sich im Rahmen des „Unilever Sustainable Living Plan“ zum Ziel gesetzt, bis 2020 mehr als eine Milliarde Menschen dabei zu unterstützen, ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden zu verbessern, den Umwelteinfluss seiner Produkte bis 2030 zu halbieren und die Lebensbedingungen von Millionen von Menschen bis 2020 zu steigern. 2015 belegte Unilever die Spitzenposition als nachhaltigstes Unternehmen im Bereich Lebensmittel im Dow Jones Sustainability Index.

Für die Bahn ist diese Aufgabe ein weiterer Schritt hin zum Lead Logistics Provider (LLP), der die gesamte Logistikkette in einer Hand hat. Und das auch noch mit Just-in-time-Verkehren, bei denen etwaige Ausfälle per Lkw-Backup sofort aufgefangen werden müssen. „Gerade wenn Waren vom Lager in den Handel gehen, wird es zeitkritisch“, so Karsten Rotter. Food und Personal Care, das ist ein hochwertiges Segment in der Logistik. Man muss schnell sein, um mithalten zu können. So bleiben beispielsweise, wenn Einzelhändler nachbestellen, nur insgesamt 48 Stunden, bis die Waren bei den Kunden abgeliefert werden müssen. *mb* ■

Kontakt | Karsten Rotter
Telefon: +49 6131 1561-661
karsten.rotter@deutschebahn.com



ZERTIFIZIERTE KOMPETENZ FÜR DIE BAHNTECHNIK

DB Cargo UK hat das vergangene Jahr genutzt, um seine Werkstätten auf den neuesten Stand zu bringen. Nun stehen sie auch externen Kunden zur Verfügung.

„Railway Industry Supplier Approval Scheme“ (RISAS), so heißt das begehrte Zertifikat in Großbritannien: Es autorisiert Werkstätten, Radsätze herzustellen, die mit den Antrieben gekoppelt sind. Die Werkstatt von Axiom Rail im britischen Stoke-on-Trent hat dieses Zertifikat im Herbst 2016 erhalten. Damit kann das Tochterunternehmen von DB Cargo UK nun auch Radsätze etwa für Class 66 Lokomotiven herstellen und ausbessern, zusätzlich zu den regulären Wagenradsätzen.

Neben der Zertifizierung der Werkstatt von Axiom Rail in Stoke hat DB Cargo die Instandhaltungswerkstatt in Toton modernisiert. Eine neue Drehbank macht es möglich: Radsätze müssen zur Instandhaltung

nicht mehr ausgebaut werden, sondern können während der Instandhaltung an den Waggons verbleiben. Das macht die Arbeiten schneller und effizienter. „Wir haben Einrichtungen von Weltklasse geschaffen“, schwärmt Andrew Byrne, Leiter der Instandhaltung bei DB Cargo UK.

Vor allem Axiom Rail hat die DB seit 2005, als sie die Werkstatt von der damaligen britischen Bahngesellschaft EWS erwarb, umfangreich modernisiert. Mit einer neuen Markenstrategie und hohen Investitionen ist Axiom Rail mittlerweile zu einem profilierten Dienstleister für DB Cargo UK geworden. Mit seinem zweiten Standbein, Axiom Rail Components, liefert Axiom Rail innovative Frachtfederungssysteme vom Typ LN25, die

um 50 Prozent leiser sind als herkömmliche Drehgestelle.

Nun, mit der jüngsten Modernisierung, sind die Werkstätten für die Zukunft gut gerüstet: „Mit diesen Entwicklungen fördern wir die Fähigkeit, unsere gesamte Flotte zu warten und überdies unsere Dienste auch externen Unternehmen anzubieten“, erklärt Byrne. Dies zeige auch das Engagement der DB Cargo UK, innovative Technologien und neue Entwicklungen voranzubringen. mb ■

Kontakt | Andrew Byrne
Telefon: +44 1302 576-290
Andrew.Byrne@deutschebahn.com

FOTOS: DEUTSCHE BAHN, DEUTSCHE BAHN UK

Mit großem Aufgebot hat London Mitte Januar 2017 den ersten Zug aus China empfangen. Immer mehr Länder in Europa verbindet DB Cargo auf der Schiene mit Asien – nun auch Großbritannien.

