

railways

Das Kundenmagazin von DB Cargo



03/19



FOCUS

Damit Ihre Güter zuverlässig von A nach B rollen, bewegen wir mehr als nur Züge. Individuelle Beratung, Transport, Services und Zusatzleistungen sind das Grundgerüst unseres Angebots für Sie.

→ Seite 10

— Regalbediengeräte transportieren Paletten vollautomatisch von und zu den Kommissionierplätzen im Distributions-Hub von Unilever in Heilbronn.



Editorial



**Liebe Leserinnen
und Leser,**

der Kern unserer Leistung ist klar definiert: Wir transportieren die Güter unserer Kunden zuverlässig und nachhaltig von A nach B – europa- und sogar weltweit. Als Logistiker leisten wir aber noch einiges mehr. Vieles davon lange bevor überhaupt der erste Zug rollt und abseits der Schiene, manches erst nach Abschluss des eigentlichen Transports und ganz viel währenddessen.

Weil das ziemlich abstrakt klingt, zeigen wir Ihnen in diesem Heft konkret, was das bedeutet. Denn für unseren Kunden Unilever rufen wir das gesamte Leistungsspektrum ab – von der Beratung über den Transport bis hin zu den begleitenden Services und unseren Zusatzleistungen.

Außerdem werfen wir einen Blick in das neue Büro nach Antwerpen, wo wir unsere Kunden nun noch individueller beraten können. Und in unser DB Cargo-Lab in Duisburg, wo wir digitale Serviceleistungen für und mit unseren Kunden entwickeln.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Herzlichst
Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Timmermans'. The signature is stylized and fluid.

Pierre Timmermans
Vorstand Vertrieb & Marketing, DB Cargo AG

Lieblings- kunde

03/19

02

Editorial

04

Inhalt

06

News

08

Messe-Review

Vier bewegte Tage – Impressionen von der transport logistic 2019 in München.

FOCUS

10

Komplettpaket

Für Unilever ruft DB Cargo das gesamte Leistungsspektrum ab.

19

Mehr als Zug fahren

Das ganze Angebot von DB Cargo in vier Säulen.

20

Beratung in Belgien

Neues Büro in Antwerpen für eine noch individuellere Kundenberatung.

22

Multimodale Teamleistung

Von der Türkei nach Schweden – BSH Hausgeräte überwinden viele Ländergrenzen.

24

Ausgeklügeltes Logistikkonzept

Gezielte Zulaufsteuerung ergänzt begrenztes Lager der Jacob Bek GmbH.

26

Mit weniger Klicks ans Ziel

Im Lab in Duisburg werden die digitalen Services von DB Cargo weiterentwickelt.

30

Bis zur letzten Meile

Kapazitätsanzeige für die komplette Transportkette mit TFG Transfracht und box2rail.

1 — Bei zeitkritischen Transporten, wie für Unilever, sorgt eine enge Abstimmung für einen reibungslosen Ablauf.



2 — Im DB Cargo-Lab in Duisburg werden digitale Lösungen für und mit den Kunden erarbeitet.



CUSTOMERS & MARKETS

32

Stahllogistik im Wachstum

Ein ausgedehntes Railportnetzwerk bringt die Güter der Stahlbranche auf die Schiene.

36

Nachhaltig mit jeder Faser

Aus Holz von den Bayrischen Staatsforsten macht die Lenzing AG Öko-Textilfasern.

41

Alle Ressourcen effizient nutzen

Für Metsä Board bringt DB Cargo Papier und Kartonagen nach ganz Europa.

44

Freude am Schienengüterverkehr

Auf dem Weg nach Übersee geht's für Export-Fahrzeuge zuerst auf die Schiene.

46

Wasser marsch!

Für Coca-Cola fährt DB Cargo jede Woche 600.000 Liter ViO-Produkte per Ganzzug.

50

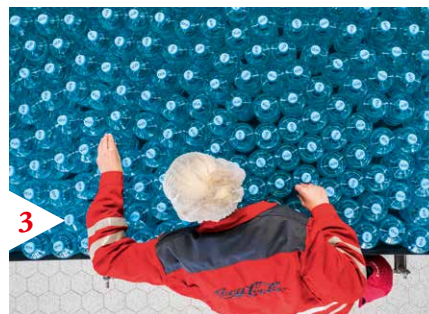
Neu kombiniert

Wie schwedische Möbel von Thüringen in die Schweiz kommen.

52

Just in Sequence ins Werk

Dynamisches Transportkonzept erschließt neue Fertigungskapazitäten für Škoda.



NEWSLETTER

Besuchen Sie unsere Website und registrieren sich für unseren Newsletter:
www.dbcargo.com/newsletteranmeldung

INNOVATIONS & SOLUTIONS

54

Rohstoff Staub

Filterstaub der Badischen Stahlwerke geht jetzt auf der Schiene zum Recycling.

58

Was macht eigentlich...

... der Leiter des Logistikzentrums in Maschen?

59

Ausblick & Impressum

3 — Bei der Abfüllung von Mineralwasser gelten strenge Sicherheits- und Hygienestandards.

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



50 JAHRE TRANSFRACHT

Auf dem Weg zum millionsten Container



Welche Entwicklung der Seehafen-hinterlandverkehr in den vergangenen 50 Jahren genommen hat, zeigt sich am Beispiel TFG Transfracht. 1969

gestartet, transportierte das hundertprozentige Tochterunternehmen von DB Cargo im ersten vollständigen Geschäftsjahr 1970 rund 6.000 Standardcontainer (TEU) von deutschen Seehäfen ins Hinterland und umgekehrt. Zuletzt war die Menge auf 950.000 TEU angewachsen – und im Jubiläumsjahr 2019 soll die Millionenmarke purzeln.

Dabei zeigt sich das Unternehmen gewohnt innovativ und leistungsstark. Auf der Buchungsplattform www.box2rail.com wurde Anfang Juni eine neue Kapazitätsanzeige für den Lkw implementiert. Sie komplettiert die schon bereitgestellten Daten für die Schiene und bietet damit als box2rail 2.0 einen Überblick über die Kapazitäten der gesamten Transportkette. •



das die Deutsche Bahn bereits 2038 mit

100 %

Ökostrom fahren wird?

das die Deutsche Bahn in den nächsten Jahren

100 Tsd.

Mitarbeitende einstellen wird?

KUNDENBEFRAGUNG



Konstruktive Kritik

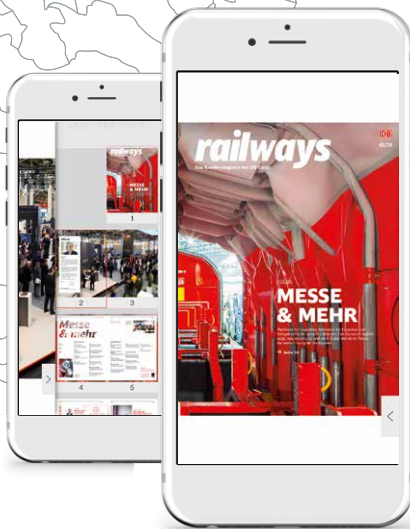
Die Situation auf dem hart umkämpften Logistikmarkt ist nicht einfach, extreme Wetterbedingungen und der allgegenwärtige Fachkräftemangel kommen erschwerend hinzu – das spiegeln auch die Ergebnisse der aktuellen Kundenbefragung wider. So bleibt die Kundenzufriedenheit im Vergleich zu 2018 mit einem Wert von 3,4 (Skala von 1 = völlig unzufrieden bis 5 = völlig zufrieden) zwar konstant, Wünsche und Kritik der Kunden aber sind klar: besserer Informationsfluss, höhere Zuverlässigkeit/Qualität und noch zielgerichteter(e) Kundenservice/Beratung. Deswegen werden aus den Daten der Befragung jetzt konkrete Handlungsfelder abgeleitet, um DB Cargo in Zukunft noch leistungsfähiger zu machen. Dank Ihrer Hilfe und der von insgesamt fast 850 Teilnehmern aus ganz Europa! •

AUFTRAG VERLÄNGERT

Volkswagen fährt in Russland weiter mit DB Cargo

Die DB Cargo Logistics GmbH hat erneut den europaweit ausgeschriebenen Auftrag für Materialtransporte der Volkswagen AG nach Russland bis April 2021 gewonnen. Bereits seit 2007 liefert die Güterbahn Autoteile von Wolfsburg und dem Škoda-Standort Mladá Boleslav in die Werke Nischni Nowgorod und Kaluga, wo sie zu fertigen Fahrzeugen montiert werden. Die Endmontage vor Ort spart hohe Einfuhrzölle und Luxussteuern, die die Autos sonst deutlich verteuern würden.

Die Volkswagen-Fahrzeuge „Made in Russia“ verkaufen sich gut, sodass der Autobauer mit einem Anstieg der Volumina in den kommenden Jahren rechnet. Das stellt DB Cargo Logistics vor neue Herausforderungen, erklärt Michael Gaschütz, der Volkswagen von Beginn an als Key Accounter betreut: „Wir fahren über den weißrussischen Grenzbahnhof Brest, wo die Container auf Breitspurwagen umgeladen werden. Dieser Grenzübergang ist ja jetzt auch ein Knotenpunkt der Neuen Seidenstraße. Wir haben stabile Prozesse an dieser Grenze und konnten uns genügend Kapazitäten sichern, um Volkswagen weiterhin diese schnelle und reibungslose Verbindung anbieten zu können.“ ●



NEUE APP

railways für Android und iOS

Unser Kundenmagazin begleitet Sie ab sofort papierlos und immer aktuell überallhin. Im App-Store von Apple und bei Google Play finden Sie die neue kostenlose App. Einfach in der jeweiligen Anwendung nach „DB Cargo“ suchen und installieren.

Anschließend stehen Ihnen alle railways-Ausgaben von August 2016 bis heute zur Verfügung. Dabei bietet die App nützliche Funktionen wie eine Seitenübersicht zum Ansteuern bestimmter Artikel, eine Volltextsuche und die Möglichkeit, Lesezeichen zu setzen. Die Lesezeichen können Sie danach über eine Übersichtsseite oder die Filterfunktion ganz einfach wiederfinden.

In den Einstellungen können Sie zudem wählen, ob die Inhalte jederzeit heruntergeladen werden sollen oder nur dann, wenn Ihr Mobiltelefon mit WLAN verbunden ist. ●

Ab jetzt keine railways-Ausgabe mehr verpassen. Hier geht's direkt zur App:



Android



iOS

Vier bewegte Tage



Die Messe transport logistic hat dem Team von DB Cargo vier aufregende Tage in München beschert.

Insgesamt führte unsere 35-köpfige Crew mehr als 1.000 Gespräche mit Kunden und Interessenten, zum Beispiel über die neue Plattform link2rail, unsere Telematik- und Sensorik-Features, den neuen Produktbaukasten von Intermodal Sales oder die innovativen Güterwagen im Außenbereich.

Bei Temperaturen um 30 Grad sorgten drei Fahrrad-Rikschas auf dem Außengelände dafür, dass zumindest die Besucher nicht unnötig ins Schwitzen kamen. Und abends herrschte auf der „Alm“ ausgelassene Feierstimmung.

Das Fazit: uneingeschränkt positiv. Und deshalb freuen wir uns schon jetzt auf ein Wiedersehen in zwei Jahren. •





Wir bringen Dinge ins Rollen. DB Cargo.

Inno
Leis
u
Besuch
Güter
Gleis

Messe-Facts

2.374

Aussteller aus 63 Ländern

64.000

Besucher aus 125 Ländern

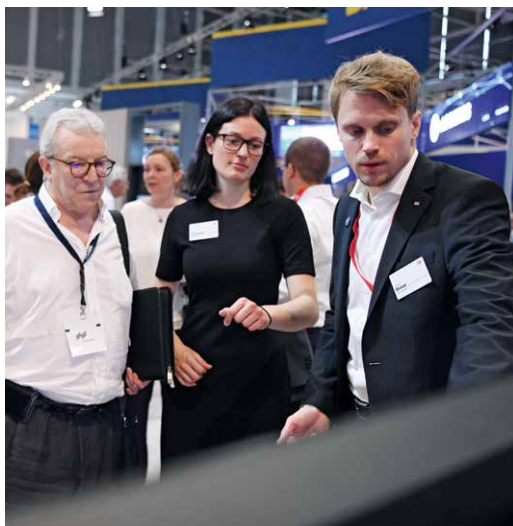
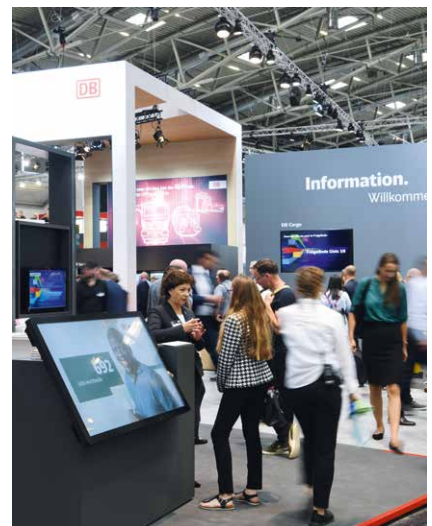
125.000

Quadratmeter Ausstellungsfläche in zehn Hallen und auf dem Freigelände

Die nächste transport logistic findet vom

4. bis 7.

Mai 2021 statt.



Komplett

— Seit 2009 ist der
Konzernsitz von
Unilever Deutschland
das Unilever-Haus
in der Hamburger
HafenCity.



paket

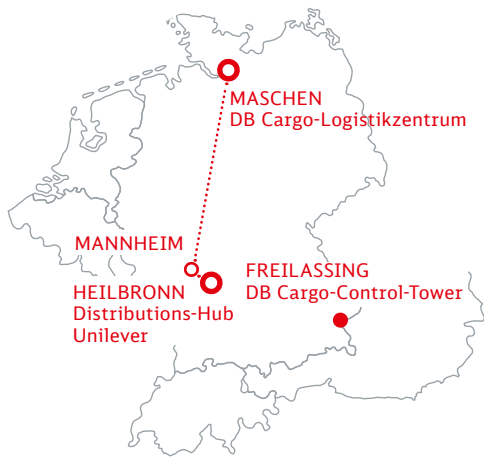
Jeden Tag verwenden 2,5 Milliarden Menschen weltweit die Produkte von Unilever. Der niederländisch-britische Konzern führt mehr als 400 Marken und ist damit einer der bedeutendsten Markenartikelhersteller der Welt.

In sieben von zehn deutschen Haushalten findet sich mindestens ein Unilever-Produkt – wenn die Lieferkette stimmt. Damit die just in time ist, beginnt die Arbeit für Logistiker wie DB Cargo lange vor dem eigentlichen Transport.



DIE ROUTE

Die 600 Kilometer von Heilbronn über Mannheim nach Maschen bewältigt der Verkehr im Nachtsprung.



Geplant und gesteuert wird der Verkehr im Control-Tower im bayerischen Freilassing.

Kaum etwas scheint heutzutage so abwegig wie die Vorstellung leerer Regale in Supermärkten und Discountern. Die ständige Verfügbarkeit von Waren wird von den meisten Kunden schlicht vorausgesetzt. Besonders Konsumgüter müssen permanent verfügbar sein. Fehlen die Produkte des täglichen Bedarfs, ist das sofort spürbar – am deutlichsten bei Lebensmitteln. Hersteller und Logistikunternehmer stellt das gleichermaßen vor immense Herausforderungen, die nur gemeinsam zu bewältigen sind.

Auch für einen erfahrenen Logistiker wie DB Cargo, immerhin Europas größte Güterbahn, ist ein Transport für einen der weltweit größten Produzenten von Verbrauchsgütern ein komplexes Projekt. Für jeden neuen Ver-

kehr findet deshalb ein intensiver Austausch zwischen den Experten auf beiden Seiten statt. Das Ergebnis: Seit November 2018 fährt DB Cargo auf dem Korridor Heilbronn–Norddeutschland für das Markenunternehmen einen neuen Verkehr im Segment Food. Heilbronn ist der zentrale Distributions-Hub für Lebensmittel des Konzerns in Deutschland. „Für uns ist der Standort Heilbronn Dreh- und Angelpunkt für unser Lebensmittelgeschäft in Deutschland – deswegen brauchen wir hier auch einen verlässlichen Logistikpartner“, bemerkt Christian Heinrichs, Logistikmanager, Unilever Deutschland. Den Hub in Heilbronn gibt es bereits seit 46 Jahren, seit einigen Jahren setzt der Konzern bei der Verteilung der Waren wieder vermehrt auf die Schiene.

Für den neuen Verkehr bedeutet das konkret: An Bord sind unter anderem Tütensuppen und Kartoffelknödel von bekannten Unilever-Marken wie Knorr und Pfanni. Auch wenn es sich dabei nicht um schnell verderbliche Ware handelt, muss die Lieferkette über viele Stationen nahtlos ineinandergreifen, um die Laufzeitanforderungen des Handels zu erfüllen – eine logistische Herausforderung, der sich Key Account Manager Karsten Rotter von DB Cargo mit seiner Erfahrung als Berater gerne stellt.

Partnerschaftliche Beratung von Anfang an

„Bei diesem Logistikkonzept sorgen wir nicht nur für den Schienentransport der Waren vom Railport Heilbronn bis zum DB Cargo-Logistikzentrum Maschen, sondern haben

7 von 10

Haushalten benutzen mindestens ein Unilever-Produkt.





1 — *In Bewegung:* Im Distributions-Hub Heilbronn werden täglich etwa 4.500 Paletten gepackt und verschickt.

2 — *Im Gespräch:* Karsten Rotter von DB Cargo und Christian Heinrichs von Unilever.

3 — *In aller Welt:* In über 190 Ländern werden Unilever-Produkte genutzt.

4 — *Im Blick:* Johannes Herrmann verantwortet für Unilever die Kundentransporte in Deutschland.

auch die Steuerung der Vor- und Nachlauftransporte per Lkw sowie den Umschlag der Güter in die Hand genommen – von der Übernahme der Waren am Unilever-Distributionszentrum Heilbronn bis zur Anlieferung in die Verteilzentren der verschiedenen Einzelhandelskunden und Supermarktketten“, sagt Rotter. „Dabei handelt es

sich um einen sehr zeit- und mengenkritischen Verkehr, den Unilever uns anvertraut hat.“ „Erste Gespräche haben wir bereits 2012 geführt. Darauf aufbauend haben wir gemeinsam ein intermodales Konzept erstellt, das zur damaligen Zeit im Fast-Moving-Consumer-Goods-Bereich (FMCG) einmalig war. Kurze Dienstwege und

die partnerschaftliche Atmosphäre haben uns darin bestätigt, die richtige Entscheidung getroffen zu haben, weshalb wir dieses Konzept weiter fortführen und noch ausbauen wollen“, bekräftigt Johannes Herrmann, verantwortlich für Kundentransporte, Unilever Deutschland.

