

railways

DAS KUNDENMAGAZIN VON DB CARGO



Nr. 03|17

Mit seinen Transportservices erreicht DB Cargo
mehr als eine halbe Milliarde Menschen

EIN NETZWERK DURCH GANZ EUROPA

Seite 08

LEISTUNG

Sebastian Schilling
im Interview

Seite 12

INNOVATION

Jörg Schneider heilt Planen -
mit einem Pflaster

Seite 32

ZUKUNFT

Smart-Data-Lösungen
für die Autoindustrie

Seite 36



EIN NETZWERK FÜR GANZ EUROPA

Hinter DB Cargo verbirgt sich ein in der Bahnlogistik einzigartiges Netzwerk, das nahezu ganz Europa abdeckt. Von Schweden bis ans Schwarze Meer, von Russland bis nach Spanien bieten wir Ihnen Logistiklösungen aus einer Hand.

Die ständige Weiterentwicklung dieses Netzwerkes ist eine unserer wichtigsten Aufgaben, um Sie zu unterstützen. Um Ihre Produkte nachhaltig und zuverlässig zu transportieren. Um Ihre Lieferketten präzise zu planen und umzusetzen.

Mit unseren Wagen, Lokomotiven, Gleisanschlüssen, mit unseren IT-Systemen und dem ganzen Know-how unserer Mitarbeiter schicken wir für Sie Fracht auf die Reise durch unser wunderbares Europa.

Ein paar dieser Reisen finden Sie in diesem Heft. Andere müssen wir noch gemeinsam erleben!

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr Raimund Stür,
Vorstand Vertrieb & Marketing, DB Cargo



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

TERMINAL BURCHARDKAI

SPEKTAKULÄR: 20.000-TEU-CONTAINERSCHIFF ERSTMALS IN HAMBURG

WENN DAS GRÖSSTE CONTAINERSCHIFF DER WELT IN HAMBURG ANLEGT, SIND WIR NATÜRLICH MIT IM SPIEL.

AGATHA PUNDE, TFG TRANSPORT

DB Cargo-Tochter TFG Transfracht sorgt dafür, dass die Ladung der MOL Triumph schnell und zuverlässig zum Kunden gelangt.

■ Großes Spektakel in der Hansestadt: Montagnacht, 15. Mai, gegen 21 Uhr hat die MOL Triumph in Hamburg am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) festgemacht und dort rund 10.000 TEU umgeschlagen. 400 Meter lang und 59 Meter breit ist das Containerschiff der japanischen Reederei Mitsui O.S.K. Lines. Der Koloss kann mehr als 20.000 TEU-Standardcontainer an Bord nehmen und zählt damit zu den größten Containerschiffen der Welt.

Das HHLA-Terminal Burchardkai in Hamburg war Ziel der Reise. Als letzter Löschhafen war der Frachter hier nur teilbeladen. Binnen kürzester Zeit wurden rund 6.000 TEU gelöscht sowie 3.500 TEU geladen – und zum Teil auf die Bahn umgeschlagen. Das Terminal Burchardkai wird unter anderem durch

die AlbatrosExpress-Züge der DB Cargo-Tochter TFG Transfracht angesteuert. „Wenn das größte Containerschiff der Welt in Hamburg anlegt, dann sind wir natürlich mit im Spiel. Der Anteil der Transporte im AlbatrosExpress lag bei 556 TEU im Import und 258 TEU im Export“, sagt Agatha Punde, Sprecherin TFG Transfracht.

Das bedeutet, 326 Container wurden von der MOL Triumph auf Züge umgeladen und verließen kurz darauf Hamburg unter dem Kommando von TFG Transfracht. Den umgekehrten Weg nahmen 142 Container. Sie wurden für asiatische Kunden von den Albatros-Zügen auf die MOL Triumph umgeschlagen. Drei Tage später verließ die MOL Triumph Hamburg mit Kurs auf Fernost. Hamburg konnte durch den Besuch des

Schiffs demonstrieren, dass der Hafen trotz ausstehender Elbvertiefung auch im Zeitalter der Mega-Frachter attraktiv und leistungsfähig ist. Einer der größten Trümpfe des Elbe-Hafens ist die exzellente Anbindung an das Hinterland.