DB CARGO BAUT DIE LANDBRÜCKE NACH CHINA AUS

Selbst die BBC machte aus ihrer Begeisterung keinen Hehl: Ein Kamerteam des britischen Fernsehens filmte am 18. Januar 2017 im Terminal Barking in London die Ankunft des ersten Güterzuges aus China. 18 Tage zuvor war der Zug unter ebenso großer Anteilnahme im 12.000 Kilometer entfernten Yiwu losgefahren. Die Lok der China Railway war mit einem Drachen verziert, dem chinesischen Schutzsymbol. „Silk Road train“ nannte die BBC den Zug – mit Verweis auf die Seidenstraße, die über viele Jahrhunderte China mit Europa verband und nun durch die Eisenbahn wiederbelebt wird.

„Damit können wir als europäische Güterbahn unseren Kunden in Großbritannien und in China erstmals eine direkte Zugverbindung anbieten. Das ist wirklich einzigartig“, erklärt Hans-Georg Werner, CEO von DB Cargo UK. „Der Güterzug schließt eine Lücke zwischen der schnellen, aber teuren Luftfracht und den relativ langsamen Transporten mit dem Seeschiff.“

Der Zug wurde von verschiedenen Güterbahnen traktioniert. Für den Abschnitt von Duisburg durch den Eurotunnel bis nach London zeichnete DB Cargo verantwortlich. Die Organisation lag dabei im Marktbereich Intermodal unter der Leitung von Dirk Steffes, der kommentierte: „Wir freuen uns, dass wir mit unserem Zug die DB Strategie zum Ausbau der Chinaverkehre erfolgreich umsetzen konnten.“

Betreiber des mit Containern beladenen Zuges ist die InterRail Gruppe, ein in der Schweiz ansässiges internationales Transportunternehmen, die Auftraggeberin eine chinesische Containergesellschaft. In 34 Containern wurden größtenteils Textilien mitgeführt, aber auch technische Teile sowie Haushaltsartikel. In Yiwu, südlich von Shanghai in der chinesischen Provinz Zhejiang gelegen, werden Kleinwaren und Textilien für den europäischen Markt produziert.

Der Zug hat auf seinem Weg acht Länder durchquert: China, Kasachstan, Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland, Belgien und Frankreich. Auf dem Weg durch Asien muss der Zug zweimal umgeachtet werden, weil die Trassen in Russland eine breitere

Spurweite haben. Im Containerterminal Duisburg werden die für Großbritannien spezifischen 34x40-Fuß-Container auf spezielle DB-Containerplattformen umgeladen, die für das Profil im Eurotunnel zugelassen sind.

DB Cargo hat bereits viel Erfahrung mit Transporten auf der längsten Eisenbahnstrecke der Welt: Seit 2011 fährt die Bahn gemeinsam mit ihren Partnern wöchentliche Containerzüge nach China und zurück. Unter anderem verbindet sie Duisburg und Hamburg mit Wuhan, Chongqing und Harbin und seit Mitte 2016 Hamburg mit der chinesischen Provinz Hefei. Insgesamt wurde so im Jahr 2016 die Rekordzahl von rund 40.000 Containern auf der Eisernen Seidenstraße per Zug transportiert. Bis 2020 erwartet die Bahn ein Volumen von rund 100.000 Containern.

Die Fahrten über die bis zu 12.000 Kilometer lange Strecke dauern in der Regel zwischen 12 und 16 Tagen. Insbesondere Kunden mit zeitsensiblen Gütern wie Aktionswaren der Bekleidungsindustrie und kapitalintensiven Gütern wie Automobilteilen und Elektronik gehören zu den Bestellern. mb ■

Kontakt | Martin Ritterhaus
Telefon: +49 6131 15-61660
Martin.Ritterhaus@deutschebahn.com



BEGEISTERUNG: 12.000 Kilometer hat dieser Zug zurückgelegt – aus dem fernen China bis nach London.