Mit dem neuen Auftrag ist DB Cargo für die Verteilung von Teil- und Komplettladungen ab dem Food Distribution Center in Heilbronn bis zu den Verteilzentren der Unilever-Kunden in die nördlichsten und entferntesten Regionen zuständig. „Von dort aus beliefern die jeweiligen Händler dann ihre Filialen eigenständig, zum Beispiel einen Supermarkt in Kiel oder einen Discounter in Hamburg“, erläutert Key Accounter Rotter.

Einmal täglich erhalten die zuständigen Kollegen bei DB Cargo die Transportaufträge von Unilever mit der ▶

WELTKONZERN UNILEVER

Die Wurzeln von Unilever reichen zurück bis ins Jahr 1837. Damals bekommt der Franzose Gustave de Milly eine Genehmigung zur Erzeugung von Stearinkerzen und zur Fabrikation von Seife. Heute ist der Konzern in 190 Ländern mit seinen Produkten präsent.

161 Tsd.

MITARBEITER

53,7 Mrd.

EURO UMSATZ

400+

MARKEN

300

PRODUKTIONS-
STÄTTEN



5

5 — In Hochregallagern werden die Paletten vollautomatisch zu den Kommissionierplätzen und dem Warenausgang befördert.

6 — Eine gute Disposition ist die halbe Miete – beim Distribution Services Team in Heilbronn genauso wie in Maschen und im Control-Tower Freilassing.

7 — Vom Wareneingang über das Hochregallager geht es zu den Kommissionierplätzen und von dort aus zum Transport auf die Lkw.



► Aufstellung des jeweiligen Bedarfs der Handelskunden. Unilever stellt die Orders im Food Distribution Center selbst zu Paletten zusammen und zur Abholung bereit. „Die Kollegen im Control-Tower in Freilassing buchen dann über Onlineplattformen schon ein Zeitfenster für die Anlieferung per Lkw im jeweiligen Verteilzentrum des Handelskunden“, erläutert Karsten Rotter den Vorgang. In Maschen greift DB Cargo dafür auf einen Pool an erfahrenen Speditionspartnern zurück, die jeweils unterschiedliche Postleitzahlgebiete bedienen.

Diese fest definierten Entladezeitpunkte beim Handelskunden, zu denen der Lkw da sein muss, sind kritisch, damit die Ware abgenommen wird. „Das Zeitfenster für den Lkw-Nachlauf in Maschen können wir nur deshalb bereits bei Annahme des Auftrags buchen, weil der Schienenhauptlauf so zuverlässig und stabil läuft.“ Die unterjährigen saisonbedingten Volumenschwankungen stellen ebenfalls eine zusätzliche operative Herausforderung dar. „Damit pünktlich zu Beginn der Spargelsaison die Knorr Sauce Hollandaise in ausreichend



„Heilbronn ist der Dreh- und Angelpunkt für unser Lebensmittelgeschäft in Deutschland – deswegen brauchen wir hier auch einen verlässlichen Logistikpartner.“

CHRISTIAN HEINRICHS

Logistikmanager, Unilever Deutschland

44

Palettenstellplätze stehen pro Güterzug zur Verfügung.

großen Mengen beim Handel in den Regalen steht, muss kurzfristig ein Vielfaches der durchschnittlichen Mengen verschickt werden“, führt Christian Heinrichs weiter aus. „Genau dieser Herausforderung stellen sich die Kollegen im Control-Tower jeden Tag“, sagt Karsten Rotter nicht ohne Stolz.

Doch die Mitarbeiter im Tower bilden aus unterschiedlich großen Teilladungen nicht nur Komplettladungen, die per Güterwagen gefahren werden. Im Bedarfsfall werden parallel auch Mengen mit dem Lkw transportiert. Gerade diese umfassende Logistikherausforderung ist es, die Karsten Rotter an Unilever so schätzt. „Die meisten bringen uns nur mit Schienentransporten in Verbindung. Doch mit dieser Kundenlösung zeigen wir, dass wir ein Full-Service-Dienstleister sind.“

Und weil im Bereich der sogenannten Fast Moving Consumer Goods jede Minute zählt, setzt das von Rotter und seinen Kollegen entwickelte Transportkonzept beim Hauptlauf auf der Schiene auf den Nachtsprung.

Nachtsprung als Basis des Transportkonzepts

Die Praxis sieht so aus: Die Unilever-Kunden bestellen im Food Distribution Center in Heilbronn. Am Vormittag wird die Bestellung im Lager kommissioniert und per Lkw-Vorlauf zum Railport in Heilbronn transportiert. Dort wird die Ware auf Güterwagen umgeladen und startet gegen 18.00 Uhr Richtung Maschen. Die Züge fahren die ganze Nacht hindurch und kommen am frühen Nachmittag an, wo die Ware für die letzte Meile auf den Lkw umgeladen wird und so zu den Verteilzentren der Handelskunden gelangt. Je Güterwagen stehen dabei 44 Palettenstellplätze zur Verfügung: bei drei Güterwagen insgesamt 132 Plätze, die mit den verschiedenen Teilladungen optimal ausgelastet werden können. Das entspricht vier Lkw, die nicht über die Straße rollen. Und das fünfmal die Woche. Karsten Rotter: „Der Nachtsprung ist bei dieser klassischen Door-to-door- ▶





8

8 — Karsten Rotter und Christian Heinrichs begutachten die Paletten, die von Maschen aus in die nördlichsten Regionen Deutschlands verteilt werden.

9 — Im Logistikzentrum Maschen werden jährlich 200.000 Paletten umgeschlagen.

10 — Ein Vorteil dabei: Das Logistikzentrum liegt verkehrsgünstig mitten im Rangierbahnhof Maschen.



9

GENAUER BETRACHTET

Das Logistikzentrum Maschen gibt es seit 2013. Die Idee dahinter, an der Jörn Kallas, Leiter des Logistikzentrums, auch maßgeblich mitgewirkt hat, war folgende: Mitarbeiter, die aus unterschiedlichsten Gründen nicht mehr im Gleisbereich des Rangierbahnhofs Maschen arbeiten konnten, weiter zu beschäftigen. Dafür wurde das Areal einer ehemaligen Lagerhalle mit Laderampe in ein intermodales Logistikzentrum verwandelt, in dem seither Food- und Non-Food-Ware umgeschlagen wird: von Lkw auf Bahn und von Bahn auf Lkw. Zur festen Belegschaft von Jörn Kallas' Team zählen fünf Mitarbeiter, die im Zweischichtbetrieb zwischen 5.30 und 21.00 Uhr arbeiten.

► Lösung die Voraussetzung, um die Laufzeitanforderung von 48 Stunden halten zu können.“

48 Stunden, bis die Waren in den Hochregalen der Handelslager liegen? Insbesondere der Bereich FMCG ist ein äußerst zeitsensibles Segment in der Logistik. Bei Unilever läuft das reibungslos. Das kann Johannes Herrmann nur bestätigen: „Die Lieferungen auf der Schiene sind für uns fast genauso flexibel planbar wie entsprechende Verkehre auf der Straße, dabei aber um einiges verlässlicher,

wenn es um Verkehrsstaus oder die Verfügbarkeit von Transportkapazitäten geht.“ Für DB Cargo ist dieser Verkehr ein weiterer Schritt hin zum Lead Logistics Provider (LLP), der die gesamte Logistikkette in einer Hand hat – und mit Just-in-time-Verkehren etwaige Störungen per Lkw-Back-up problemlos abfedern kann. „Gerade wenn Waren in den Handel gehen, wird es zeitkritisch“, sagt Stephanie Reinert, Leiterin Sales & Operations Center Consumer Goods bei DB Cargo. „Hier müssen wir schnell sein, um

mithalten zu können. Mit dem multimodalen Logistikzentrum in Maschen ist das kein Problem.“

Logistikzentrum Maschen: Hub für Service und Zusatzleistungen

Verkehrsgünstig gelegen, mitten in Europas größtem Rangierbahnhof, sind eine rasche Abwicklung sowie

„Der Nachtsprung ist bei dieser klassischen Door-to-door-Lösung die Voraussetzung, um die Laufzeit-anforderung von 48 Stunden halten zu können.“

KARSTEN ROTTER

Key Account Manager, Sales & Operations
Center Consumer Goods, DB Cargo

individuelle Serviceleistungen möglich, wovon Unilever als Kunde profitiert. Karsten Rotter: „Es kann natürlich sein, dass eine Palette während des Transports von Heilbronn nach Maschen durch Umladeaktivitäten beschädigt wird. Dann können wir in Maschen unterstützen, sei es mit einer Zurecht-ladung oder Neufolierung, damit dann die Ware in tadellosem Zustand beim Handel angeliefert werden kann.“

Darüber hinaus können in Maschen ankommende Waren bei Bedarf auch zwischengelagert werden. Karsten Rotter: „Normalerweise lässt unsere Zeitschiene so etwas nicht zu, weil wir in diesem Logistikzentrum reines Crossdocking betreiben. Sprich, die Ware kommt rein und geht danach sofort auf den Lkw. Doch im Bedarfsfall können wir Waren für einige Stunden zwischenlagern.“

Nachhaltiger Service für positive CO₂-Bilanz bis 2030

Eine wesentliche Anforderung von Unilever an den neuen Verkehr war die Nachhaltigkeit des Transportkonzepts bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit – das musste bereits im Vorfeld ▶

10





„Durch die von uns angebotene multimodale Transportlösung haben wir für Unilever eine deutliche CO₂-Einsparung für die komplette Transportkette realisiert.“

STEPHANIE REINERT
Leiterin Sales & Operations Center
Consumer Goods, DB Cargo

11



► in der Beratungsleistung aufgegriffen und umgesetzt werden. Basierend auf dieser Vorgabe entwickelten Karsten Rotter und seine Kollegen ein maßgeschneidertes Logistikkonzept: „Gemeinsam mit den Kollegen im Control-Tower haben wir deshalb für Unilever ein kundenspezifisches Konzept zur Laderaumoptimierung entwickelt.“

Und weil das Konzept so gut funktioniert, baut das Unternehmen seinen Schienenanteil in der Logistik nun stetig aus und kann die zurückgelegten Lkw-Kilometer somit reduzieren. „Durch die von uns angebotene multimodale Transportlösung mit den Lkw-Vor- und -Nachläufen und dem Hauptlauf per Schiene haben wir beim Gesamttransport eine deutliche CO₂-Einsparung für die komplette Transportkette realisiert“, bilanziert

77%

weniger CO₂-Emissionen als bei vergleichbarem Straßenverkehr

Stephanie Reinert. „Der Hauptlauf auf der Schiene verursacht etwa 77 Prozent weniger CO₂-Emissionen als ein vergleichbarer Transport auf der Straße.“ Unilever will bis 2030 eine positive CO₂-Bilanz in der Produktion und Verwaltung erreichen und die Umweltbelastungen halbieren, die durch die Herstellung, den Transport und die Verwendung seiner Produkte entstehen. Viel Zuspruch für die Schienenstrategie komme außerdem direkt aus dem Markt und von anderen Konsumgüterherstellern, berichtet Karsten Rotter. Er sieht darin eine Bestätigung der eingeschlagenen Richtung. ●

12



11 — Die letzte Meile zu den Verteilzentren der Handelskunden wird mit Speditionspartnern realisiert.

12 — Von den Verteilzentren geht es dann per Lkw zu den jeweiligen Einzelhändlern.



Karsten Rotter, Key Account Manager,
Sales & Operations Center Consumer Goods, DB Cargo
karsten.rotter@deutschebahn.com

Mehr als Zug fahren

Der *Transport* für Unilever macht deutlich: Die Arbeit bei Europas größter Güterbahn beginnt, lange bevor die Wagen überhaupt rollen – Stichwort: *Beratung*. Und auch am Gleisende ist für die Logistiker von DB Cargo noch lange nicht Schluss – dort fangen die *Zusatzleistungen* oft erst richtig an. Und *Service* wird ohnehin von Anfang bis Ende großgeschrieben. Dank den vier Säulen, dem kompletten Leistungsspektrum, ist DB Cargo schon heute häufig ein essenzieller Bestandteil der Lieferketten seiner Kunden.

SÄULE

1

Beratung

SÄULE

2

Transport

SÄULE

3

Service

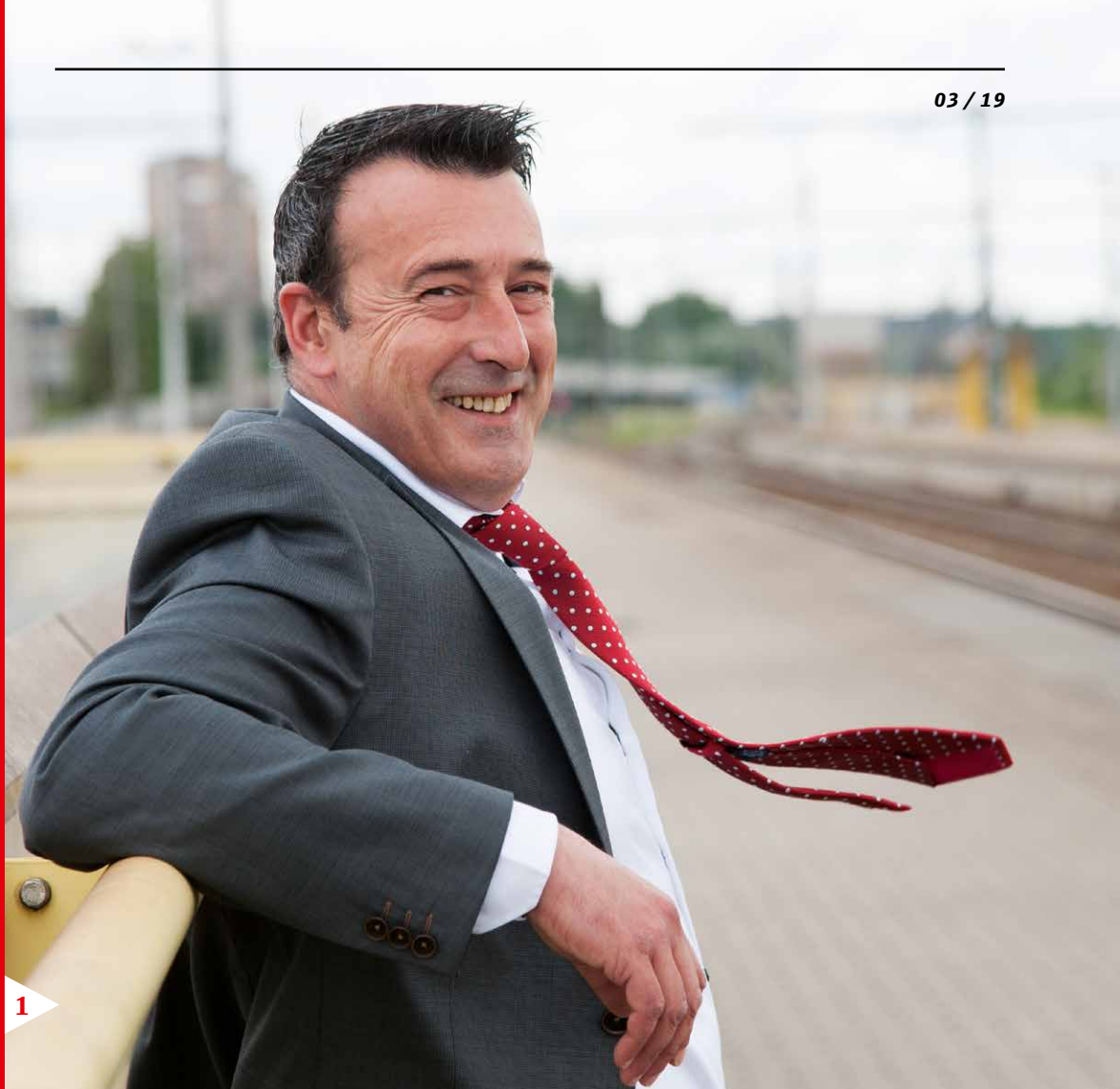
SÄULE

4

*Zusatz-
leistung*

1

Beratung



1

Beratung in Belgien

DB Cargo hat eine neue Produktionsgesellschaft gegründet: DB Cargo Belgium BVBA fokussiert sich seit Anfang des Jahres auf die Märkte Belgien, Niederlande und Luxemburg. Dabei ist für das Team in Antwerpen eines besonders wichtig: individuelle Kundenberatung.

Der belgische Markt verspricht großes Wachstumspotenzial. Das gilt besonders für die Häfen Antwerpen und Zeebrugge mit ihrer strategischen Bedeutung für den europäischen Güterverkehr. Am 1. Januar startete DB Cargo Belgium offiziell als Produktionsgesellschaft der DB Cargo Gruppe.

„Wir haben in Antwerpen ein äußerst erfahrenes und kompetentes Team, um den Markt Benelux vor Ort zu bedienen und zu entwickeln“, sagt Maarten de-Ridder, Head of International Sales bei DB Cargo. „Mit einer eigenständigen operativen Steuerung und Disposition können die Kollegen die Verkehre auch kundenspezifisch steuern. Zum Beispiel planen wir für unsere Kunden neben den wöchentlichen Abfahrtszeiten

unserer Züge auch die Vor- und Nachläufe mit dem Lkw. Wir haben von hier aus den gesamten Transport noch besser im Blick. Diese Leistung ist ein ganz klarer Standortvorteil, insbesondere gegenüber Wettbewerbern, von dem unsere Kunden profitieren. Unser Team ist vor Ort und hat lokales Know-how – ein unbezahlbarer Vorteil beim Realisieren der konkreten Transportbedürfnisse.“

1 — Jo Goyvaerts, Standortleiter Antwerpen, kennt die hiesigen Märkte genau.