Die TFG Transfracht ist Marktführer im containerisierten Seehafenhinterlandverkehr. Mit ihrem flächendeckenden Albatros-Express-Netzwerk verbindet die TFG Transfracht täglich die Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven mit über 15.000 Orten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. mb ■

Kontakt | Agatha Punde
Tel.: + 49 40 361 305-733
Agatha.Punde@transfracht.com

FOTOS: TITEL: DEUTSCHE BAHN/WOLFGANG KLEE; SEITE 2-3: THOMAS RAUPACH; DEUTSCHE BAHN

railways

03/ 2017

FOCUS

- 08 DIE VORTEILE DES NETZWERKS**
Gemeinsam mit zahlreichen Partnern hat DB Cargo ein Netzwerk aufgebaut, das eine effiziente, schienenbasierte Logistik mit eng verzahnten Prozessen und einheitlich hohen Standards verbindet.
- 12 LEISTUNG, SERVICE UND FLEXIBILITÄT**
Im Interview erläutert Sebastian Schilling, Senior Vice President Sales Development and Marketing, wie DB Cargo mit seinen Kunden wächst.
- 15 EINE FRAGE DER AUSLASTUNG**
In Italien stellt DB Cargo Stahlkunden mehr Waggons zur Verfügung – und senkt so die Zahl der Leerfahrten.
- 16 MIT VOLLER KRAFT VORAUSS**
Vor zehn Jahren hat die Deutsche Bahn AG in der Schweiz ein kleines Eisenbahnunternehmen übernommen. Die Entwicklung zur heutigen DB Cargo Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte.
- 18 SCHNELLER IN DEN HOHEN NORDEN**
Für Kunden in Skandinavien sind umständliche Umschläge Vergangenheit. Ab sofort bietet DB Cargo Danmark seinen Kunden Transporte nach Norwegen und Schweden aus einer Hand.
- 19 TRIMODALE DREHSCHLEIBE IM AUFSCHWUNG**
Das Container Terminal Enns bietet einen neuen Direktverkehr nach Griechenland an. Damit positioniert sich der Umschlaghafen als bedeutsamer Link nach Südosteuropa.
- 20 „WIR BIETEN DEM MITTELSTAND FLEXIBILITÄT“**
Maarten de Ridder, Leiter International Sales bei DB Cargo, erläutert, was der Regionalvertrieb für kleine und mittlere Unternehmen tun kann.
- 22 DB CARGO BRINGT AUTOZÜGE FÜR VOLVO AUS CHINA NACH ZEEBRUGGE**
Mit den Zügen für den schwedischen Autokonzern stärkt DB Cargo das weltweite Netzwerk.

- 23 TRANSPORTROUTE DER SUPERLATIVE**
Im China-Europa-Verkehr erweitert die Trans-Eurasia Logistics ihr Netzwerk um neue Relationen.
- 24 MIT LEIDENSCHAFT ZUR BAHN**
Der Railport Nürnberg bietet der Metropolregion Zugang zur Schiene.

COMPANY & PEOPLE

- 26 DIE LEISEMACHER**
WoMen at Work: Die Mitarbeiter in der Güterwageninstandhaltung in Mannheim.
- 28 RICHTIGER UMGANG MIT GEFAHRGUT**
Rail Safety Day in Polen: Bei DB Cargo Polska wird Sicherheit an der Schiene großgeschrieben.
- 29 „NICHT NUR ZAHLEN ZÄHLEN, SONDERN AUCH UNSERE WERTE“**
Das polnische Responsible Business Forum belobigt erneut DB Cargo Polska für verantwortungsvolles Wirtschaften.
- 30 AUF DIE VIELFALT KOMMT ES AN**
DB Cargo Polska ist die erste Eisenbahn in Polen, die die Charta für Vielfalt unterzeichnet. Personalvorstand Tamara Staniowska erläutert, warum das so wichtig ist.
- 31 EINE FRAGE DER QUALITÄT**
DB Cargo hat seine Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit den Leistungen der Bahn befragt. Dr. Jan Busch, Head of Sales Processes bei DB Cargo, ordnet die Ergebnisse ein.
- 32 „INNOVATION KANN SO EINFACH SEIN!“**
Jörg Schneider hat eine ebenso einfache wie geniale Idee verwirklicht, die Standzeiten verkürzt und die Wagenverfügbarkeit erhöht: ein selbstklebendes Planenpflaster.