SÄGEWERK POLLMEIER IN MALCHOW WIEDERERÖFFNET

Vor sieben Jahren musste das Sägewerk in Malchow schließen. Nun sägt man wieder – mithilfe von DB Cargo Logistics.

EUROPAS. MARKTFÜHRER

Pollmeier betreibt heute die größten Laubholzsägewerke Europas. Das erste Pollmeier-Sägewerk ging 1996 in Kreuzburg/Thüringen in Betrieb. Im Jahr 2000 folgte das zweite Sägewerk in Malchow/Mecklenburg-Vorpommern und 2007 das dritte Sägewerk in Aschaffenburg/Bayern – auch dieses wird von DB Cargo beliefert. Pollmeier beschäftigt mehr als 700 Menschen, allein in Malchow wurden 2016 wieder 70 Arbeitsplätze geschaffen.

Mit dem Bau des ersten Furnierschichtholzwerks am Standort Kreuzburg betrat Pollmeier im Jahr 2014 ein neues Geschäftsfeld. Die Nutzung von Laubholz zur Herstellung von Furnierschichtholz für den konstruktiven Holzbau ist eine Weltneuheit. Die sogenannte BauBuche ist ein Hochleistungsbaustoff mit Kennwerten, wie sie bisher bei Holzbau-Produkten unbekannt waren.

Flexibilität bedeutet, auf Trends und Entwicklungen rasch reagieren zu können. Beim Buchensäger Pollmeier bedeutet das noch viel mehr – nämlich ein geschlossenes Sägewerk wieder zu eröffnen und wieder an die Schiene anzubinden – so geschehen kürzlich in Malchow in Mecklenburg-Vorpommern.

Der Hintergrund dazu liegt in der Entwicklung des Weltmarktes für Holz. Im Jahr 2010 musste Pollmeier sein Sägewerk in Malchow schließen. Das Unternehmen ist führender Produzent von Laubholzprodukten in Europa und auf dem Weltmarkt führend bei Buchenschnittholz. In Mecklenburg-Vorpommern stand 2010 nicht mehr genügend Buchenrundholz zur Verfügung, um das Sägewerk auszulasten. Ein Transport von Rohholz aus der Ferne war aufgrund der weltweit niedrigen Schnittholzpreise nicht wirtschaftlich. Zudem sank die Nachfrage nach Buchenschnittholz.

Jahre später hat sich die Lage grundlegend gewandelt. Kunden fragen wieder verstärkt hochwertiges Schnittholz nach, auf dem Weltmarkt erzielt Laubschnittholz wieder bessere Preise, und es steht wieder ausreichend Holz aus Mecklenburg-Vorpommern und anderen Bundesländern zur Verfügung. Genügend Gründe für Pollmeier, den Standort Malchow wiederzubeleben.

Das Besondere in Malchow ist: Das Sägewerk wird – wie ein weiteres Pollmeier-Werk in Aschaffenburg – zu einem großen Teil per Bahn beliefert, obwohl der Entladeplatz in Malchow außerhalb des Werkes liegt. Wegen der guten Erfahrungen, die Pollmeier in den vergangenen Jahren mit DB Cargo Logistics (früher DB Schenker Nieten) in Aschaffenburg gesammelt hat, hat sich das Unternehmen entschieden, auch in Malchow die notwendigen enormen Mengen umweltfreundlich mit dem Partner DB Cargo Logistics heranzuschaffen. „Damit eine kontinuierliche und ausgewogene Bestückung mit Rundholz gewährleistet ist, brauchen wir die Bahn“, sagt Ralf Perske, Produktionsleiter im Werk Malchow. „Nur so können wir unser Werk mit der ausreichende Menge Rundholz versorgen.“ Allein in Aschaffenburg sind pro Buchensaison 900 Wagen im Eingang zu verzeichnen. Das ist umso erstaunlicher, weil eine Buchensaison nur neun Monate lang von September bis Mai dauert.