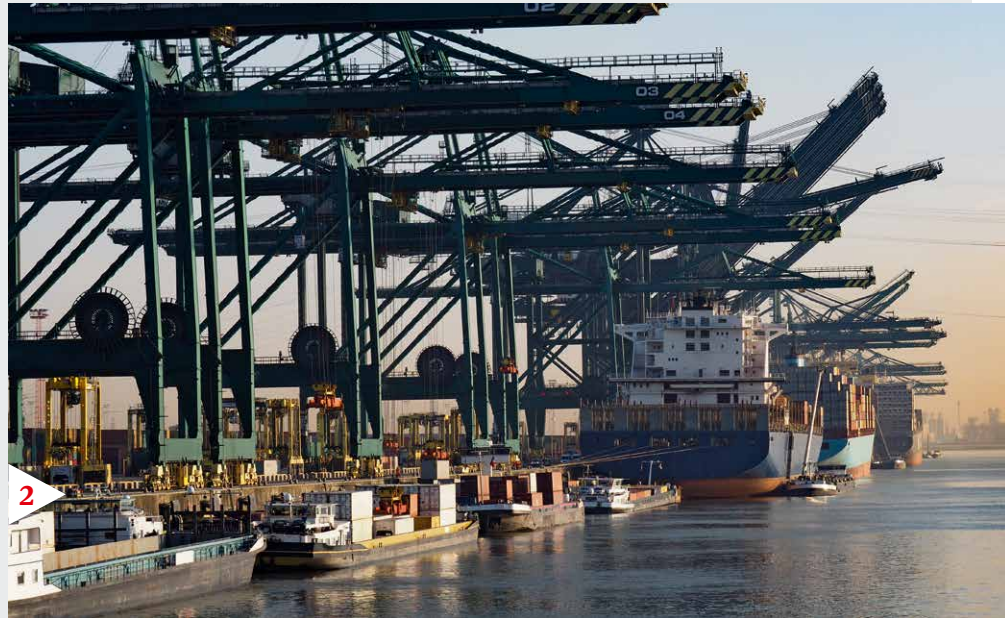
2 — 2018 wurden im Antwerpener Seehafen 235 Mio. Tonnen Fracht umgeschlagen.

„Wir wollen DB Cargo im hiesigen Markt bekannt machen: bei Verladern, beim Hafen und bei Spediteuren.“

JO GOYVAERTS
Head of Rail Services Belgium,
DB Cargo Belgium BVBA

Branchenübergreifender Service

Das Team in Antwerpen wurde in den vergangenen sechs Monaten ausgebaut. Zusätzlich wurde ein Operations Center aufgebaut, um das lokale Geschäft im Hafen der belgischen Metropole zu steuern. Insgesamt beschäftigt DB Cargo Belgium jetzt 150 Mitarbeiter – dadurch ist das Team für jede Kundenanfrage perfekt aufgestellt: schon bevor der erste Wagen rollt, beratend bei der Konzeption eines Verkehrs, in der operativen Steuerung der Züge, im Tagesgeschäft mit Kundenkontakt und bei der Planung von möglichen Zusatzleistungen. Das Team in Antwerpen steht seinen Neuen wie Bestandskunden dabei branchenübergreifend mit Rat und Tat zur Seite. Außerdem garantieren das neue Büro und die Ansprechpartner direkt vor Ort kurze Wege und einen noch schnelleren Informationsfluss. Für die



Kunden ist das ein Vorteil mit sofort spürbarem Effekt: Die Unterstützung durch die Experten von DB Cargo ist noch schneller, besser und auf ihre Bedürfnisse abgestimmt.

Wichtig sei es einerseits, für Neugeschäfte vor allem im Bereich Chemie ein attraktiver Partner zu sein und sich bei Bestandskunden als fester Teil der Lieferkette zu etablieren, betont Jo Goyvaerts, Standortleiter Antwerpen. „Außerdem wollen wir DB Cargo im hiesigen regionalen Markt bekannt machen: bei Verladern, beim Hafen und bei Spediteuren. So werden wir auch als Berater für unsere Kunden die erste Wahl.“ Das Ziel sei es, sich im belgischen Schienengüterverkehr als

Anbieter für nahtlose grenzüberschreitende und internationale Verkehre zu etablieren, unterstreicht auch Ghislain Bartholomé, CEO von DB Cargo Belgium BVBA.

Das Unternehmen fährt Ganzzug- und Einzelwagenverkehre zwischen Belgien und den Nachbarländern, meist auf dem Korridor über Aachen-West, nach Deutschland. Der Hauptsitz ist nahe des Antwerpener Hafens. Aus Antwerpen rollen vor allem intermodale Transporte und Verkehre für die Chemiebranche, während von Zeebrugge aus hauptsächlich Automobiltransporte und intermodale Verkehre starten. Von Gent aus werden die Verkehre der Stahlbranche und für den französischen Markt bedient. Großkunden wie Exxon oder Hupac loben schon jetzt die Präsenz vor Ort – und die direkte Kommunikation mit DB Cargo. •

SHORT FACTS

In Antwerpen liegen der zweitgrößte Hafen Europas und der zweitgrößte Chemiepark der Welt:

- 12.068 ha Fläche
- 1.000 km Schienen im Hafen
- 24 Mio. t Fracht auf der Schiene
- 8 intermodale Terminals
- 7,5 Mio. m³ Tanklager



Jo Goyvaerts, Head of Rail Services Belgium,
DB Cargo Belgium BVBA
jo.goyvaerts@deutschebahn.com

2

Transport

Teamleistung auf der Schiene

Von der Türkei nach Schweden: TRANSA und DB Cargo steuern für die BSH Hausgeräte GmbH den gesamten Schienenverkehr von Istanbul nach Schweden – über viele Ländergrenzen hinweg.



12 Tage

sind die Waschmaschinen, Wäschetrockner und Kleingeräte auf der mehr als 3.000 Kilometer langen Strecke unterwegs.

— In weltweit 42 Fabriken mit 61.000 Mitarbeitern stellt BSH unter anderem Waschmaschinen her (Symbolfoto).

Die Strecke ist beeindruckend, und die Produkte, die DB Cargo gemeinsam mit der Konzernschwester TRANSA für die BSH Hausgeräte GmbH von der Türkei über Deutschland nach Schweden transportiert, sind sehr unterschiedlich: Waschmaschinen, Kühlschränke, Spülmaschinen und mehr.

Seit 1995 ist die Türkei auf der Weltkarte der BSH zu finden. Mittlerweile ist die Tochter BSH Ev Aletleri der größte Hausgerätehersteller der Türkei und produziert jährlich mehr als vier Millionen Geräte im Raum Istanbul. Ein Großteil davon geht in den Export, nicht wenige davon nach Schweden. „Derzeit fahren wir in

DIE ROUTE

Insgesamt fünf Landesgesellschaften von DB Cargo sind an dem mehr als 3.000 Kilometer langen Transport beteiligt.



zwölf Monaten knapp 90.000 Geräte vom Bosphorus nach Skandinavien“, sagt Stephanie Reinert, Leiterin Sales & Operations Center Consumer Goods bei DB Cargo.

Etwa zwölf Tage sind die Waschmaschinen, Wäschetrockner und Kleingeräte auf der mehr als 3.000 Kilometer langen Strecke unterwegs – per Schiff würde es mehr als doppelt so lange dauern.

„Die Steuerung des Schienenverkehrs realisiert DB Cargo gemeinsam mit der Konzernschwester TRANSA und den Landesgesellschaften von DB Cargo in Deutschland, Rumänien, Bulgarien, Ungarn und Schweden – eine tolle europäische Teamleistung“, berichtet Stephanie Reinert.

In Schweden übernimmt dann eine weitere DB-Tochter, die Schenker AB, die Lieferungen und steuert die Feinverteilung per Lkw ab dem Lager Stockholm bis nach Finnland. „Der Kunde erhält so eine Full Load Solution mit dem Schwerpunkt Schiene aus dem europäischen DB-Teamzusammenspiel heraus“, bemerkt Stefan Munker.

„Für uns ist Nachhaltigkeit ein zentrales Thema“, sagt Anna-Katharina Mager, Referentin der Logistik bei BSH. „Und genau dafür ist dieses Angebot ideal: Denn mit DB Cargo und TRANSA sind wir in der Lage, Straßen und Umwelt zu entlasten. Allein auf dieser Strecke sparen wir mehr als 230 Tonnen CO₂ ein.“ ●



„Die Steuerung des Schienenverkehrs realisiert DB Cargo gemeinsam mit der Konzernschwester TRANSA und den Landesgesellschaften von DB Cargo – eine tolle europäische Teamleistung.“

STEPHANIE REINERT

Leiterin Sales & Operations Center
Consumer Goods, DB Cargo

BSH HAUSGERÄTE

BSH Hausgeräte GmbH wurde gegründet als Gemeinschaftsunternehmen von Bosch und Siemens und ist seit 2015 ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Bosch-Gruppe. BSH erzielte 2018 einen Umsatz von rund 13,4 Milliarden Euro; in Europa ist das Unternehmen damit der größte Hausgerätehersteller.



Stephanie Reinert, Leiterin Sales & Operations Center
Consumer Goods, DB Cargo
stephanie.reinert@deutschebahn.com

Stefan Munker, Head of Business Development Regional,
TRANSA Spedition GmbH
stefan.munker@transa.de

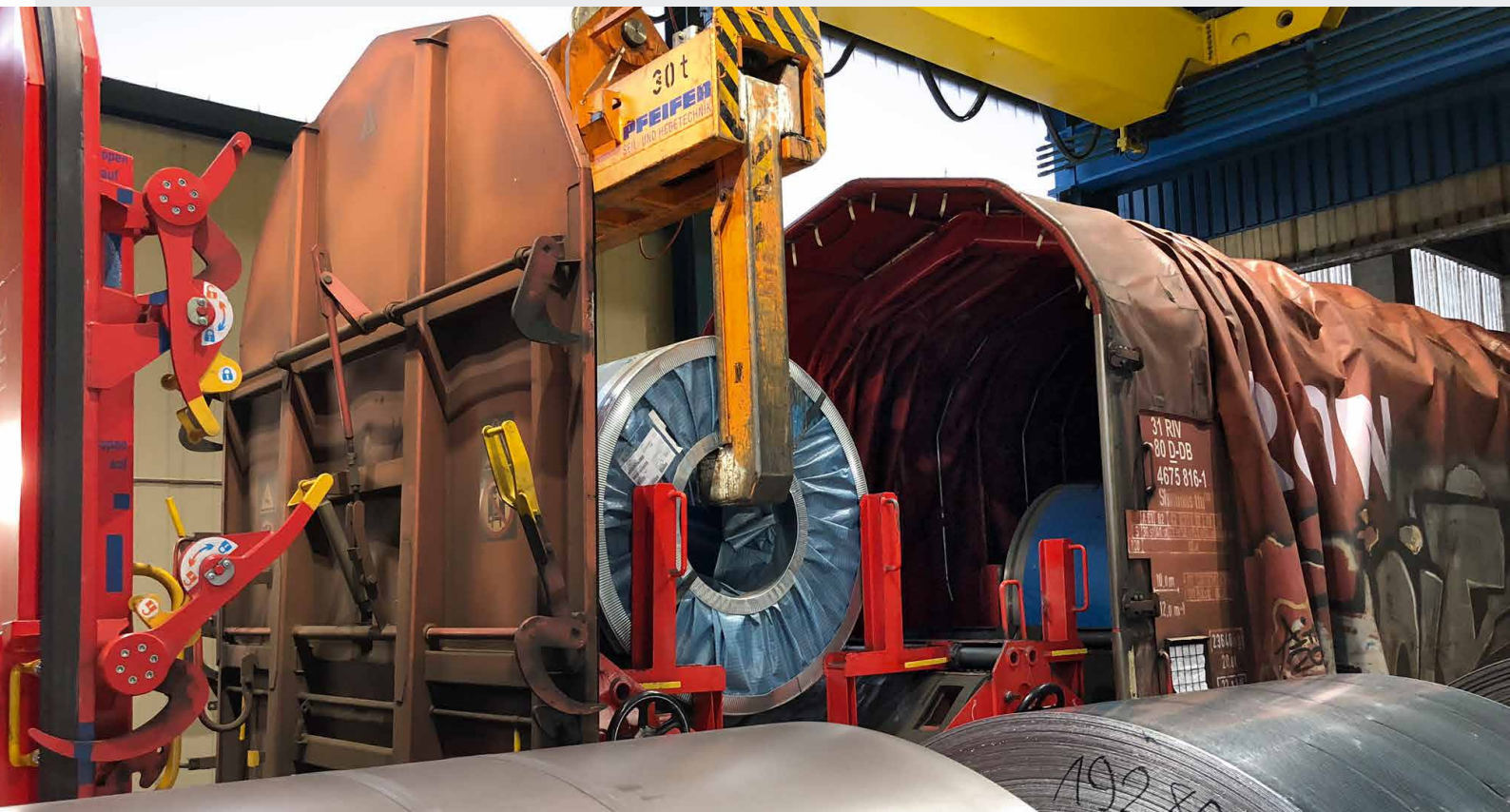
Ausgeklügeltes Logistikkonzept

Die Produktion der Jacob Bek GmbH steigt stetig – doch die Lagermöglichkeiten sind begrenzt. Mit einer gezielten Zulaufsteuerung im Einzelwagensystem löst DB Cargo das Problem.

— Die witterungs-empfindlichen Stahlcoils werden durch eine PVC-beschichtete Gewebeplane geschützt.

Sie ist ein Traditionsunternehmen: Die Jacob Bek GmbH ist seit über 190 Jahren in Ulm und Umgebung als zuverlässiger Partner für Handwerk und Industrie bekannt. Das Handelsunternehmen stellt eine breite Palette an Produkten in den Bereichen Walzstahl, Rohre, Flachprodukte, Edelstahl, Blankstahl und NE-Metalle her. Mit der hauseigenen Feinblech-anarbeitung und verschiedenen Sägen kommt das Traditionsunternehmen heute auf ein Absatzvolumen von rund 200.000 Tonnen im Jahr.

Auf etwa 130.000 Tonnen im Jahr ist das Produktionsvolumen im Bereich Coilanarbeitung von Jacob Bek in den vergangenen fünf Jahren gewachsen – trotz knapper Lagerflächen. Die Lösung des Problems erklärt Dieter Leewen vom Metals Customer Service bei DB Cargo: „Unsere gezielte Zulaufsteuerung garantiert die ständige Verfügbarkeit des Materials.“ Zudem muss sichergestellt sein, dass die Ware in relativ kurzer Zeit angeliefert wird. DB Cargo bietet beides: „Mithilfe unseres kundenindividuellen Konzepts im Einzelwagennetz bieten





1

1 — Die Lagerfläche auf dem Betriebsgelände in Ulm-Donautal ist überdacht und teilweise beheizt.



2

2 — Bei Jacob Bek können Stahlblechzuschnitte bis zu einer Größe von 2 x 8 Metern produziert werden.



„Die Zulaufsteuerung mit verschiedenen Lieferanten auf dem Gleis wird in Zusammenarbeit mit DB Cargo planbar.“

HARALD KRAFT
Leitung Logistik
Jacob Bek GmbH

130 Tsd.

Tonnen beträgt das jährliche Produktionsvolumen im Bereich Coilanarbeitung der Jakob Bek GmbH.

wir Versorgungssicherheit und gewährleisten, dass der Kunde immer genügend Mengen zur Verfügung hat und die Produktion nicht zum Erliegen kommt. So stellen wir eine kontinuierliche Werksver- und -entsorgung sicher.“

Dazu wurde in Zusammenarbeit mit der Produktion, dem Wagenmanagement, dem Produktmanagement und dem Vertrieb das Konzept erarbeitet. Zweimal täglich stellt DB Cargo vier mit Coils beladene Shimmns-Wagen sowie zwei Rils-

Wagen mit Spezialblechen zu. Mit dem Produktionswachstum des Ulmer Unternehmens ist auch das Transportvolumen gestiegen, sagt Leewen: „Auf jetzt 105.000 Tonnen Empfangsaufkommen jährlich.“

Und der Kunde ist zufrieden. „Für uns bietet das Konzept erhebliche Vorteile“, sagt Harald Kraft, Logistikleiter bei Jacob Bek. „Wir haben dadurch im Empfang einen bedarfsgerechten Wareneingang. Ich kann die Menge, die wir benötigen, exakt steuern. Die Zulaufsteuerung verschiedener Lieferanten auf dem Gleis wird in Zusam-

menarbeit mit DB Cargo planbar.“ Diese einfache Integration der Logistikdienstleistungen von DB Cargo in die Prozesse der Kunden ist dabei ein weiterer Vorteil, den insbesondere der Einzelwagenverkehr bietet.