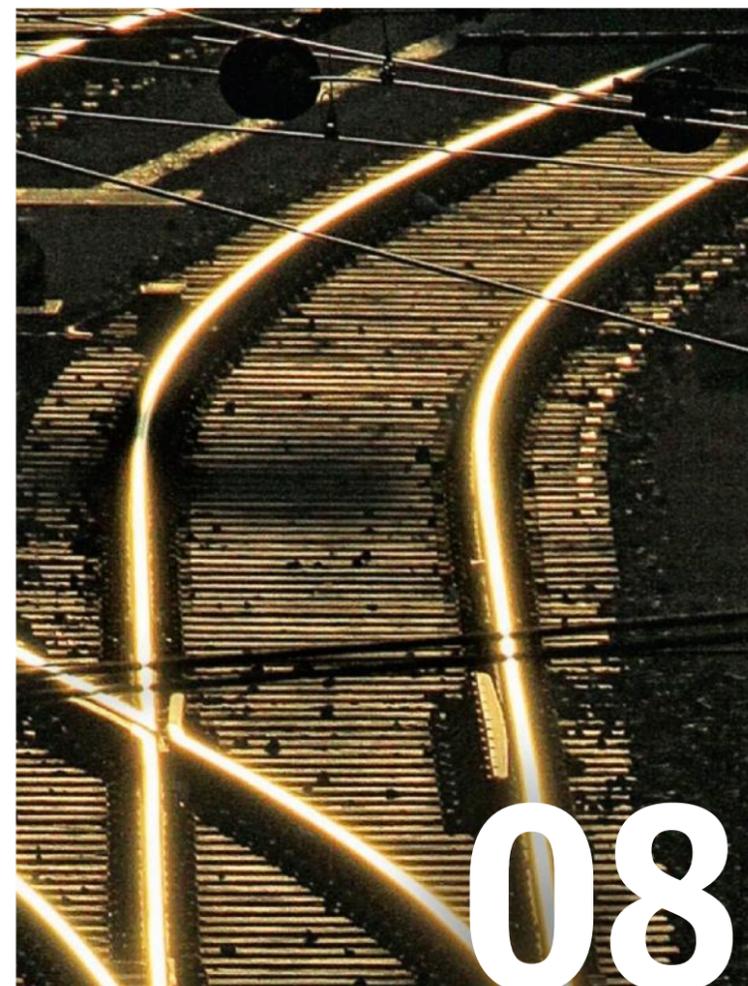


FOTO: DEUTSCHE BAHN/WOLFGANG KLEE

DIE VORTEILE DES NETZWERKS

Gemeinsam mit zahlreichen Partnern hat DB Cargo ein Netzwerk aufgebaut, das eine effiziente, schienenbasierte Logistik mit eng verzahnten Prozessen und einheitlich hohen Standards verbindet.

MARKETS & INNOVATIONS

- 34 HILFREICHER BLICK VON AUSSEN**
Seit mehr als einem Vierteljahrhundert begleitet der Marketingexperte Professor Dr. Dr. h.c. Klaus Backhaus die Güterbahn.
- 36 DIE ZUKUNFTSMACHER**
Jan Daniel, Thomas Görtz und Timm Schorsch von DB Cargo Logistics arbeiten an Smart-Data-Lösungen für die schienenbasierte Logistik.