Um eine auf die Produktionsabläufe von Pollmeier abgestimmte verlässliche Zufuhr mit Rundholz zu gewährleisten, haben DB Cargo Logistics und Pollmeier eine maßgeschneiderte und nachhaltige Lösung zur Versorgung des Werkes per Bahn vereinbart. Wichtigster Inhalt der Vereinbarung ist die Einbindung der Waggonströme in verzahnte Rundlaufkonzepte, das heißt, erste Wagen konnten durch andere Kunden in Malchow wiederbeladen werden. Dazu garantiert Pollmeier fortlaufende Liefermengen. Seit vergangem Oktober werden jeden Monat im Durchschnitt mehr als 60 Rohholzwagen der DB Cargo Logistics-Wagenflotte zur

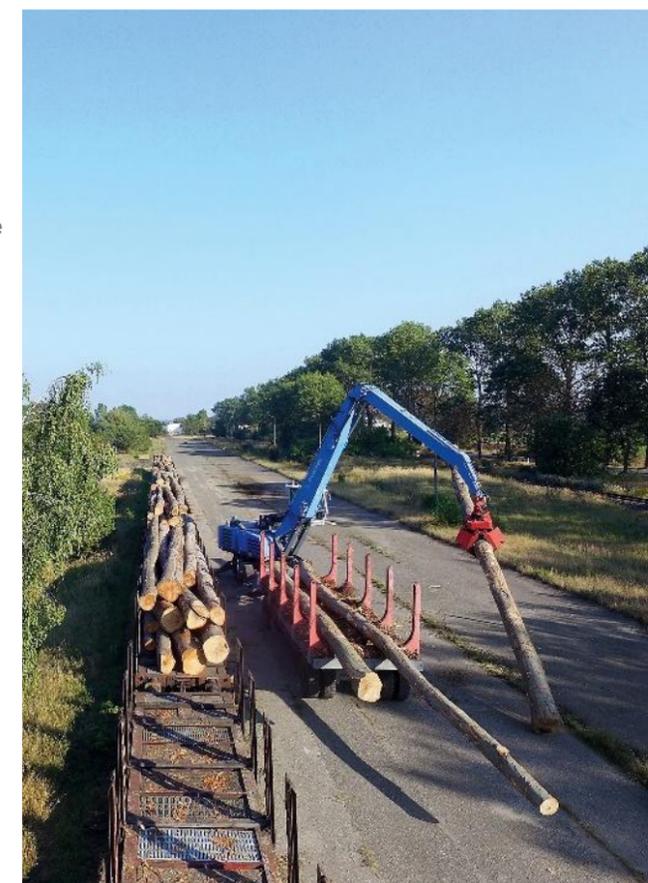


Rundholzversorgung des Werkes gestellt. Im Werk selbst muss der Nachschub vom Entladeplatz bis zum Rundholzplatz über eine Entfernung von rund 400 Metern mit einem Straßenfahrzeug transportiert werden. Kurzfristig sollen die Mengen stabil gehalten werden, mittelfristig wollen die beiden Partner das Transportvolumen schrittweise ausbauen.

„Bei diesen Verfahren sind detaillierte Absprachen zwischen dem Sägewerk, dem Produktionszentrum Berlin und den Operations der DB Cargo Logistics notwendig“, erläutert Friedbert Mock, Kundenberater von DB Cargo Logistics. Denn die Holz mengen sind nach den Produktionsprogrammplanungen von Pollmeier in passender Menge anzuliefern, wobei die Güterverkehrsstelle Malchow derzeit nur zweimal wöchentlich von DB Cargo bedient wird. „Das funktioniert nur, weil alle am Prozess Beteiligten mit hoher Zuverlässigkeit und viel Flexibilität agieren“, so Mock. **an** ■

Kontakt | Friedbert Mock
Telefon: +49 171 5617-928
friedbert.f.mock@deutschebahn.com

**EMPFINDLICHE
RESSOURCE HOLZ:**
Pollmeier-Werksgebäude mit Nasslagerplatz (oben).
Beim Entladen der Güterwagen herrschen idyllische Bedingungen – zumindest optisch.