Zwar telefonieren Kraft und Leewen mindestens einmal pro Woche miteinander. „Aber selbst wenn es außer der Reihe einmal eilig wird, können wir uns auf ein Abrufverfahren von Shimmns- oder Rils-Wagen verlassen“, sagt Kraft. Das gelungene Konzept soll ausgebaut werden: „Wir wollen versuchen, das Angebot noch einmal zu verfeinern, um die Standzeiten der Ware weiter zu minimieren“, sagt Leewen und hat dabei stets einen Blick auf die Kunden- und Marktbefürfnisse, denn nur so lassen sich marktfähige Branchenprodukte gezielt weiterentwickeln. •

SHORT FACTS

Jacob Bek Stahlgroßhandel in Ulm:

- 140 qualifizierte Mitarbeiter
- 26.000 Quadratmeter Lagerfläche
- 50.000 Aufträge im Jahr
- 125.000 Artikel im Sortiment

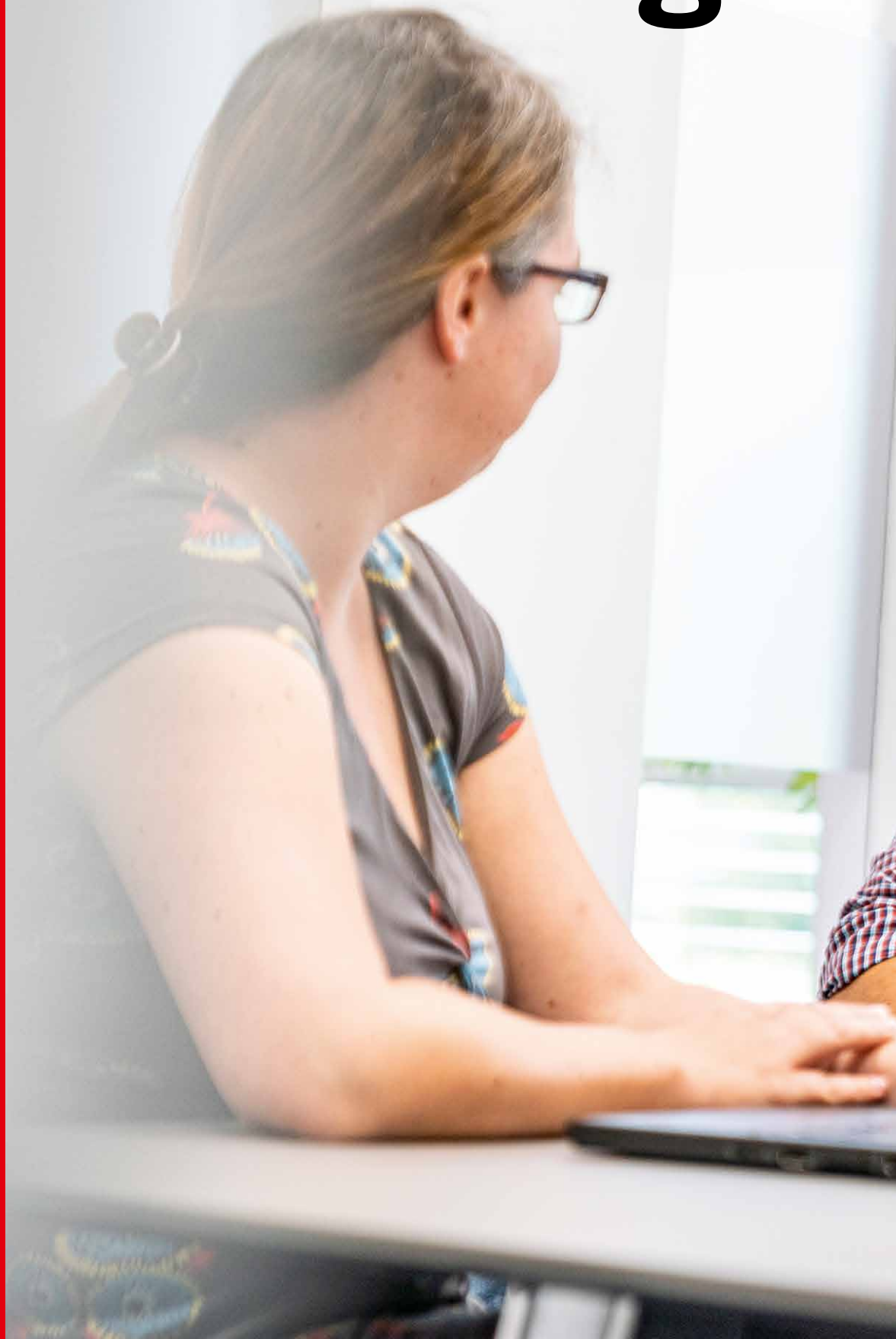


Dieter Leewen, Metals Customer Service, DB Cargo AG
dieter.leewen@deutschebahn.com

3

Service

Mit weniger



— Einfacher und mit mehr Funktionen: Christina Winklhofer und Thomas Niederholz gehören zum Entwickler-Team von link2rail im Lab Duisburg.

Klicks ans Ziel

Die Bestellung von Güterwagen bei DB Cargo wird künftig einfacher. Dafür sorgt ab Herbst die neue Plattform link2rail, die den Kunden noch weitere Vorteile bieten wird.





1 — *Eins nach dem anderen: Jürgen Bosse und Christina Winklhofer besprechen das weitere Vorgehen.*

2 — *Immer offen für die Kunden: Phillip Naujoks leitet das Team im Lab Duisburg.*



„Auf der Basis von Sensorik- und Telematikdaten definieren wir Produkte, mit denen wir für unsere Kunden einen Mehrwert schaffen können.“

JÜRGEN BOSSE
Leiter Digitaler Vertrieb link2rail



3 — *Wer macht was? Kathrina Schneider hat die Anforderungen der Kunden und die internen und externen To-dos im Blick.*

4 — *Wo gehört was hin? Elvira Schneider und Daniel Thiede diskutieren über die Benutzeroberfläche von link2rail.*

5 — *Normalerweise auf Augenhöhe: Programmiererin Elvira Schneider und Milena Weber.*



Individuell angepasst

Die Digitalisierung bei DB Cargo nimmt immer konkretere Formen an. Im Lab in Duisburg arbeitet derzeit ein Team an letzten Anpassungen, bevor die Plattform link2rail im Herbst an die Kunden ausgerollt wird. Dann werden die neuen Möglichkeiten verfügbar sein, die DB Cargo auf der Messe transport logistic erstmals vorgestellt hatte.

Das Wichtigste: Regelmäßige Prozesse werden stark vereinfacht. „Selbst bei wiederkehrenden Bestellungen mussten die Kunden bisher viele notwendige Angaben immer neu machen“, berichtet Jürgen Bosse, Leiter Digitaler Vertrieb link2rail. Künftig lassen sich auf der link2rail-Plattform Vorlagen speichern und mit wenigen Klicks, etwa zu gewünschten Lieferdaten, ergänzen und absenden.

Und noch mit einer weiteren Erleichterung wird link2rail aufwarten, die viele Unternehmen freuen dürfte: „Manche Kunden benötigen einen gesonderten Frachtbrief pro Wagen. Dazu muss bislang jeder dieser Wagen einzeln gebucht werden. Künftig setzen sie da einfach ein Häkchen“, erläutert Bosse.

Die Plattform link2rail wird drei Zugangswege bieten: ein Portal im Internet-Browser, Apps für mobile Endgeräte und API-Schnittstellen. Über Letztere fließen die Daten direkt in die Unternehmenssoftware des Kunden.

Das Customer Lab in Duisburg bietet dafür jegliche Unterstützung an. Für die Einrichtung der API gibt es beispielsweise spezielle Test-Datensätze. Aber auch für die Anwendung und Anpassung des Internet-Portals steht das Team den Kunden mit Rat und Tat zur Seite – und das sogar vor Ort.

„Unser Customer Lab hier in Duisburg ist nicht nur eine Programmier-Werkstatt. Wir wollen es auch für Workshops nutzen“, sagt Phillip Naujoks, der das Team in Duisburg leitet. Interessierte Kunden werden eingeladen und durch den Anpassungsprozess geführt. „Die Anwender können Einstellungen selbst vornehmen und die Ansicht personalisieren. Aber zuerst schauen wir gemeinsam, was gewünscht und gebraucht wird, und erarbeiten die passende Lösung“, erläutert Naujoks. So lässt sich zum Beispiel einstellen, dass bei der Buchung nur solche Güterwagentypen aus dem umfangreichen Katalog angezeigt werden, die das jeweilige Unternehmen auch wirklich benötigen könnte.

In link2rail integriert werden außerdem die neuen Sensorik- und Track-&-Trace-Funktionalitäten. „Der Kunde sieht auf einer Karte, wo sein Wagen ist. Kommt es zu Verzögerungen, besteht die Möglichkeit, proaktiv zu benachrichtigen. Auf der Basis von Sensorik- und Telematikdaten definieren wir Produkte, mit denen wir für unsere Kunden einen Mehrwert schaffen können“, sagt Jürgen Bosse. Es gibt verschiedene Sensoren, zum Beispiel für Temperatur und Feuchtigkeit.

DB CARGO LAB DUISBURG

Im DB Cargo Lab in Duisburg arbeitet ein Experten-Team an der Programmierung und Weiterentwicklung der neuen Plattform link2rail. In enger Abstimmung mit dem Kunden – auf Wunsch auch vor Ort in Workshops – werden Prozesse analysiert, Anforderungen ausgearbeitet, Individualisierungen umgesetzt und die Endanwender geschult.

Das Customer Lab steht allen Kunden offen. Angesprochen sind dabei nicht nur IT-Experten, sondern auch Logistikeinkäufer und Endanwender. „Wir freuen uns schon auf die Zusammenarbeit und das Feedback. Denn wir wollen link2rail natürlich kreativ weiterentwickeln und ausbauen – und damit langfristig Einfluss auf die Entwicklung des Schienengüterverkehrs nehmen“, sagt Phillip Naujoks. •



Jürgen Bosse,
Leiter Digitaler Vertrieb link2rail
juergen.bosse@deutschebahn.com



4

Zusatz-
leistung

— Egal ob ein Container, zwei oder auch mehrere – TFG Transfracht kümmert sich mit viel Know-how um jede Box.

Bis zur letzten Meile

Jeder der angepeilten eine Million Container, die TFG Transfracht 2019 transportieren wird, legt im Schnitt 600 Kilometer auf der Schiene und nur 27 Kilometer auf der Straße zurück.



Für Kunden sind auch die letzten Meter des Transports wichtig und bei der Just-in-time-Planung von Produktionsabläufen vielleicht sogar entscheidend. Sie müssen genau wissen, ob im anvisierten Zeitfenster auch die nötige Menge an Containern zur Verfügung steht – auf der Schiene und auf dem Lkw, damit

sie Kapazitäten entsprechend planen können. Da gerade die letzte Meile in der jüngsten Vergangenheit oft ein entscheidender Engpass war – Stichwort Fahrermangel –, ist die Kapazitätstransparenz auf der letzten Meile ein Alleinstellungsmerkmal in der Ver- und Entsorgung von Industrie und Handel.

box2rail 2.0

Deswegen geht die Online-Buchungsplattform box2rail, die bereits auf der



„Es macht enorm Spaß, die Möglichkeiten der Digitalisierung in Kundennutzen umzuwandeln.“

DR. BERND PAHNKE
Sprecher der Geschäftsführung
TFG Transfracht

transport logistic 2017 gelauncht wurde, in diesem Jahr mit einer Neuheit im Schienengüterverkehr in die nächste Stufe: der neu implementierten Kapazitätsanzeige für den Lkw. Neben der bereits bestehenden Kapazitätsanzeige für die Schiene bietet box2rail 2.0 damit einen gesamten Überblick über die Kapazitäten der kompletten Transportkette.

box2rail steht für Containerbuchungen ab einem Container in nur wenigen Klicks. In nur drei Schritten

gelangt die Box auf die Schiene: Transportanfrage, Angebot und Buchung. Eine Buchungsanfrage erfordert lediglich vier Angaben: Seehafen, Bestimmungsort, Versanddatum und Containerart. Im direkten Anschluss erfolgen eine Kapazitätsübersicht auf der Schiene sowie der Straße und eine sofortige Preisauskunft – ganz ohne Registrierung. Diese kleine, aber feine Zusatzleistung kommt bei den Kunden gut an, das bestätigt auch Dr. Bernd Pahnke, Sprecher der Geschäftsführung TFG Transfracht: „Wir merken das an den Klickzahlen und am Feedback der Kunden, die uns direkt zurückspielen, wie das neue Angebot ihre Prozesse vereinfacht.“

Denn Kunden profitieren von einem verschlankten Buchungsprozess, intuitiver Bedienbarkeit, Kosten- und Kapazitätstransparenz, Echtzeit-Service und Live-Bonitätsprüfung für sofortige Buchung. Die Umweltfreundlichkeit der Schiene und nicht zuletzt das flächendeckende Albatros-Express-Netzwerk im Seehafen-hinterlandverkehr der TFG sind weitere Argumente für die Entscheidung, seine Box einfach per Schiene zu transportieren.

Neue Wege

„Egal ob ein, zwei oder auch mehrere Container – bei box2rail zählt jede Box! Damit wollen wir noch mehr Kunden für die Schiene begeistern

BOX2RAIL

Bahntransporte einfach, schnell und kostentransparent gebucht – dafür steht box2rail. box2rail ermöglicht in nur wenigen Klicks Containerbuchungen „port to door“ auf der Schiene – sicher, schnell und umweltfreundlich. Von den deutschen Seehäfen und Koper (Slowenien) direkt zum Endempfänger in das Hinterland – nach Deutschland, Österreich oder in die Schweiz – und vom Urverlader zu den deutschen Seehäfen sowie nach Koper. Klick & rail unter: www.box2rail.com

und zeigen, dass Bahntransporte einfach sind. Zudem macht es enorm Spaß, die Möglichkeiten der Digitalisierung in Kundennutzen umzuwandeln und auch neue Wege in Sachen Transparenz in der Logistik zu gehen – wie mit unserer Lkw- und Schienen-Kapazitätsanzeige“, betont Dr. Bernd Pahnke. ●



Agatha Sick, Managerin Marketing Kommunikation,
TFG Transfracht
agatha.sick@deutschebahn.com



1. TRANSPORTANFRAGE

Benötigte Angaben
Seehafen, Bestimmungsort, Versanddatum und Containerart



2. ANGEBOT

Direkte Anzeige
Kapazitätsübersicht und sofortige Preisauskunft ohne Registrierung



3. BUCHUNG

Dynamische Unterstützung
Direkte Anzeige von Mehrkosten und box2rail-Support über einen Livechat

Multimodale Stahllogistik im Wachstum

Mit ihrem ausgedehnten Railport-Netzwerk ermöglicht DB Cargo die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene. Speziell für die Stahlbranche soll dieses Netzwerk weiter ausgebaut werden.

Wer Metallgüter auf die Schiene bringen will, hat schon heute eine große Auswahl an Railports in ganz Europa, die DB Cargo teils allein, teils mit Partnern betreibt. An diesen Standorten werden neben dem Umschlag von der Straße auf die Schiene individuelle Lager- und Logistikleistungen für die Kunden erbracht. Das Ziel: Der Lkw soll – wo immer möglich – nur noch auf der ersten und letzten Meile zum Einsatz kommen. Immer mehr Kunden ohne eigenen Gleisanschluss oder mit besonderen Logistikbedürfnissen sollen den Hauptanteil ihrer

Transporte mit der Bahn abwickeln können.

Besonders in Deutschland, aber auch in Norditalien, den Niederlanden und in Teilen Frankreichs ist die Railport-Dichte zwar bereits hoch, das Netzwerk soll aber noch weiter ausgebaut werden. Lücken gibt es zudem vor allem in den östlichen und südöstlichen EU-Ländern. So existieren etwa in Polen, der Tschechischen Republik oder auch der Slowakei derzeit nur vereinzelte Railports, die den Anforderungen und den Kapazitäten im Bereich der Stahllogistik gerecht werden. „Das soll sich ändern“, findet Thomas Grein, der bei DB Cargo in Mainz die multi-



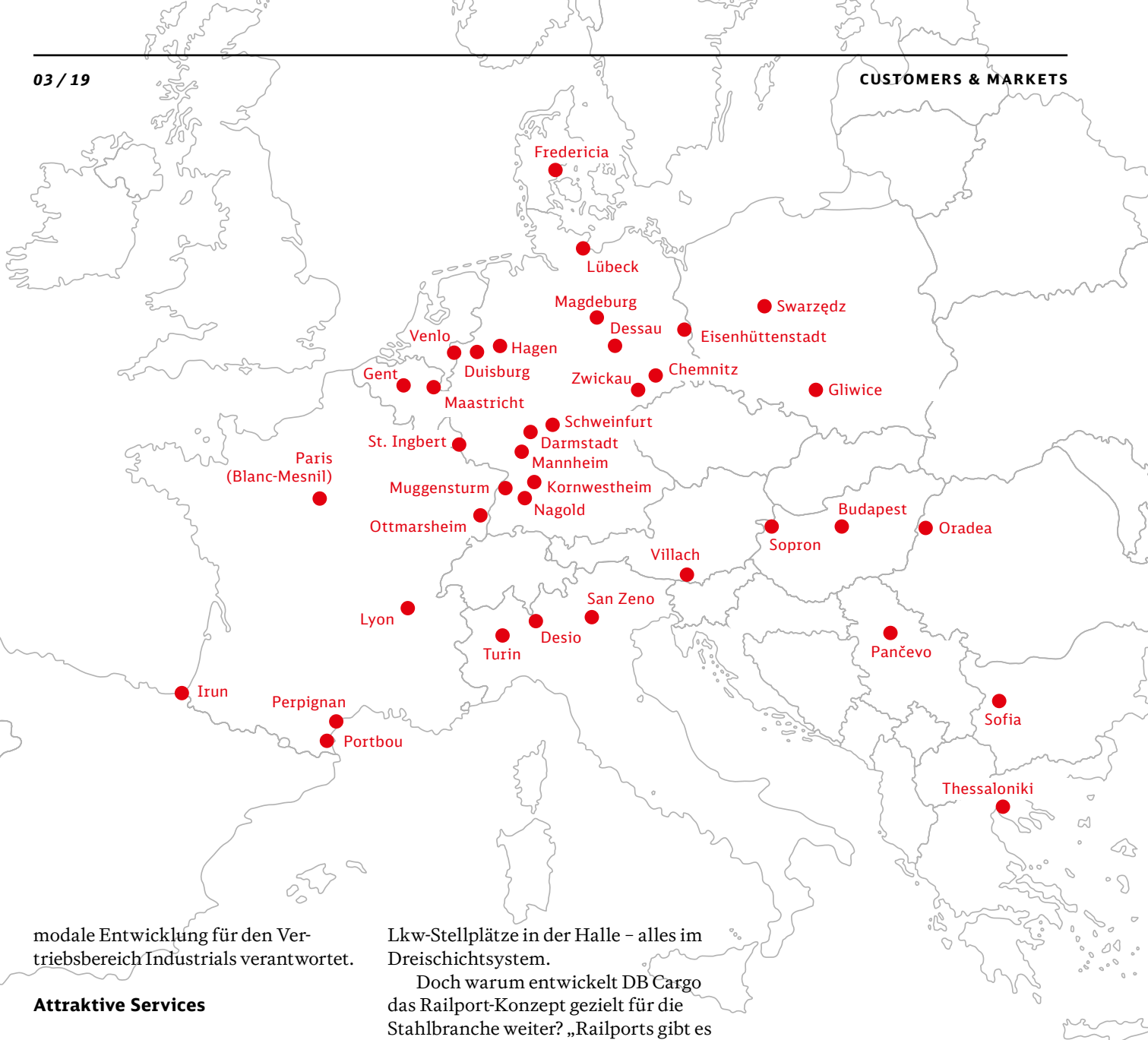
„Railports stellen mit ihren individuellen Logistikkonzepten für die Stahlbranche eine echte Alternative zum reinen Transport auf der Straße dar.“

THOMAS GREIN

Projektleiter Multimodale Logistik
Product Management Single Wagon Network
Industrial Sales



— *Stahl-Railports sind besonders auf die Bedürfnisse der Branche zugeschnitten.*



modale Entwicklung für den Vertriebsbereich Industrials verantwortet.

Attraktive Services

Zum Treiber des Ausbaus hat die Güterbahn die Stahlbranche bestimmt. Über den reinen Transport und Umschlag hinaus sollen die Kunden hier mit diversen Mehrwertdiensten wie klima- und feuchtigkeitsgeführter Lagerung, Kommissionierung, Just-in-time- oder Just-in-sequence-Zustellungen, Materialkontrollen und weiteren Handling-Services überzeugt werden.