CUSTOMERS & PROJECTS

- 40 INNOVATIV. PLANBAR. FÜR VOLKSWAGEN.**
Mit einem neuen Konzept bringt DB Cargo Logistics grenzüberschreitende Zulieferverkehre für Volkswagen auf die Schiene.
- 42 NETZWERK NACH SPANIEN**
Cleverer Lösung für Industriekunden: Megatrailer fahren auf Taschenwagen durch Frankreich.
- 44 NACHSCHUB FÜR DIE UKRAINE**
Bei Kokstransporten in die Ukraine bietet DB Cargo Polska dem Kunden Logistikservices aus einer Hand.
- 45 DER SEEHAFEN-VERTEILER**
Vor 40 Jahren wurde der Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg eröffnet. Er ist bis heute der größte Europas und der zweitgrößte der Welt.
- 46 FINAL CALL / SAVE THE DATE / IMPRESSUM**



BERLIN, DEUTSCHLAND
**DB Cargo beste Marke
 für Schienenverkehrsdienstleistungen**

Ende April 2017 ist DB Cargo zur besten Marke in der Kategorie Schienenverkehrsdienstleistung gekürt worden. Mehr als 11.000 Mitglieder der Bundesvereinigung Logistik (BVL) entschieden sich gemeinsam mit den Lesern des Fachmagazins „Logistik heute“ für die Güterbahn-Marke. „Diese Auszeichnung motiviert und spornt uns an, weiter mit Tatkraft und Verlässlichkeit an unserem Kurs festzuhalten, damit wir auch in Zukunft attraktive Logistiklösungen auf der Schiene anbieten können“, sagt DB Cargo Marketing- und Vertriebsvorstand Raimund Stürer. Den zweiten und dritten Platz in der Kategorie Schienenverkehrsdienstleistung belegten Rhenus Logistics und BLG Logistics. Die Logistiksparte der Deutschen Bahn, DB Schenker, ist als beste Marke in der Kategorie „Kontraktlogistikdienstleistungen“ ausgezeichnet worden. **an** ■

BONN/HAMBURG, DEUTSCHLAND
Ein Zirkus auf der Bahn

Ende Mai hat DB Cargo die historischen Wagen des Circus Roncalli von Bonn nach Hamburg transportiert. Über zwei Tage verladen die DB Cargo-Mitarbeiter die 80 alten Wagen auf die eigens bereitgestellten Waggons. Dabei mussten sie nicht nur auf die Ver- und Entladerichtung Rücksicht nehmen, sondern auch auf die historisch einzigartigen Gefährte. Der Zirkus besteht zu einem großen Teil aus alten Wagen, die nicht mehr auf der Autobahn fahren dürfen. Daher transportiert TRANSA seit 16 Jahren sämtliche Zirkuswagen quer durch Deutschland. Drei Wochen lang hatte Roncalli in Bonn gastiert, bevor es im 700 Meter langen Sonderzug nach Hamburg-Billbrook ging. Am Bahnhof wurden die Wagen von Lastwagen zur Moorweide gebracht – dort stand schon das Zirkuszelt. Ende Juni schließlich ging es weiter – nach Lübeck.

Roncalli sorgt nicht nur bei Zirkus-Fans für Stimmung, sondern ist dazu noch ökologisch unterwegs: Die Zirkuswagen fahren mit DB Eco Plus vollständig CO₂-frei. **an** ■



STETTIN, POLEN
Ausrüstung für schwerste Lasten

Im Frühjahr 2017 hat DB Port Szczecin einen neuen Kalmar Reachstacker und drei Yale-Gabelstapler erworben. Mit den neuen Geräten will das Unternehmen, an dem DB Cargo beteiligt ist, Güter noch schneller umschlagen. Die Entscheidung, den 42-t-Kalmar zu kaufen, fiel schon im vergangenen Jahr. Das Fahrzeug traf Anfang April in Stettin aus Schweden ein und wurde vor Ort zusammengebaut. Der Reachstacker kann Fracht mit einem Gewicht zwischen 26 und 38 Tonnen heben, zum Beispiel Granitblöcke, Stahlwaren oder Plattenstapel. Nach Angaben des Herstellers ist das Fahrzeug in Polens Häfen bislang das einzige dieser Klasse. Die Yale-Gabelstapler werden zum Umschlag von Zellstoff, Papierrollen oder Aluminiumcoils eingesetzt. Dank dieser neuen Ausrüstung sieht sich der DB Port Szczecin noch stärker auf Wachstumskurs. **an** ■

ZABRZE/RYBNIK, POLEN
**DB Cargo Polska startet
 Umweltschutz-Kampagne**

Im schlesischen Industriegebiet führen chemische Emissionen und Feinstäube häufig zu Smog, der die Gesundheit der Menschen in der Region beeinträchtigen kann. Vor allem Allergiker und Asthmatiker leiden unter den Schadstoffen.