NACHGEFRAGT



VON LICHTBLITZEN UND ANGSTLAUTEN

Wildtiere und Güterzüge gehören nicht zusammen. Ulrich Mölke soll sie in Sachsen von den Gleisen vertreiben.

Herr Mölke, sind Sie Jäger?

M__Nein, ich bin Projektleiter für den Ausbau der Schienenstrecke Knappenrode-Horka. Da muss ich mich auch mit Wildtieren auseinandersetzen. Affinität zur Wildbiologie gewinnen Sie, wenn Sie sich jahrelang damit beschäftigen!

Sie wollen die Tiere von den Gleisen vertreiben. Passiert da so viel?

M__Güterzüge mit Tempo 80 oder 100 werden von vielen Tieren nicht über Geräusche, sondern optisch oder durch Vibrationen wahrgenommen. Häufig weichen sie nicht aus. Wenn wir nun mit der neuen Strecke im kommenden Jahr mehr Züge schneller und öfter fahren, steigt das

Kollisionsrisiko. Es geht uns um den Artenschutz. Die streng geschützten Milane, Seeadler, Uhus – oder eben auch der Wolf – dürfen durch die Zunahme des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Dazu kommt: Große Wildtiere können eine Lok oder Triebwagen stark beschädigen.

Aber sind Gleise nicht eine natürliche Barriere?

M__Gleiskörper und Oberleitung werden von Wildtieren nicht unbedingt als Gefahrenstelle und Barriere wahrgenommen. Zugleich müssen viele Arten wandern. Dabei kann es zu Wildunfällen kommen. Und gerade in Schutzgebieten können wir die Trassen nicht einfach einzäunen oder Tunnel bauen. Deshalb haben wir Alternativen gesucht.

Was haben Sie vor?

M__Wir haben ein Monitoring mit Risikomanagement gestartet. Wir hoffen, dass wir keine Erhöhung der Wildunfälle messen. Falls doch, sperren wir mit Wildzäunen die Bahnanlage ab und leiten das Wild gezielt zu niveaugleichen Querungen. Wir haben dabei acht Hauptquerungsachsen im Blick. An denen stellen wir später Signalsäulen auf, die Wild durch Töne und Lichtblitze vergrämen. Wichtig ist, dass die Töne natürlichen Ursprungs sind, Angstlaute zum Beispiel.

Das funktioniert nicht bei Vögeln ...

M__Kollisionen sind eine Quelle für Aas – das zieht Greifvögel an, aber auch Wölfe. Deshalb stellen wir das System so ein, dass vor allem Schalenwild, also Rehe, Wildschweine und Hirsche, vertrieben wird, wenn sich ein Zug der Querung nähert. Fällt kein Aas an, werden Wolf und Greifvögel nicht angelockt. Zurzeit führen wir zusammen mit der TU Dresden entsprechende Tests im Wildgehege in Moritzburg durch.

Wie geht's weiter?

M__In diesem Jahr wollen wir im Testfeld Praxisreife erreichen, um im kommenden Jahr eine Testanlage an der Strecke aufzubauen. Mit der Betriebseröffnung der Strecke Ende 2018 soll das schließlich funktionieren. **an ■**

Kontakt | Ulrich Mölke
Telefon: +49 351 461-25140
ulrich.moelke@deutschebahn.com

ZAHLEN, BITTE!

196

Lokomotiven der Bau-reihen 151 und 155 hat DB Cargo an ein Konsortium verkauft, das die Loks in einen Fahrzeugpark überführt und anschließend zur Miete anbietet. Damit will DB Cargo Loks je nach Auftragslage effizienter anmieten. Zum Konsortium gehören der Münchner Lokvermieter Railpool sowie der japanische Technologiekonzern Toshiba. Die Instandhaltung dieser Fahrzeuge liegt weiterhin bei der Deutschen Bahn. Gleichzeitig will DB Cargo mit Toshiba Hybridloks entwickeln. Mit einem Durchschnittsalter von über 40 Jahren hat die Rangierloklotte von DB Cargo ihre maximale Nutzungsdauer bald erreicht. Neue Hybridloks könnten die alten Fahrzeuge ersetzen. **an ■**

Die Ausgabe 02 | 2017 von **railways** erscheint im Juli 2017.