Wie das konkret aussieht, zeigt das Stahllogistikzentrum in Hagen: Dort wurden 2018 über 700.000 Tonnen Stahl über die Schiene ein- und ausgelagert. Coils mit einem Gesamtgewicht von 40.000 Tonnen finden dort gleichzeitig Platz. Zur Verfügung stehen zwei 35-Tonnen-Kräne, 180 Meter Gleis für 13 Shimmns-Wagen und drei

Lkw-Stellplätze in der Halle – alles im Dreischichtsystem.

Doch warum entwickelt DB Cargo das Railport-Konzept gezielt für die Stahlbranche weiter? „Railports gibt es grundsätzlich viele am Markt. Speziell für die Stahlbranche sehen wir eine stark wachsende Nachfrage und gleichzeitig sehr spezielle Anforderungen an die Umschlags- und Lagerlogistik“, erklärt Thomas Grein. Gerade hochwertige Stahlprodukte wie beispielsweise Coils müssen schonend bewegt und witterungsgeschützt gelagert werden und stellen durch ihr hohes Gewicht von teilweise mehr als 30 Tonnen umfangreiche Anforderungen an das Handling. Zudem sind für den Logistiksektor zunehmende Einschränkungen im Lkw-Direkttransport festzustellen. Traditionell etablierte Just-in-time-Konzepte stoßen dabei aufgrund von Engpässen bei der Infrastruktur, dem Laderaum oder den Fahrern an ihre Grenzen. ▶

WER KANN EINEN RAILPORT NUTZEN?

1. Kunden ohne Gleisanschluss im Versand oder im Empfang, die Güter per Schiene transportieren wollen
2. Kunden mit Bedarf an umfassenden Logistikdienstleistungen:
 - a. Lagerkonzepte auf Industriestandard
 - b. Just-in-time-/Just-in-sequence-Zustellungen – „letzte Meile“
 - c. Handling von Metallgütern mit hoher Tonnage (bis zu 35 t)
 - d. Nutzung von Zusatzleistungen (Qualitätsprüfung, Ver-/Entpackung etc.)

► Hier stellt DB Cargo mit dem Railport-Ansatz eine echte Alternative bereit.

Zwei Herangehensweisen

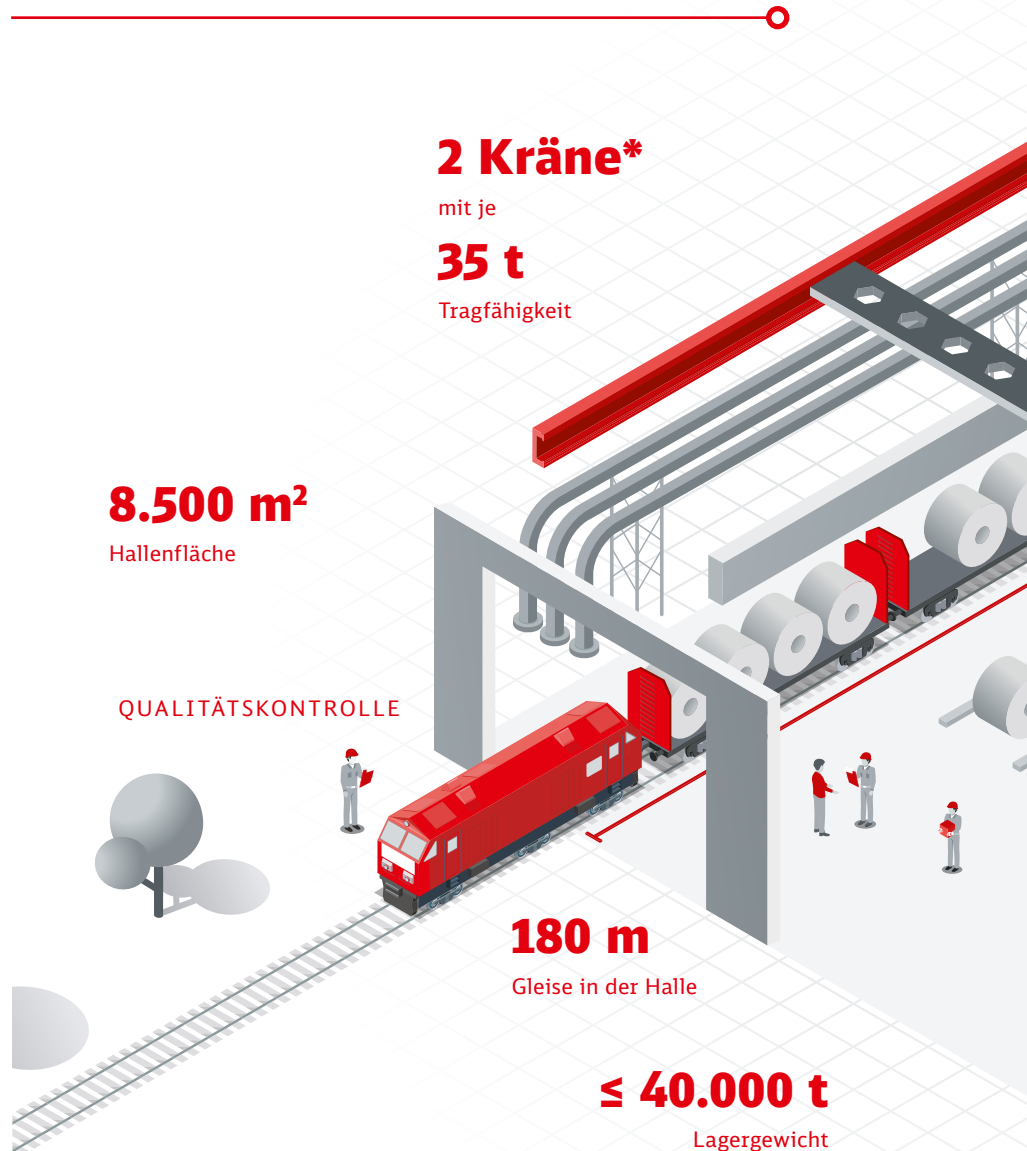
Die multimodale Stahllogistik wird daher als Wachstumsmarkt angesehen, auf dem sich DB Cargo mit zwei Ansätzen positioniert, wie Grein erläutert: „In Deutschland sind wir eher kundenindividuell aktiv. Das heißt, wir entwickeln maßgeschneiderte Logistiklösungen von reiner Lagerhaltung bis hin zur Verzahnung mit den Produktionsprozessen des Endempfängers. In Osteuropa gehen wir dagegen strategisch vor und schaffen Angebote, um Regionen gezielt für den Umschlag von der Schiene auf die Straße zu erschließen und auszubauen.“

So sollen sowohl in Deutschland als auch in Osteuropa in den kommenden Jahren neue Stahl-Railports entstehen. „Wir planen zum Beispiel, in Schlesien bis 2021 einen Railport in Betrieb zu nehmen“, so Thomas Grein. Der Standort soll speziell auf hochwertige Stahlprodukte ausgerichtet werden und auch die angrenzenden Regionen im Osten der Tschechischen Republik und im Westen der Slowakei abdecken.

DB Cargo kooperiert dabei bevorzugt mit Logistikdienstleistern, die Know-how im Lagerungs- und Transportbereich mitbringen und zudem regional vernetzt sind. Dabei begrüßt DB Cargo die strategische Zusammenarbeit mit Kunden, um solche Entwicklungen auch gemeinsam gestalten zu können. Die positiven Rahmenbedingungen im Logistiksektor, die multimodale Konzepte mit einer starken Schiene im Hauptlauf fordern und fördern, bestärken DB Cargo in dieser Entwicklung. •

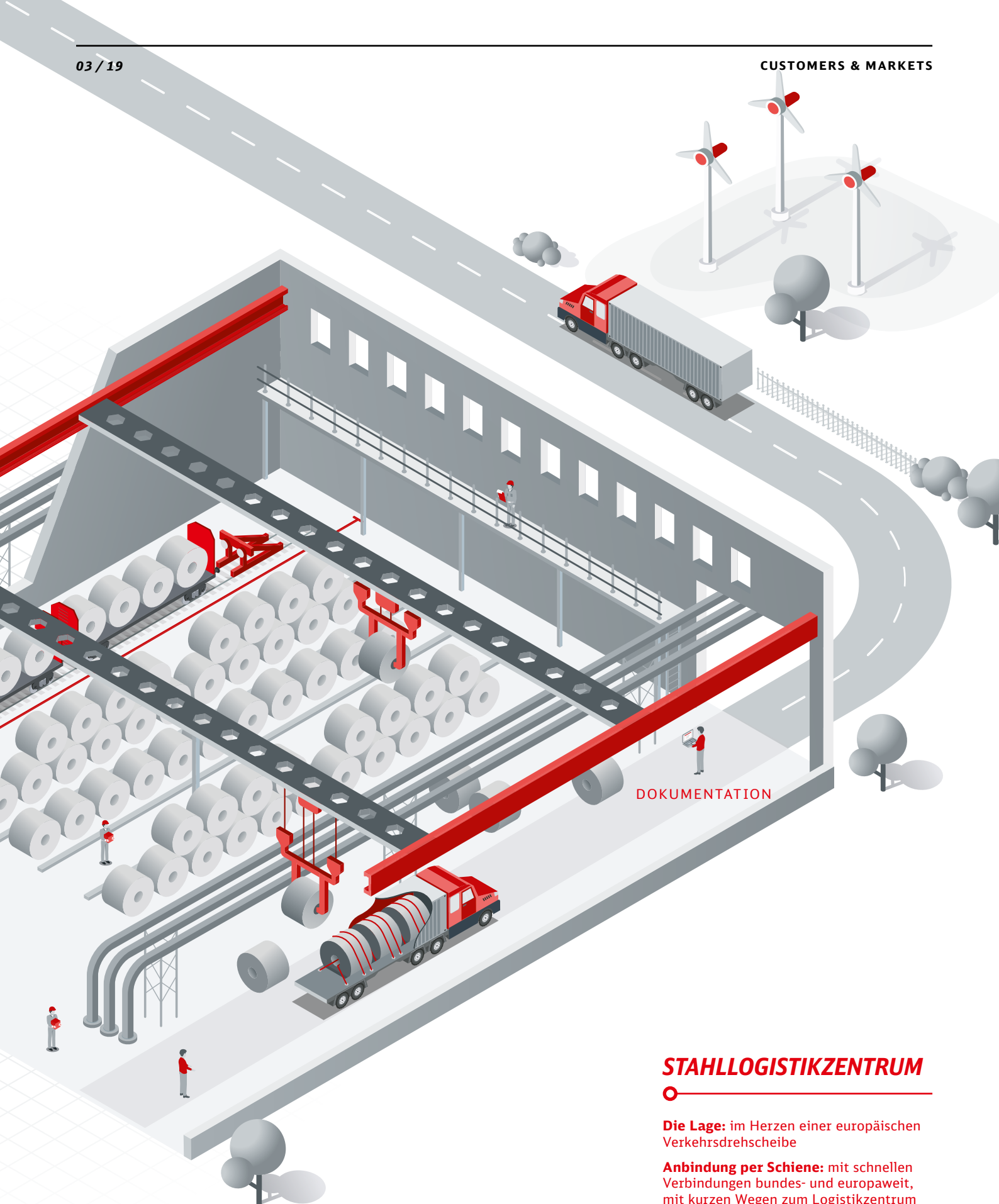
DER SERVICE

- ✓ Flexible Arbeitszeiten für Just-in-time-Logistik
- ✓ Arbeit im Dreischichtsystem
- ✓ Organisation des Schienen- und Straßenvorlaufs und -nachlaufs
- ✓ Ständige Kommunikation mit allen Beteiligten
- ✓ Proaktive Information: umgehende Benachrichtigung bei Unregelmäßigkeiten
- ✓ Klimadaten auf Wunsch verfügbar



Thomas Grein, Projektleiter Multimodale Logistik
Industrial Sales, DB Cargo
thomas.t.grein@deutschebahn.com

* Am Beispiel des Stahllogistikzentrums Hagen.



DOKUMENTATION

STAHLLOGISTIKZENTRUM

Die Lage: im Herzen einer europäischen Verkehrsdrehscheibe

Anbindung per Schiene: mit schnellen Verbindungen bundes- und europaweit, mit kurzen Wegen zum Logistikzentrum per Straße

Nachhaltig mit jeder Faser

Mit Holztransporten für die Bayerischen Staatsforsten erhöht DB Cargo Logistics die Nachhaltigkeit von Kleidung und Textilien.



Kaum etwas ist so flüchtig wie die Mode. Wechselnde Trends, ein hoher Preisdruck und komplexe Lieferketten sorgen dafür, dass Händler und Marken ständig ihre Produktreihen überprüfen und erneuern müssen. Nun wird der Trend zur Nachhaltigkeit immer stärker – auch bei Textilien.

Dabei bedeutet der Nachhaltigkeitstrend, dass nicht nur Lieferketten „grüner“ organisiert werden, sondern die Hersteller auch bei der Auswahl der Ressourcen schon den Nachhaltigkeitsgedanken im Hinterkopf haben müssen. Klar, Baumwolle, Wolle oder Angora sind natürliche Fasern. Aber auch holzbasierte Fasern gelten schon

längst als Öko-Grundstoff in der Textilherstellung. Aus dem einfachen Grund: Der Grundstoff von Viskose, Modal oder Lyocell ist pflanzlich. Er wird aus der Zellulose, also Holz, gewonnen.

Nachhaltigkeit im Produkt

Einer der großen Produzenten solcher nachhaltigen Fasern ist die Lenzing AG aus Österreich. Aus rund 800.000 Atrö-Tonnen Buchenholz stellt das Unternehmen im österreichischen Stammwerk rund 300.000 Tonnen Zellstoff im Jahr her, der anschließend zu Viskose und Modal weiterverarbeitet wird. Unter den Marken TENCEL™, LENZING™, ECOVERO™ und ▶

— *Allein im Jahr 2018 wurden weltweit 106 Millionen Tonnen Fasern produziert – 6 Prozent davon waren holzbasierte Zellulosefasern.*

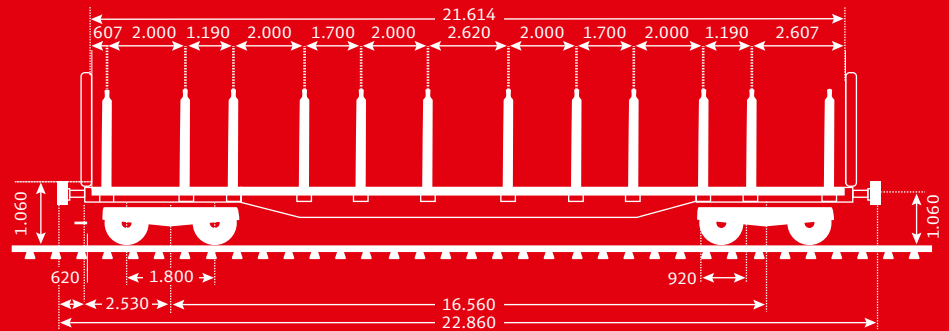


DIE FAKTEN

Runghöhe: 2,00 m
Ladebreite: 2,65 m
Ladehöhe: 2,73 m
Ladefläche: ca. 57 qm
 (ideal für Rundholz von 3–5 m Länge)

Tragfähigkeit: 63,5 t
Ø Eigengewicht: 26.500 kg

RNOOS 644 Besonders einfache Bedienung durch Drehungssystem.



► VEOCEL™ werden die Fasern zur Produktion von Textilien und Vliesprodukten verwendet. Armeangels, Mavi oder Levi's zum Beispiel setzen auf diesen nachweislich nachhaltigen Rohstoff.

Hinter TENCEL™, ECOVERO™ und VEOCEL™ stecken nicht nur das langjährige Know-how der Lenzing-Mitarbeiter, sondern auch ein handfestes Lieferkonzept rund um die Ressource Holz. Lenzing setzt aus historischen Gründen auf dieses Holz: Als Lenzing gegründet wurde, kauften die Salinen der örtlichen Kurbetriebe das Holz der in den österreichischen

TIMBERPORTS

Schlauer Umschlag für Holz

Für Transporte von Rund- und Schnittholz greift DB Cargo Logistics nicht nur auf eine Flotte von rund 1.700 Spezialwagen zurück, sondern nutzt auch sogenannte Timberports (von engl. „Timber“ für Holz und „Port“ für Hafen).

Diese bimodalen Logistikanlagen für die Verkehrsträger Straße und Schiene sind mittlerweile an verschiedenen Orten in Deutschland errichtet worden, in Aschaffenburg, Eichstätt, Parkstein-Hütten oder Trier. Künftig will DB Cargo Logistics weitere Timberports aufbauen.

In Timberports wird durch DB Cargo Logistics Holz gebündelt, kundenspezifisch gelagert und fachgerecht mit modernen Geräten auf die Schiene umgeschlagen.



1 — Das Ballenlager im namensgebenden Standort des Konzerns im oberösterreichischen Lenzing

2 — Der Anteil an Buchen im Bestand der Bayerischen Staatsforsten beträgt 18 Prozent (nach Fläche).

Wäldern vorherrschenden Fichte auf. Das aufstrebende Unternehmen Lenzing musste sich nach einem neuen Rohstoff umsehen, der Buche.

Einer der großen Lenzing-Zulieferer sind heute die Bayerischen Staatsforsten. Das Unternehmen setzt dabei auf die Erfahrungen von DB Cargo Logistics: Mit mehr als 90.000 Transporten im Jahr ist die Güterbahn einer der größten Holzlogistiker in Europa. „DB Cargo und die Schiene sind für die Bayerischen Staatsforsten ein wichtiger Bestandteil im Logistikkonzept, um unsere Kunden mit Rundholz zu beliefern. Damit sind ein kontinuierlicher Holzfluss und die Abwicklung größerer Mengeneinheiten möglich“, erläutert Martin Müller, Leiter Logistik, Technik & Technische Produktion bei den Bayerischen Staatsforsten.

Buchenholz aus Bayern

Für die Bayerischen Staatsforsten transportiert DB Cargo Logistics Buchenholz unter anderem aus den beiden Timberports Parkstein-Hütten und Eichstätt ins oberösterreichische Lenzing. An diesen speziellen Umschlagplätzen kann Holz gesammelt, gelagert und in großen Mengen abtransportiert werden. Außerdem fährt DB Cargo aus weiteren zehn Bahnhöfen Holz nach Lenzing.