Polens größte private Güterbahn hat zu Jahresbeginn 2017 mit einer besonders eindringlichen Botschaft auf das Thema Klimaschutz aufmerksam gemacht. DB Cargo Polska verteilte im Zuge der Kampagne „Atme wieder/ Turn to breath now“ 10.000 Antistaubmasken mit entsprechenden Broschüren unter Mitarbeitern und Einwohnern. Die Broschüren klärten die Menschen in den schlesischen Städten Zabrze und Rybnik darüber auf, wie sie sich an den Tagen verhalten sollen, in denen die Luft besonders schadstoffbelastet ist. DB Cargo Polska verwies gleichzeitig darauf, dass die Bahn das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist – mit niedrigen Schadstoffemissionen. „Als Unternehmen mit einer hohen sozialen Verantwortung fühlen wir uns verpflichtet, umweltfreundliches Verhalten zu unterstützen“, sagt Katarzyna Marciniak von DB Cargo Polska. **an** ■



BERLIN, DEUTSCHLAND
DB AG auf gutem Kurs

Die Deutsche Bahn AG hat nach dem ersten Halbjahr 2017 gute Zahlen präsentiert: Der Gesamtumsatz der DB erhöhte sich in den ersten sechs Monaten um 5,2 Prozent auf knapp 21,1 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) stieg um 17,1 Prozent auf 1,18 Milliarden Euro. Bei DB Cargo, die sich derzeit mit dem Programm Zukunft Bahn stark verändert, lag die Verkehrsleistung nahezu unverändert bei 98,5 Milliarden Tonnenkilometern (tkm). In Deutschland konnte das erste leichte Wachstum seit fünf Jahren verzeichnet werden. „Die Zahlen des ersten Halbjahres zeigen: Unser Kurs stimmt – das Konzernprogramm Zukunft Bahn sorgt für bessere Qualität, die unsere Kunden honorieren“, sagt DB Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz. „Weitere Anstrengungen sind nötig, um für unsere Kunden noch besser und verlässlicher zu werden. Daran werden wir diszipliniert und konsequent weiterarbeiten.“ **an** ■

FOTOS: ANDRÉ BASCHLAKOW; DEUTSCHE BAHN (4)

DIE VORTEILE DES NETZWERKS

ILLUSTRATION: GETTY IMAGES

Gemeinsam mit zahlreichen Partnern hat DB Cargo ein **branchen- und grenzüberschreitendes Netzwerk** aufgebaut, das eine **effiziente, schienenbasierte Logistik** mit **eng verzahnten Prozessen** und **einheitlich hohen Standards** verbindet. Damit ist Europas größte Güterbahn in der Lage, ihren Kunden **flexible und maßgeschneiderte Lösungen** anzubieten, die **weit über den reinen Transport hinausreichen**.

Netzwerke sind die Voraussetzung für den Erfolg in unserer globalisierten Epoche: **Leistungsfähige Partner, grenzüberschreitende Standards** und ein reibungsloser Austausch von Informationen sorgen für **Zuverlässigkeit, Stabilität** und natürlich für eine **hohe Flexibilität** in der Anpassung an veränderte Anforderungen.

In der Logistik gelten diese Regeln in besonderem Maße. Deshalb setzt DB Cargo als Europas größte Güterbahn auf ein **leistungsfähiges Netzwerk**, um ihren Kunden **optimale Rahmenbedingungen** zu bieten. DB Cargo-Kunden stehen **flächendeckend** Zugangspunkte, Güterbahnhöfe, Umschlagstellen und Railports zur Verfügung, die Transporte zwischen Norwegen und Sizilien genauso einfach und zuverlässig ermöglichen wie Verkehre zwischen Nürnberg und Frankfurt.