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

ZEITZEICHEN



WACHSTUM: Die Wirtschaft wächst, die Anzahl der Menschen wächst und der Ressourcenverbrauch ebenfalls – gut zu wissen, dass Europas Waldfläche wieder zugenommen hat. Ein Grund dafür ist nachhaltiges Wirtschaften.

LÄNGST NACHHALTIG

Nachhaltigkeit ist eines der Schlagworte, mit denen Industrie, Handel und Dienstleister für ihre Produkte werben, intern wie extern. Aber woher stammt dieser Begriff? Und wie kommt es, dass der Begriff so beliebt geworden ist, dass heute kaum ein Unternehmen darum herumkommt, mit der Nachhaltigkeit seiner Erzeugnisse und Services zu werben?

Als „Vater“ der Nachhaltigkeit wird oftmals Hans Carl von Carlowitz bezeichnet, der im 17. und 18. Jahrhundert in der Waldwirtschaft tätig war und dabei das einfache Prinzip postulierte, dass in einem Wald nur so viel Holz geschlagen werden sollte, wie in absehbarer Zeit auf natürliche Weise nachwachsen kann. Dieses Prinzip setzte auf die langfristige Erhaltung des Waldes – übertragen auf andere Güter und Einrichtungen auf deren langfristigen Bestand. 1987 definierte die Uno-Weltkommission für Umwelt und Entwicklung unter Vorsitz der ehemaligen norwegischen Ministerprä-

sidentin Gro Harlem Brundtland den Begriff der dauerhaften (nachhaltigen) Entwicklung als „Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können“.

Seitdem ist Nachhaltigkeit – im englischen Sustainability – in aller Munde und zum Label für alle möglichen und denkbaren Produkte geworden. Heute sprechen Unternehmer und Politiker vor allem von einem Drei-Säulen-Konzept, das die drei Bereiche Ökonomie, Kultur und Soziales auf einem ökologischen Fundament umfasst.

Auch DB Cargo fühlt sich dem Gedanken der Nachhaltigkeit verpflichtet. Die Güterbahn kann dabei gewichtige Trümpfe vorweisen. Nicht nur, dass der Schienengüterverkehr eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel unserer Zeit ist. Auch hat DB Cargo schon intern vieles bewirkt, um effizienter und nachhaltiger zu agieren. Zudem kann die Bahn durch ihre Elektrifizierung und den ausgeprägten Netzwerkgedanken Produkte und Services anbieten, die von hoher Beständigkeit sind. Mit seinen Eco Solutions zum Beispiel bietet DB Cargo auch seinen Kunden die Möglichkeit, nachhaltiger zu wirtschaften. **an ■**

SAVE THE DATE

Auf diesen Messen und Veranstaltungen finden Sie uns:

09-12
MAI 2017

In München trifft sich die Branche auf der transport logistic www.transportlogistic.de/

17-19
MAI 2017

in Mailand findet die Made in Steel statt, die Leitmesse für die italienische Stahlindustrie www.madeinsteel.it

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

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

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

Sebastian Schilling (V.i.S.d.P.)
Senior Vice President Sales Development and Marketing (V.CSE)
Kai Maaß
Leiter Commercial Model (V.CSE3)

PROJEKTLEITUNG

Marcella Diestel
069 265-34464
marcella.diestel@deutschebahn.com

VERLAG

TERRITORY
Content to Results GmbH
Bei den Mühren 1, 20457 Hamburg

REDAKTION

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

PUBLISHING MANAGER

Gregor Kupper
Felix Rosburg

GESTALTUNG

Falk Heckelmann

FOTOREDAKTION

Kay Wolters

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

NEUKUNDENINFO

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



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