„Wir arbeiten sehr eng und partnerschaftlich mit den Bayerischen Staatsforsten und Lenzing zusammen und können so produktspezifische Logistikleistungen entlang der Trans-



„DB Cargo und die Schiene sind für die Bayerischen Staatsforsten ein wichtiger Bestandteil im Logistikkonzept, um unsere Kunden mit Rundholz zu beliefern.“

MARTIN MÜLLER
Leiter Logistik,
Technik & Technische Produktion,
Bayerische Staatsforsten

portkette anbieten“, erläutert Martin Fiebig, Key Account Manager von DB Cargo Logistics.

Die Bestellung der Wagen zu den einzelnen Versandbahnhöfen erfolgt über ein Online-Holzportal im Internet. Das Holz wird in Eichstätt und Parkstein-Hütten gebündelt und auf die bereitgestellten Wagen verladen. Diese fahren anschließend im Ganzzug oder im Einzelwagenverkehr nach Lenzing. Über das Online-Portal kann der Kunde erkennen, welche Wagen im Zulauf sind. Neben von Lenzing angemieteten setzt DB Cargo jede Woche rund 40 eigene Wagen vom Typ „Rnoos“ und „Snps“ ein. Ein Teil der Verkehre ist mittlerweile als Dreiecksverkehr konzipiert, einige Wagen nehmen dabei auf dem Rückweg noch Fracht von anderen Kunden mit.

Tausende Tonnen CO₂ vermieden

„Durch unsere umweltfreundlichen Transporte unterstützen wir den Kunden dabei, seine Nachhaltigkeitsziele zu erreichen“, sagt Martin Fiebig. So haben die Bayerischen Staatsforsten durch den Schienentransport ihrer Produkte nach Lenzing allein in den letzten drei Jahren mehr als 5.000 Tonnen CO₂ gegenüber dem alternativen Transport mit dem Lkw eingespart, wie DB Cargo ausgerechnet und dem Unternehmen bestätigt hat. „Die Bayerischen Staatsforsten haben sich einer umfassenden Nachhaltigkeit verschrieben – da liegt es auf der Hand, dass auch eine nachhaltige Logistik ▶



„Wir sind davon überzeugt, dass wir mit unseren Fasern ein Produkt erzeugen, das im Vergleich zu erdölbasierten Kunstfasern und zur Baumwolle einen geringeren ökologischen Fußabdruck hinterlässt.“

ANTON PUTZ

Director Wood Procurement, Lenzing

► einen besonderen Stellenwert in unserem Unternehmen hat“, sagt Müller.

Dieses Argument ist auch für Lenzing ausschlaggebend, denn das Unternehmen fühlt sich ebenfalls stark der Nachhaltigkeit verpflichtet. So belegt die Lenzing Gruppe beim verantwortungsvollen Einkauf von Holz in einer Studie der kanadischen NGO Canopy den ersten Platz unter den weltweit 31 wichtigsten Produzenten von holzbasierten Fasern.

„Wir sind davon überzeugt, dass wir mit unseren Fasern ein Produkt erzeugen, das im Vergleich zu erdölbasierten Kunstfasern und auch zur Baumwolle einen geringeren ökologischen Fußabdruck hinterlässt. Es ist biologisch abbaubar und wir haben in vielen Bereichen bessere Produkteigenschaften als Baumwoll- und Polyesterfasern“, sagt Anton Putz, Director Wood Procurement bei Lenzing. „Aus Nachhaltigkeitsgründen transportieren wir rund 70 Prozent der eingekauften Holzmenge – rund zwei Millionen Tonnen im Jahr – mit der Bahn.“

Bundesweite Beschaffung

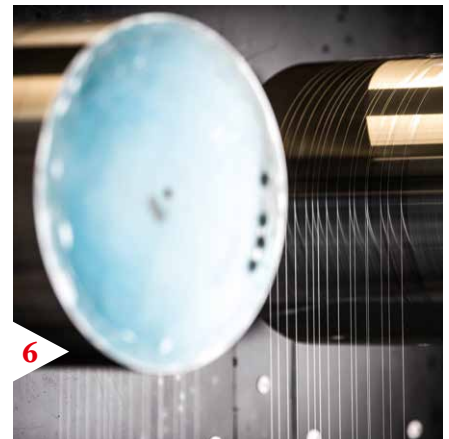
Daneben sprechen aber auch andere Faktoren für die Bahn: zum einen die hohe Transportkapazität des Verkehrsmittels, zum anderen die Möglichkeit, auch aus größeren Entfernungen Buchenholz zu liefern, und schließlich die gute Wirtschaftlichkeit der Verkehre. ●



Martin Fiebig, Key Account Manager, DB Cargo Logistics
martin.m.fiebig@deutschebahn.com



3-6 — Vom Baum zur fertigen Faser – vom Hackschnitzel zu Zellstoff, Stapelfasern und fertigen Lyocell-Filamenten von TENCEL™ Luxe





Alle Ressourcen effizient nutzen

DB Cargo bringt Produkte von Metsä Board zu Kunden in Europa und der Türkei – flexibel, zuverlässig und nachhaltig.

Kein Produkt ohne Verpackung – die Verpackung wird zum Produkt: Nach dieser Formel ist DB Cargo für den Kunden Metsä Board tätig. Dessen Produkte bringt die Güterbahn von Lübeck aus nach ganz Europa und bis in die Türkei.

Der Hersteller von Faltschachtelkartons und Rohstoffen für die Wellpappindustrie sitzt in Espoo nahe der finnischen Hauptstadt Helsinki. Hochwertige und umweltverträgliche Verpackungen bietet das Unternehmen seinen Kunden. Weil die Rohstoffe für die Kartons aus Frischfaser aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern stammen, eignen sie sich besonders für anspruchsvolle Unternehmen, die sich durch ihr Verpackungsmaterial differenzieren wollen: Konsumgüterhersteller, Lebensmittelunternehmen oder Pharmaunternehmen können auf der Verpackung Farben und Gestaltungsformen nutzen, die andere Qualitäten nicht bieten.

MARKTFÜHRER

Die Wurzeln des finnischen Konzerns reichen zurück bis ins Jahr 1868. Heute ist Metsä Board Europas führender Hersteller von Premiumkartonagen mit:

1,9 Mrd. Euro Umsatz/Jahr

2 Mio. Tonnen/Jahr Produktionskapazität

8 Produktionsstätten

2.352 Mitarbeitern



1

1 — Die neue Faltschachtelkartonmaschine am Standort Husum hat eine Kapazität von 400.000 Tonnen pro Jahr.

2 — Die empfindlichen Papierrollen werden in Habbins-Wagen mit zweiteiligen Aluminium-Schiebewänden transportiert.



2

Übernahme im Lübecker Hafen

Jedoch steht Metsä Board nicht allein für eine hohe Qualität der Kartons. Sondern – für den traditionellen Verbraucher nicht ersichtlich – Metsä Board und DB Cargo haben ein dichtes, europaweites Netz gesponnen, um die Verpackungen schnell und zuverlässig auszuliefern. „Wir haben in enger Zusammenarbeit mit DB Cargo und weiteren Partnern fantastische Konzepte entwickelt“, sagt Manfred Hinz, Director, Operations Central & East-Europe bei Metsä Board, „die Offenheit und die Flexibilität von DB Cargo haben sehr zum Erfolg beigetragen.“

Der Karton wird in Finnland und Schweden produziert und gelangt mit dem Schiff nach Lübeck. Dort erfolgt der Umschlag durch die Lübecker Hafengesellschaft auf Wagen, die Transwaggon und DB Cargo zur Verfügung stellen. Anschließend laufen

die Wagen im Einzelwagenverkehr nach Maschen beziehungsweise Mannheim und von dort aus weiter in die Metsä-Board-Verteillager in Deutschland, Österreich, Frankreich oder Italien.

Dabei kommt DB Cargo sein weites Netzwerk aus Railports, die Straßenschiene-Umschlagplätze, zugute. So bietet die Bahn auf dem Routing nach Süditalien über den Railport Maddaloni Umschlag und Nachlauf per Lkw mit Partnern vor Ort als All-in-Lösung an: Die Ware in Form von Rollen und Paletten wird teils direkt in die Druckerei des Kunden gebracht. Bei anderen Routings organisiert der Kunde selbstständig, auch dabei zeigt DB Cargo die notwendige Flexibilität. Bei den Transporten in die Türkei hat die Güterbahn eine clevere Lösung gefunden, indem die Ware in einer regelmäßigen Verbindung zwischen Rosenheim und Istanbul fest eingeplant ist und so einen ganzen Shuttle-Verkehr wirtschaftlich macht.



„Daher werden die Laufzeiten der Wagen in das Liefersystem des Kunden eingearbeitet“, sagt Eberhard. „Die Konzepte sind wirklich gut“, bestätigt Hinz. „Frische Ideen, innovatives Denken, eine starke Motivation und ein offenes, partnerschaftliches Arbeitsklima zeichnen DB Cargo hier aus.“ Wichtig sei für die Entwicklung der Relation aber auch, die Qualität, die Verlässlichkeit und die Beweglichkeit im System zu steigern und dies dann auf einem hohen Level zu halten.

„Nachhaltigkeit in der DNA“

Der Verpackungshersteller fühlt sich vor allem einem verpflichtet: der Nachhaltigkeit. „Aufgrund der Eigentümerstruktur und unseres Produktportfolios steckt Nachhaltigkeit in der DNA von Metsä Board“, sagt Hinz. Hinter dem Unternehmen steht die Metsä Group, die rund 103.000 finnischen Waldbauern gehört. Und die stehen nicht nur für die nachhaltige Bewirtschaftung nordeuropäischer Wälder, sondern unterstützen auch in der Logistik nachhaltiges Wirken. Sicher spielt der Verkehrsträger Bahn im Bereich Emissionen eine große Rolle: 2018 konnte Metsä Board durch Bahntransporte 9.976 Tonnen CO₂ im Vergleich zum Lastwagen einsparen – im Jahr davor waren es 9.093 Tonnen. „Aber Emissionen sind nicht alles“, sagt Hinz. „Nachhaltigkeit bedeutet, eine insgesamt zukunftsorientierte logistische Kette zu designen – eine Kette, die Ressourcen effizient nutzt.“ Die logistische Kompetenz und verkehrsträgerübergreifende Konzepte, zuverlässige Produktqualität und verringerte Leerfahrten zählen für ihn genauso wie die eingesparten Tonnen CO₂. ●



— Besonders im Kosmetik- und Lebensmittelbereich kommt es auch auf die Verpackung an.

Enge Abstimmung aller Beteiligten

„Eine besondere Herausforderung ist die sehr flexible Wagengestellung. Der Kunde hat die Möglichkeit, wöchentliche Wagenbestellungen auszulösen“, sagt Justyna Eberhard, Key Account Managerin im Sales and Operations Center Pulp & Paper bei DB Cargo. „Darauf haben wir uns eingestellt und versuchen und planen entsprechend.“ Auch ist eine enge Abstimmung der Produktion bei Metsä Board und seinen Kunden mit den Transportzeiten wichtig, um Produktionsstillstände bei den Endkunden zu vermeiden.



Justyna Eberhard
Key Account Managerin, DB Cargo
justyna.eberhard@deutschebahn.com

Aus Freude am Schienengüterverkehr

Bevor neue Export-Fahrzeuge ihren Besitzern Fahrspaß auf der Straße vermitteln können, steht ihnen oft zunächst selbst eine Reise bevor: Auf dem Weg nach Übersee geht's zuerst auf die Güterbahn und dann aufs Schiff.



Die Schiene ist schon seit Langem ein wichtiger Transportweg für den bayerischen Fahrzeughersteller BMW.

DB Cargo Logistics spielt dabei künftig eine größere Rolle – die Volumina werden sich vervierfachen. Der Spezialist für Automotive-Transporte ist schon seit 2013 zuständig für die Lieferung von Fertigfahrzeugen von Graz nach Bremerhaven und Cuxhaven. 2018 kam eine regelmäßige Verbindung vom BMW-Standort Leipzig nach Bremerhaven dazu. Und seit diesem Jahr übernimmt DB Cargo Logistics auch die Verkehre der übrigen deutschen Werke Dingolfing, Regensburg und München nach Cuxhaven.

Die Autotransportschiffe steuern von Cuxhaven überwiegend Destinationen in Großbritannien, Irland oder Skandinavien an, während Bremerhaven Ausgangspunkt für Exporte Richtung China, in die USA und andere Weltregionen ist.

Rekord bei Vertragslaufzeit

„Wir freuen uns über den Erfolg, das erste Verkehrspaket in der Ausschreibung von BMW verlängert und zwei neue hinzugewonnen zu haben“, sagt Christian Lang, Bereichsleiter Finished Vehicles bei DB Cargo Logistics. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die lange Laufzeit der Verträge, auf die sich die beiden Partner geeinigt haben: Die Transporte

1 — Passt auch für Sportwagen: flachere Radvordrager zur Ladungssicherung.

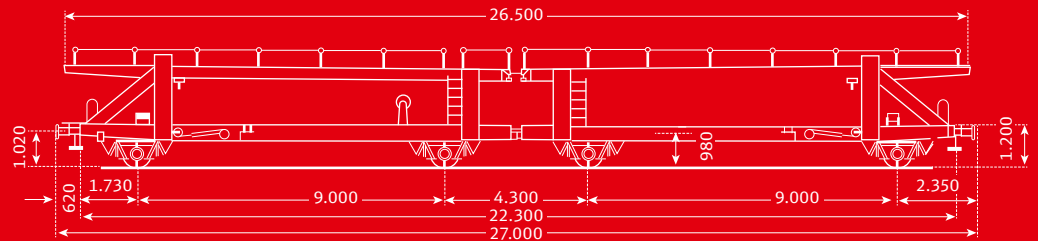
LAAEKS 553.1

Wagen mit zwei Ladeebenen, die je nach Pkw-Bauart mit 9 bis 14 Fahrzeugen beladen werden können. Die Wagen sind europaweit einsatzfähig.

DIE FAKTEN

Eigengewicht: 27,5 t
Lastgrenze: 22,0 t
Max. Geschwindigkeit: 120 km/h

Lose Wagenbestandteile:
 2 Handkurbeln für Hebe- und Senkeinrichtung,
 56 Radvorleger



„Wir haben sämtliche Modelle, die BMW produziert, in unseren Verkehren mit drin.“

ROBERT NESTLER
 Leiter Sales & Operations Center
 DB Cargo Logistics

sind bis Ende des nächsten Jahrzehnts vereinbart. „Es handelt sich um einen Neunjahresvertrag. Das ist für uns in der Automobilindustrie bisher einmalig und unterstreicht den Trend zu einer langfristigen partnerschaftlichen Zusammenarbeit“, ergänzt Robert Nestler, Leiter Sales & Operations Center bei DB Cargo Logistics im hessischen Kelsterbach.

Transportwagen werden angepasst

Dank dieses langfristigen Commitments lohnt sich der Aufwand, den DB Cargo Logistics für die Abwicklung des Großauftrags betreibt: Da moderne Autos immer größer und tendenziell höher

werden, müssen über 200 Güterwagen umgebaut werden – ein Prozess, der derzeit noch im Gange ist und auch die Ausstattung mit Sensorik umfasst.

DB Cargo Logistics modernisiert für den BMW-Auftrag doppelstöckige Autotransportwagen der Baureihe LAAEKS 553. Sie erhalten unter anderem 8 cm mehr Ladehöhe auf der unteren Ebene und mehr Platz für die Ein- und Durchfahrt beim Beladen. Die Radvorleger zur Ladungssicherung an den Reifen wurden flacher konstruiert, denn zu den transportierten Modellen gehören sowohl Sportwagen als auch SUVs. Neben den offenen LAAEKS 553.1 ab den bayerischen Werken sind geschlossene Wagen der Baureihen 328 und 332 ab den Werken Graz und Leipzig im Einsatz. Dafür gehen bis zu zwölf Züge pro Woche auf die Reise.

Rückladung im Blick

Als Rückladung werden Fahrzeuge aus dem US-Bundesstaat South Carolina und die Minis, die aus Großbritannien stammen, Richtung Süden transportiert. „Damit haben wir sämtliche Modelle, die BMW produziert, in unseren Verkehren mit drin“, freut sich Robert Nestler. Und Christian Lang ergänzt: „Rückladungskonzepte sind für uns immer ein Thema, das wir mit den Kunden weiter ausbauen wollen.“ ●

2 — Mit modernisierten Autotransportwagen ist DB Cargo Logistics für die Entwicklungen in der Branche gerüstet.



Robert Nestler, Leiter Sales & Operations Center
 DB Cargo Logistics
robert.nestler@deutschebahn.com



Wasser marsch!

Coca-Cola hat bereits Teile seiner Transporte auf die Schiene verlagert. Nun wurde die Zusammenarbeit ausgebaut: Seit März 2019 fährt ein Ganzzug ViO-Produkte von Hamburg nach Köln.

Im Norden Deutschlands, genauer gesagt im Herzen der Lüneburger Heide, liegt in 120 Meter Tiefe die Quelle des Mineralwassers ViO. Seit über 40 Jahren stellt Coca-Cola in Lüneburg Erfrischungsgetränke her. Seit zwölf Jahren auch ViO.

Seit Einführung der Marke ViO im Jahr 2007 verzeichnet Coca-Cola kontinuierliche Volumenzuwächse bei seinem natürlichen Mineralwasser. Für den Konzern war es nun an der Zeit, noch mehr Volumen auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Das Ergebnis: ein Ganzzug, der seit März 2019 ViO-Produkte von Lüneburg und Hamburg nach Köln-Niehl transportiert.

Spezialcontainer für den ViO-Zug

„Wir brauchten ein schnelles KV-Konzept mit einem Umlauf pro Woche, trotz Vor- und Nachlauf - und das ▶

— Etwa 150 Liter Mineralwasser trinkt jeder Deutsche im Jahr.

600 Tsd.

Liter Getränke aus der ViO-Produktfamilie werden wöchentlich nach Köln-Niehl gefahren.

► haben wir geschafft“, sagt Dennis Bressel, Leiter Regional Sales Central bei DB Cargo. „Dafür werden nun jede Woche rund 600.000 Liter Getränke aus der ViO-Produktfamilie mit 32 Wagen als Ganzzug nach Köln-Niehl gefahren.“ Von dort aus erfolgt die Auslieferung innerhalb von 48 Stunden zu den Coca-Cola-Standorten nach Köln und Bad Neuenahr. Zurück nach Hamburg fahren dann bis zu 1.200 Tonnen Leergut.

„Entscheidend für den Start des ViO-Zugs war der Einsatz von Spezialcontainern mit seitlichen Schiebelplanen, die einfach beladen und sowohl per Lkw als auch auf dem Zug transportiert werden können“, betont Holger Holthus, Leiter Logistikregion Nord bei Coca-Cola. „Diese Lösung haben wir gemeinsam mit DB Cargo erarbeitet.“

Die Strecke wird seit März 2019 bedient. „Für Coca-Cola ist diese exklusive und schnelle KV-Verbindung – mit DB Cargo als Gesamtdienstleister – eine optimale Logistiklösung“, sagt Kirsten Eckhoff, DB Cargo-Kundenberaterin für Coca-Cola/ViO. „Dem Kunden Coca-Cola stehen damit mehrere Schienenoptionen zur Verfügung: Einzelwagenverkehr, Kombiniertes Verkehr und jetzt auch der Ganzzugverkehr. Alle Optionen werden zentral von DB Cargo überwacht und gesteuert.“

Viel Elan und hohe Flexibilität

Vor dieser Lösung wurden die ViO-Verkehre ausschließlich auf der Straße gefahren. Der Ganzzug unterstützt Coca-Cola nun auch bei der Umsetzung seiner ökologischen Ziele. Deshalb



„Aktuell entlasten wir den Lkw-Güterverkehr jährlich um 1 Million Kilometer und sparen über 1.000 Tonnen CO₂ ein.“

HOLGER HOLTHUS
Leiter Logistikregion Nord,
Coca-Cola



wurde das Projekt von beiden Seiten vor allem unter dem Gesichtspunkt Green Logistics proaktiv vorangetrieben. „Mit dem ViO-Zug erhöhen wir den Transport unserer Getränke aus Lüneburg auf der Schiene noch einmal erheblich: In diesem Jahr werden es voraussichtlich 18 Prozent des Lagerausgangs sein und



1 — ViO-Mineralwasser aus der „Lüner Quelle“ wird seit 2007 abgefüllt.

2 — Jede Woche fahren 32 Wagen mit ViO-Produkten als Ganzzug nach Köln-Niehl.

3 — Die Verlagerung auf die Schiene spart rund 3.000 Lkw-Fahrten im Jahr.



LÜNER QUELLE

2007 wird das natürliche Mineralwasser aus der Lüner Quelle erstmals abgefüllt. Es kommt bei den Verbrauchern gut an und wird zu einer der beliebtesten Wassermarken auf dem deutschen Markt. Heute werden in Lüneburg alle Getränke der ViO-Markenfamilie abgefüllt, darunter auch Biolimonaden und Direktsaftschorlen.

Für Coca-Cola bietet das Konzept die Möglichkeit, auch größere Mengen von der Straße auf die Schiene umzustellen. Die Getränke der Marke ViO werden ausschließlich am Standort in Lüneburg hergestellt. Für den Transport der Getränke über längere Strecken ist die Schiene die ideale Lösung.

Zwar ist Coca-Cola erst seit wenigen Jahren Kunde von DB Cargo, doch umso dynamischer hat sich in der kurzen Zeit die Zusammenarbeit entwickelt. „Mit viel Elan und sehr hoher Flexibilität auf beiden Seiten konnte das Projekt in kürzester Zeit erfolgreich umgesetzt werden“, betont Dennis Bressel. „Wir haben im Verlauf der Entwicklung des neuen Konzepts immer wieder gemeinsam geschaut, wie der Zuglauf angepasst oder Beladefenster optimiert werden können.“ Dazu reichten wenige Workshops, weil beide Seiten stets an einem Strang gezogen haben – und dies immer noch tun. „Dieser Spirit ist super.“

Jetzt soll die Kooperation mit Coca-Cola ausgebaut werden. „Neben den drei Verkehren, die wir bereits betreuen, schauen wir gemeinsam, welche bestehenden Relationen ebenfalls für den Schienentransport geeignet sein könnten“, berichtet Bressel. „Das bereiten wir gerade gemeinsam mit Coca-Cola vor.“

damit doppelt so viel wie im vergangenen Jahr“, erklärt Holger Holthus.

Kirsten Eckhoff ergänzt: „Coca-Cola ist es von Anfang an wichtig gewesen, im Sinne der Nachhaltigkeit Transporte von der Straße zu bekommen und auf die Schiene zu holen. Die Verlagerung spart nun jährlich 3.000 Lkw-Fahrten ein – und mit jedem Umlauf 28 Tonnen CO₂.“

200

Einzeluntersuchungen sichern die Qualität des Wassers.



Kirsten Eckhoff, Regional Sales Central, DB Cargo
kirsten.eckhoff@deutschebahn.com

Neu kombiniert

Intermodal ist Europa. Wie schwedische Möbel von Thüringen in die Schweiz kommen.



Wenige Stunden später passieren die Züge den Knotenpunkt um Mannheim herum – dort herrscht besonders dichter Verkehr: Züge aus den Nordhäfen auf ihrer Fahrt durch die Alpen nehmen die Rheinrasse genauso wie Züge, die Mittel- und Westeuropa in Frankreich verbinden. Von dort geht es mit derselben Lok und frischem Triebfahrzeugführer ans Ziel.

Intermodalen Verkehren gehört die Zukunft – davon ist man nicht nur bei DB Cargo überzeugt. Immer mehr Kunden setzen auf die intelligente Verknüpfung von Verkehrsträgern, um Zuverlässigkeit, Nachhaltigkeit und Flexibilität miteinander zu verbinden. Zum Beispiel die Spedition Gartner, die mit DB Cargo und Amberrail ein Konzept für effiziente Bahnverkehre für einen schwedischen Möbelhersteller aufgesetzt hat.

Nun fahren seit April 2019 jede Woche sechs Züge durch Deutschland und verbinden die thüringische Hauptstadt Erfurt mit dem Terminal Basel. Die Fracht an Bord der Züge ist für den Schweizer Markt bestimmt. „Wir konnten mit DB Cargo unser ganzheitliches Intermodalkonzept umsetzen, was permanente Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit erfordert, um die Verkehre für unseren Kunden auf die Schiene zu bringen“, sagt Jochen Weber von Gartner.

Verteillager in Erfurt

„Wir haben für den Kunden ein sehr gut funktionierendes geschlossenes Zugsystem konzipiert, über das er eigenverantwortlich verfügt und entscheidet“, erläutert Martin Ritterhaus, Leiter Accounts Carrier Sales, DB Cargo AG. In Erfurt befindet sich ein großes Verteillager des Möbelherstellers, das Ware aus Übersee und angrenzenden Ländern aufnimmt und je nach Bestimmungsort neu verteilt. Die für die Schweiz bestimmte Ware wird in Erfurt in Container verladen und anschließend mit dem Lastwagen zum Bahnhof Erfurt Vieselbach gebracht. Dort starten die Züge dienstags und donnerstags mitten in der Nacht um 01:10 Uhr beziehungsweise freitags abends um 19:00 Uhr.



„Wir ersparen dadurch vielen Anwohnern zwischen Erfurt und Weil am Rhein jedes Jahr rund 12.000 Lastwagenfahrten – das ist wirklich beeindruckend.“

SYLKE HUSSMANN

Leiterin Carrier Sales Vertriebsbereich
Intermodal DB Cargo AG

22 Wagen, mit je zwei Containern beladen, bringt der Ganzzug aus Erfurt nach Basel. Im Grenzbahnhof Weil am Rhein muss die Ware verzollt werden, weil die Schweiz nicht Mitglied der Europäischen Union ist. Ab dem Terminal Basel werden die Container auf Lastwagen umgeschlagen und anschließend zu den vielen Verteillägern des Kunden in der Schweiz gebracht. Den Lkw-Vor- und -Nachlauf organisiert der Kunde eigenverantwortlich bis ans Ziel.

INTELLIGENT INTERMODAL

- DB Cargo bietet seinen Kunden im Kombinierten Verkehr nationale und europäische Lösungen für den Transport auf der Schiene – auch ohne Gleisanschluss und bei kleineren Frachten. Dafür setzt das Unternehmen europaweit Container, Wechselbehälter und Trailer ein.
- Individuelle Transportkonzepte sorgen bei innerdeutschen Systemverkehren für schnelle Laufzeiten und Verkehre in engen Zeitfenstern.
- Im intermodalen Shuttle-System und auf hochfrequenten Strecken entlang der europäischen Hauptverkehrsachsen verbindet DB Cargo schnell und zuverlässig Europas Wirtschaftszentren.
- Die europäischen Nord- und Westhäfen verknüpft DB Cargo mit dem europäischen Hinterland.
- Über die Tochter DB Intermodal Services bietet DB Cargo außerdem an vielen Standorten im Hinterland Zusatzleistungen wie Containerabstellung im Depot an sowie Wartung und Reparaturen.

Verlagerung auf die Schiene

„Wir verlagern mit diesem Konzept Verkehre nachhaltig von der Straße auf die Schiene“, sagt Sylke Hußmann, Leiterin Carrier Sales Vertriebsbereich Intermodal DB Cargo. „Dadurch ersparen wir vielen Anwohnern zwischen Erfurt und Weil am Rhein jedes Jahr rund 12.000 Lastwagenfahrten – das ist wirklich beeindruckend.“

Auch der Kunde ist vom nachhaltigen Konzept angetan. „Zukünftig ist es denkbar, weitere Kunden nach diesem Modell von der Schiene zu überzeugen“, sagt Martin Ritterhaus. ●



Martin Ritterhaus, Leiter Accounts Carrier Sales, DB Cargo
martin.ritterhaus@deutschebahn.com

Just in Sequence ins Werk

Mit einem integrierten und dynamischen Konzept unterstützt DB Cargo Logistics den Automobilhersteller Škoda, neue Fertigungskapazitäten zu erschließen.

Die zunehmende Individualisierung stellt die Automobilindustrie vor ziemliche Herausforderungen. Flexibilität ist Trumpf, um auf die Anforderungen der Kunden reagieren zu können. Auch Dienstleister wie DB Cargo Logistics müssen sich dafür kontinuierlich weiterentwickeln. Mit ihren neuen Konzepten und integrierten, hochflexiblen Lösungen geht die Güterbahn erfolgreich in die Zukunft. Zum Beispiel im Falle des tschechischen Automobilherstellers Škoda.

Dessen SUV Karoq erweist sich als wahrer Renner in der Kundengunst. Die Produktion kommt kaum hinterher. In Tschechien verfügt das Unternehmen über zwei Werke, die voll ausgelastet sind. Nun nutzt Škoda Produktionskapazitäten im Verbund des Volkswagen-Konzerns, um die Fertigung und damit die Auslieferung des begehrten Fahrzeugs zu beschleunigen. Das Volkswagen-Werk in Osnabrück ist zur neuen Werkbank für den Karoq geworden.

Komponententransport aus Tschechien nach Deutschland

Dafür allerdings müssen viele Komponenten aus Tschechien nach Deutschland gebracht werden. Gemeinsam mit den Logistikern des Volkswagen-Werkes Osnabrück hat DB Cargo Logistics mit DB Schenker Tschechien ein integriertes Logistikkonzept

„Es ist uns erstmals gelungen, den Verkehrsträger Schiene als ‚Just-in-time-Versorgungsbrücke‘ für die komplexe Versorgung von Produktionswerken zu etablieren.“

GUNNAR GRAHLMANN

Key Account Manager, DB Cargo Logistics

entwickelt, um wöchentlich mehrere Hundert Rohkarossen des Karoq aus dem Werk Kvasiny in Tschechien in die Fertigung nach Osnabrück zu bringen. Auch weitere Zulieferteile von verschiedenen Lieferanten in Tschechien müssen nach Osnabrück gelangen: Dort werden die Karossen lackiert und die Fahrzeuge endmontiert.

„Wir sind sehr stolz, dass wir diesen Auftrag gewinnen konnten – es ist

für uns Verpflichtung und Ansporn zugleich“, sagt Gunnar Grahlmann, Key Account Manager bei DB Cargo Logistics. „Wir konnten uns damit gegen den Lkw-Wettbewerb und gegen andere Bahnen durchsetzen.“

Aus drei Gründen konnte die Güterbahn punkten. So schätzt der Automobilhersteller die Nachhaltigkeit des Konzepts – die Eisenbahn ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Zum anderen konnte DB Cargo Logistics durch ein integriertes Konzept überzeugen, bei dem die Güterbahn im eigenen Konzern eng mit DB Schenker zusammenarbeitet. Und schließlich gelang es den Logistikern, die kunden-





1 — Im Werk in Kvasiny wurden 2018 erstmals mehr als 300.000 Fahrzeuge gefertigt.

2 — Bis zu 320 Karoq laufen in den Werken Kvasiny und Mladá Boleslav täglich vom Band.

spezifischen Anforderungen für Just-in-Sequence-Transporte zu erfüllen. „Es ist uns zum ersten Mal gelungen, den Verkehrsträger Schiene als ‚Just-in-Sequence-Versorgungsbrücke‘ für die komplexe Belieferung von Produktionswerken zu etablieren“, erläutert Gunnar Grahlmann. „Wir konnten durch unser Konzept und unser persönliches Engagement glaubhaft machen, dass wir Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit garantieren.“

Ein weiterer Verkehr, den DB Cargo Logistics durchführt, hat dabei als Referenz geholfen: Seit Anfang 2018 transportiert die Güterbahn Rohkarossen des Škoda Fabia

aus dem tschechischen Werk Mladá Boleslav nach Osnabrück. Bis zu acht Züge fährt DB Cargo Logistics jede Woche. In Osnabrück werden die Karossen lackiert und anschließend zur Endmontage zurück nach Tschechien gebracht. Weil dieser Verkehr gut funktioniert, hat DB Cargo Logistics auch für den Karoq-Komponententransport den Zuschlag erhalten.

Mehrsystemloks und Schiebewandwagen mit GPS

Nun fahren seit Ende 2018 hoch priorisierte Züge für Škoda durch das tschechisch-sächsische Elbtal in Richtung Norden. DB Cargo setzt dabei Mehrsystemloks der Baureihe 189 ein, so fallen die sonst üblichen Lokwechsel weg. Für die Karossen setzt DB Cargo Logistics großvolumige Schiebewandwagen ein. Mit einer Ladehöhe von rund 3,20 Metern sind sie ideal, um die doppelstöckigen Transportgestelle aufzunehmen. Zugleich hat DB Cargo GPS-Sender an den Wagen montieren lassen. „Die Kunden und wir haben dadurch alle relevanten Daten der Ver-

kehr in unserer Hand – wir wissen jederzeit, wo sich die Züge befinden“, erläutert Grahlmann. Das ist für die Steuerung der Verkehre wichtig, weil die Produktion des Karoq eine außerordentlich hohe Zuverlässigkeit der Logistik voraussetzt. Und schließlich gelang es den Logistikern, die kundenspezifischen Anforderungen für Just-in-Sequence-Transporte zu erfüllen. 15 Stunden braucht der Zug für die rund 800 Kilometer lange Strecke von Pardubice über den tschechisch-deutschen Grenzübergang Děčín-Bad Schandau nach Osnabrück.

Doch selbst am Ziel, im VW-Werk in Osnabrück, greifen Mitarbeiter von DB Cargo ein: Dort betreibt die Güterbahn bereits seit einigen Jahren den Werksrangierdienst. „So haben wir eine schnittstellenfreie Produktion – und das ist natürlich für die Zuverlässigkeit und Qualität der Verkehre entscheidend“, erläutert Grahlmann. „Ein wichtiger Vorteil bei den Škoda-Transporten ist der DB-Konzernverbund. In diesem Verbund haben wir als DB Cargo und DB Schenker wesentlich mehr Gestaltungsspielraum für unsere Kunden und können die Transportketten ganz individuell auf die Bedürfnisse des Kunden zuschneiden.“

Um die Erfolgsfaktoren dieser Neugeschäfte auch auf andere Logistikkonzepte zu übertragen, hat DB Cargo Logistics mit den Kunden künftige Entwicklungen dieser und weiterer Transporte diskutiert. Ziel bleibt es, die Anforderungen des Kunden aufzunehmen und die Angebote von DB Cargo Logistics zielgerichtet weiterzuentwickeln. Denn die Erfahrung hat gezeigt: Gemeinsam lassen sich auch komplexe Logistikkonzepte erfolgreich umsetzen. ●



Gunnar Grahlmann, Key Account Manager, DB Cargo Logistics
gunnar.grahlmann@deutschebahn.com

Rohstoff Staub



DB Cargo überzeugt die Badischen Stahlwerke (BSW) mit einem Transportkonzept für Filterstäube.



— Beim Einschmelzprozess im Elektrolichtbogenofen entstehen im Lichtbogen Temperaturen von bis zu 3.500 Grad Celsius.

E ist ein schöner Zuschlag für die Bahn – und ein Gewinn für das Klima: Seit Mitte 2018 fährt DB Cargo Filterstaub aus dem Stahlwerk im baden-württembergischen Kehl zu Kunden in West- und Mitteldeutschland.

„Das war für uns eine Herausforderung, weil wir solche Transporte mit einem solchen Konzept noch nicht gemacht haben“, sagt Thomas Fischer, Key Account Manager bei DB Cargo.

Am Standort Kehl produziert das Werk der BSW vor allem Bewehrungsstahl und Walzdraht für die Bauindustrie. Die in der Entstaubungsanlage des Stahlwerkes anfallenden Filterstäube enthalten Zink, Eisen und sonstige NE-Metalle und werden an spezialisierte Recyclingunternehmen zur Verwertung gegeben.

Bislang wurden für die Transporte zum Recycling hauptsächlich Lastwagen eingesetzt, nun führt DB Cargo zwei Drittel der Verkehre durch.

„Wir konnten die BSW mit unserem Konzept überzeugen, weil wir drei kritische Faktoren gelöst haben“, erläutert Fischer. Zum einen den Umschlag: Aus historischen und geografischen Gründen verfügt die BSW an der Entstaubungsanlage und am Staubsilo nicht über einen Gleisanschluss. Zur Überbrückung der ersten Meile bis zum Bahnhof Kehl musste deshalb ein kombinierter Verkehr als Vorlaufkonzept entwickelt werden.

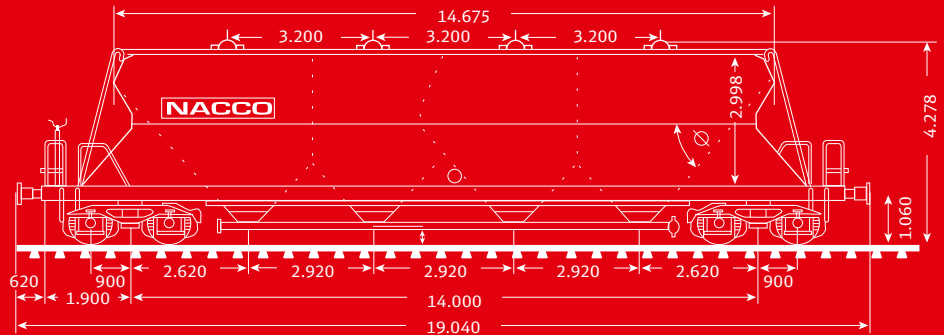
Zum anderen garantiert DB Cargo, dass der Staub rund um die Uhr ▶

NACCO

90 m³ Staubgutbehälterwagen mit Sammelentleerung

DIE FAKTEN

- Fassungsvermögen:** 90 m³
- Prüfüberdruck:** 3,25 bar
- Betriebsdruck:** 2,5 bar
- Eigengewicht:** 26,6 t
- Lastgrenze C:** 53,4 t
- Gesamtgewicht:** 80 t
- Behälteranzahl:** 2 Druckbehälter mit je 2 Kammern



► abgefahren wird. Dazu hat sie die Spedition Seiler als Partner verpflichtet.

Und schließlich hat DB Cargo mit der Partnerspedition einen Fahrerstamm aus zehn Fahrern festgelegt, die nach einer Einweisung in die Filterstaubanlage zwischen dem Werk und dem Bahnhof pendeln. „Durch feste und eingewiesene Fahrer wollte der Kunde vermeiden, dass ungeschultes Personal die Betriebsabläufe durcheinanderbringt – wie das wohl in der Vergangenheit geschehen ist“, erläutert Fischer.

Silokapazitäten für die Stahlproduktion

Täglich vier- bis fünfmal holen die Lastwagen den Staub im Werk ab. Dabei achten sie mithilfe einer eigens entwickelten App darauf, dass die Staubsilos höchstens zur Hälfte gefüllt sind – in der laufenden Produktion ist ein Silo in nur einem Tag gefüllt –, damit der Kunde jederzeit produzieren kann. Auch sehen Spedition und Stahlwerk rund um die Uhr über eine weitere App den Zulauf der Kesselwagen, sodass sie im Bedarfsfall alternative Transporte organisieren können.

Knapp einen Kilometer vom Werk entfernt im Güterbahnhof Kehl wird der Staub in die bereitstehenden Kesselwagen geblasen. Für das Umblasen hat DB Cargo spezielle Filteranlagen beschafft, damit beim Umfüllvorgang kein Staub entweicht. Neben einer festen Anlage im Bahnhof ist eine weitere auf dem Auflieger montiert – für Notfälle oder falls der Bahnhof Kehl

nicht angefahren werden kann und der Umschlag an einer anderen Ladestraße stattfinden muss. DB Cargo hat die Kesselwagen extern angemietet und für den straßenseitigen Umschlag eigens umbauen lassen. Rund 20.000 Jahrestonnen der staubigen Fracht bringt DB Cargo so auf die Schiene. Anschließend werden die Wagen nach Mannheim gefahren und ins Einzelwagennetzwerk von DB Cargo eingespeist. Die Kunden, mehrere Recyclingunternehmen in Deutschland, erhalten die Fracht wenige Tage später zu genau avisierten Zeiten.

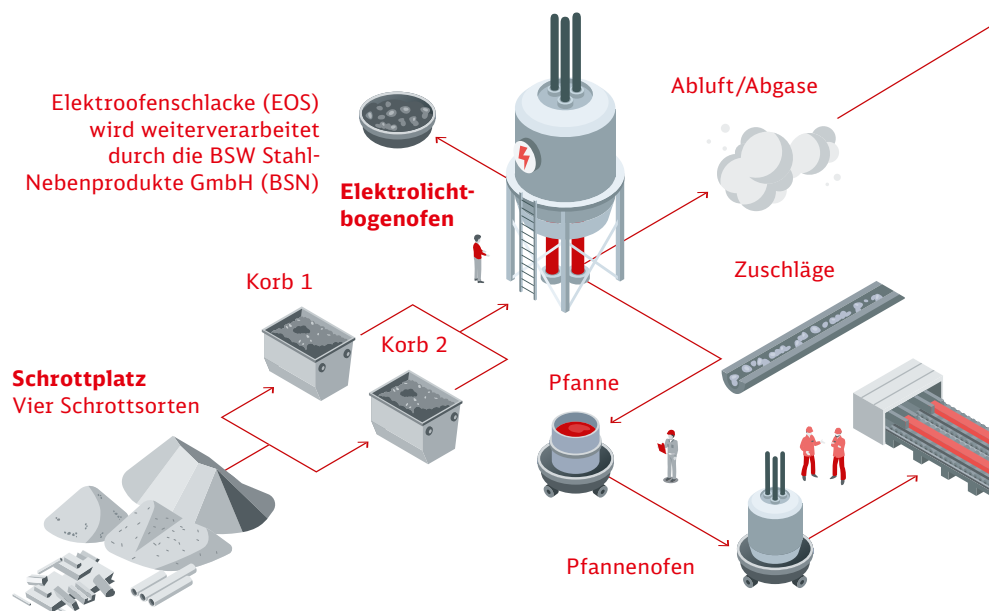
„Wir sind sehr zufrieden mit der Umstellung auf die Bahn. So konnten wir unsere eigene Planung und die unserer Kunden entlasten, weil die Bahntransporte flexiblere Entladezeiten als die Lastwagen vorsehen“,

sagt Florian Buchwieser, Geschäftsführer der BSW-eigenen Spedition Kohrs. „Das Konzept von DB Cargo ist auch für unsere Kundenbeziehungen sehr hilfreich.“

Umlaufzeiten und Wagenanzahl angepasst

Mittlerweile haben sich die Abläufe gut eingespielt. „Wir haben die Umlaufzeiten und die Wagenzahl erneut angepasst, um den geänderten Transportprozessen gerecht zu werden“, sagt Fischer. Zu den bisher eingesetzten 14 Kesselwagen kommen nun noch vier weitere hinzu.

Ein zusätzlicher Vorteil für BSW: Durch die Umstellung der Transporte von der Straße auf die Schiene konnte





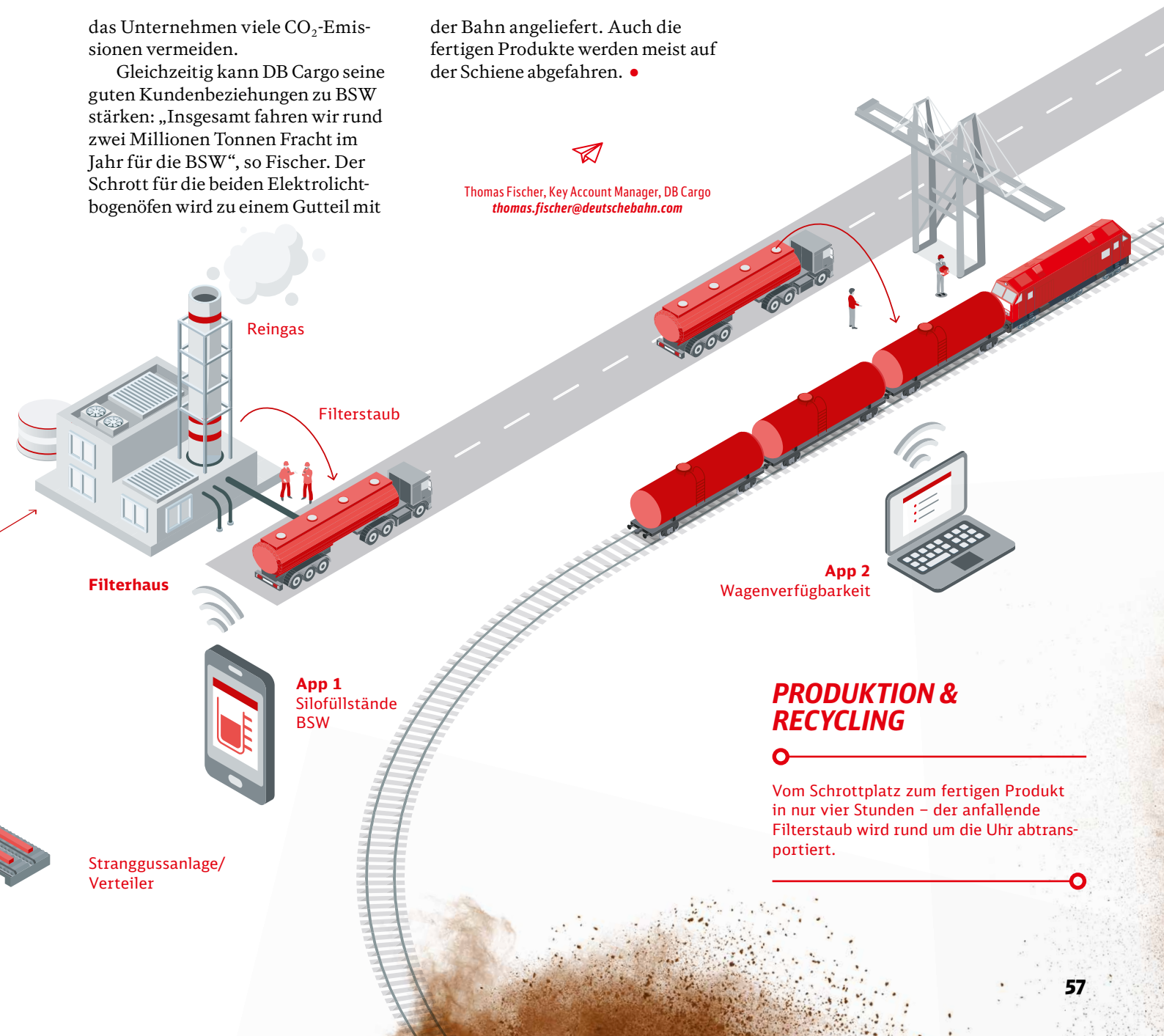
— Beim Umblasen in die Kesselwagen entweicht dank der speziellen Filteranlage kein Staub.

das Unternehmen viele CO₂-Emissionen vermeiden.

Gleichzeitig kann DB Cargo seine guten Kundenbeziehungen zu BSW stärken: „Insgesamt fahren wir rund zwei Millionen Tonnen Fracht im Jahr für die BSW“, so Fischer. Der Schrott für die beiden Elektrolichtbogenöfen wird zu einem Gutteil mit

der Bahn angeliefert. Auch die fertigen Produkte werden meist auf der Schiene abgefahren. •

Thomas Fischer, Key Account Manager, DB Cargo
thomas.fischer@deutschebahn.com



PRODUKTION & RECYCLING

Vom Schrottplatz zum fertigen Produkt in nur vier Stunden – der anfallende Filterstaub wird rund um die Uhr abtransportiert.



... der Leiter des Logistikzentrums in Maschen?

Manchmal kommt alles anders, als man denkt. Für Jörn Kallas ist das nichts Neues.

Von der Personalplanung über das Störungs- und Schadensmanagement bis hin zur Verladeplanung – meine Aufgaben sind ziemlich vielseitig. Wenn einer aus unserem Team ausfällt, springe ich auch schon mal im Tagesgeschäft ein, ent- und belade die Züge und Lkws oder fahre selbst Ware mit dem Gabelstapler hin und her. Bei mir ist kein Tag wie der andere.

Nichtsdestotrotz gibt es ein paar fixe Abläufe, die täglich anstehen. Meist fange ich gegen sechs Uhr an und bringe mich erst einmal auf den Stand der Dinge: Wie laufen die Züge und Lkws heute? Gibt es Verspätungen im Schichtablauf? Oder sonstige Abweichungen? Dann stimme ich

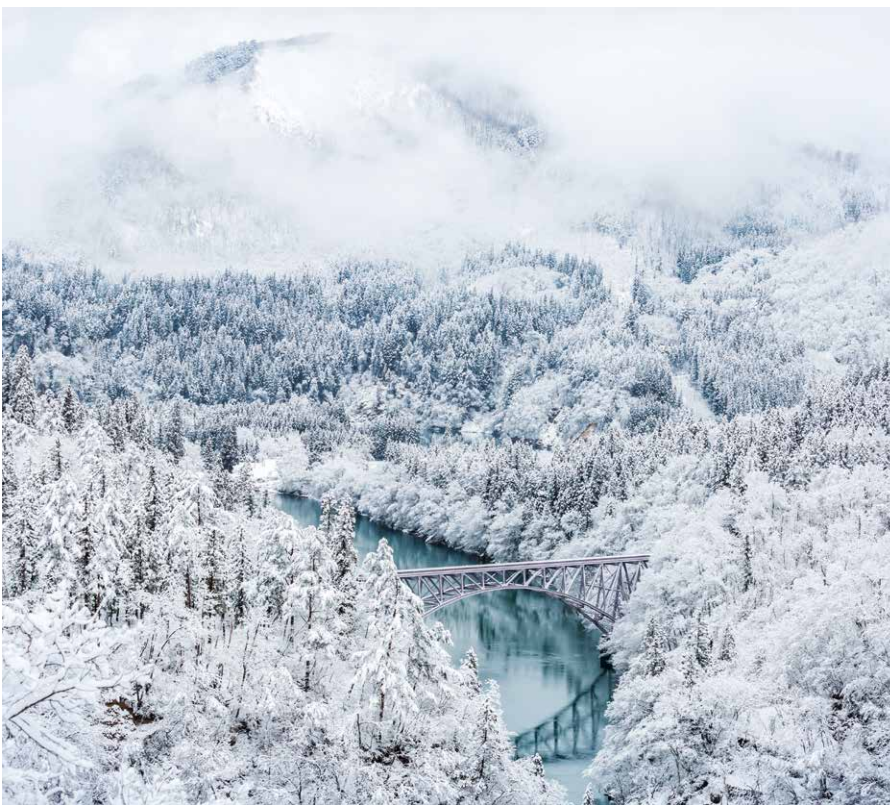
„Es macht großen Spaß zu sehen, wie gut eine Idee, die man selbst mitentwickelt hat, in der Praxis funktioniert.“

mich in einer kurzen Besprechung mit meinen Mitarbeitern ab. Seit wir im Zweischichtbetrieb arbeiten, hat das noch mehr an Bedeutung gewonnen – ich muss schließlich immer wissen, was wo los ist.

Mit welchen Herausforderungen mein Job aufwartet? Ganz klar, ich muss flexibel im Kopf sein, auf jede Unregelmäßigkeit zu jeder Zeit reagieren können und immer eine Lösung parat haben, die funktioniert. Wenn beispielsweise ein Wagen unpünktlich ankommt, disponiere ich spontan Dienstpläne und Arbeitszeiten um, damit die Ware trotz eigentlicher Verzögerung pünktlich beim Kunden eintrifft. ●



Jörn Kallas,
Leiter Logistikzentrum Maschen, DB Cargo AG
joern.kallas@deutschebahn.com



— Extremwetterlagen sind eine Herausforderung für Logistiker.

// Ausblick

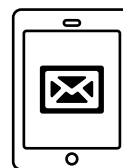
FROSTSICHER?

DB Cargo im Wintercheck.

Eis und Schnee oder lauwarmer Wintertage? Was für die Planung des Winterurlaubs wichtig ist, kann für viele Wirtschaftszweige schnell zur Herausforderung werden. Besonders für die Logistikbranche gewinnt das Thema Wetter zunehmend an Relevanz, auch weil Extremwetterlagen immer häufiger werden – und unvorhersehbarer.

DB Cargo macht den Selbstcheck und fragt dazu auch externe Experten. Wie ist der Status quo bei Europas größter Güterbahn? Welche Maßnahmen müssen getroffen werden, damit speziell der Güterverkehr winterfest und verlässlich ist? Wir beantworten diese Fragen gemeinsam mit den Fachleuten von DB Cargo und zeigen, wie der Maßnahmenplan aussieht. Außerdem stellen wir die Menschen vor, die dafür sorgen, dass Ihre Güter auch im Winter zuverlässig ankommen.

Wir zeigen Beispiele, mit welchen Problemen unterschiedliche Branchen und Kunden in der Wintersaison zu kämpfen haben – und was sie dabei von ihrem Logistikpartner erwarten.



HIER RAILWAYS DIREKT ABONNIEREN
L-Cargo-Railways@deutschebahn.com

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
 Thorsten Meffert,
 Vice President Marketing
 Anne Günther & Uta Kadow,
 Head of Marketing and Communication

PROJEKTLEITUNG

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

KONZEPT/GESTALTUNG/ REDAKTION

MPM Corporate Communication
 Solutions, Mainz, Düsseldorf

AUTOREN

Axel Novak: S. 36–43, 50–57
 Julia Rösch: S. 58
 Carsten Schmidt: S. 10–18, 20–25, 46–49

BILDNACHWEISE

Adobe Stock: S. 6 (patatmac), 21 (Alexandre),
 22 (BvPix), 36 (Istefan1), 55–57 (wooddy7),
 50 (Jodie Johnson) | Badische Stahlwerke:
 S. 54–57 | Jacob Bek GmbH: S. 24–25 | Eut
 van Berkum: S. 20–21 | Kai Bublitz: S. 5,
 48–49 | DB Cargo: S. 6, 39, 45 | DB AG/
 Weihrauch: S. 32 | iStock: S. 37 (Sergii Kozak),
 59 (vichie81) | Oliver Lang: S. 3, 8–9, 46–49 |
 Max Lautenschläger: S. 8 | Lenzing AG/
 Franz Neumayr: 38–40 | Metsä Board:
 S. 41–43 | MPM: Titel und Rückseite |
 Thorsten Schmidt: S. 5, 26–29 | Skoda:
 S. 52–53 | TFG Transfracht GmbH: S. 30 |
 Julia Unkel: S. 2–4, 10–18, 44, 58


DRUCK

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

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem
 Papier gedruckt.

DB CARGO IM INTERNET

-  www.dbcargo.com/app-ios
www.dbcargo.com/app-android
-  dbcargo.com
-  dbcargo.com/newsletter
-  @DB_Cargo
-  DB Cargo AG

www.dbcargo.com

NEUKUNDENINFO

DB Cargo AG, Masurenallee 33
 47005 Duisburg

E-Mail:
neukundenservice@deutschebahn.com
 Service-Nummer Neukundeninfo:
 +49 203 9851-9000