SERVICES FÜR DIE DRITTGROSSTE BEVÖLKERUNG DER WELT

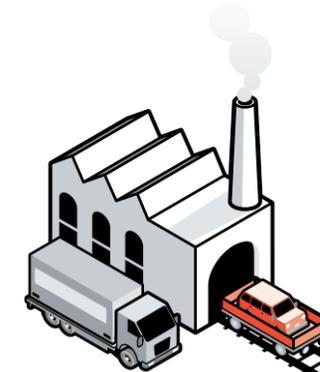
Doch europaweite Leistungen, was bedeutet das eigentlich? Mehr als eine halbe Milliarde Menschen auf einer Fläche von mehr als vier

VIER WEGE ZUR BAHN

Der Weg ins Netzwerk ist kurz: DB Cargo bietet seinen Kunden einen flexiblen Zugang zum Schienennetz.

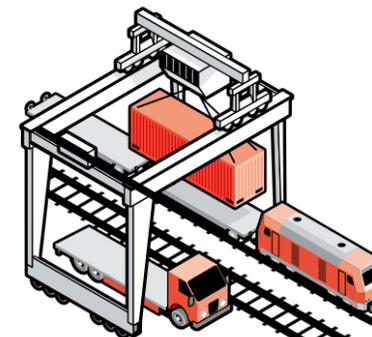
GLEISANSCHLUSS IM WERK DES KUNDEN

Viele Unternehmen verfügen über einen eigenen Gleisanschluss, das ist der einfachste Weg auf die Schiene. Große Automobilwerke lassen so Material heranfahren und fertige Fahrzeuge wegfahren. In Chemiewerken werden Kesselwagen sicher be- und entladen. Vorteile: flexible Be- und Entladeprozesse, enge Verknüpfung von Transport und Werkslogistik, geringer Flächenverbrauch gegenüber dem Lkw.



TERMINALS UND FREIE LADEGLEISE

Umschlagbahnhöfe verknüpfen effizient die Verkehrsträger Schiene, Straße und Binnenschiff durch Umschlag der Güter. Der Umschlag erfolgt je nach Ladegut beispielsweise über Portalkräne oder Reachstacker. Ladegleise bieten Zugang für unterschiedliche Güter, etwa Holz.



HAFEN

Als Umschlagplatz für Seefracht wird hier das Gut auf die Bahn verladen bzw. auf das Schiff umgeschlagen. Portalkräne und Brücken verladen Container. Schüttgut wie Erz oder Getreide wird über Rollbänder und Saugrüssel transportiert.



RAILPORTS

Diese Anlagen mit eigenen Gleisanschlüssen bieten neben dem Umschlag von Fracht auch Zusatzdienstleistungen, wie zum Beispiel Lagerung oder Kommissionierung. Railports werden von DB Cargo oder Partnern betrieben und bieten eine hohe Flexibilität für den Kunden.



EIN NETZ FÜNFMAL UM DIE ERDE!

263.432 Kilometer lang ist Europas Schienennetz – das entspricht mehr als dem Fünffachen des Erdumfangs, hinzu kommen mehr als 85.000 Kilometer in der russischen Föderation. Mehr als 70 Eisenbahnen und Infrastrukturbetreiber – so viele Mitglieder zählt allein der europäische Verband Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) – bewirtschaften dieses Netz. DB Cargo ist hier mit einer Verkehrsleistung von 98,5 Milliarden tkm die größte europäische Güterbahn.

anzubieten. Dieses zuverlässige Netzwerk an Partnern ist notwendig, um spezialisierte Leistungen vor Ort professionell umzusetzen. „Indem wir das Netzwerk aufgebaut haben und es mit den Partnern europaweit betreiben, helfen wir unseren Kunden beim Zugang zu Märkten in ganz Europa“, sagt Sebastian Schilling, Senior Vice President Sales Development and Marketing bei DB Cargo. „So können wir unseren Kunden umfassende Logistiklösungen anbieten und ihre Absatzkanäle unterstützen.“

UNGEHEURE TRANSPORTLEISTUNG

Dabei kann Europas Güterbahn Nummer eins auf eines der größten Schienennetze der Welt zurückgreifen, das bis zu den Werken der Kunden reicht. 4.200 Gleisanschlüsse und über 100 Railports und Logistik-Hubs zwischen Portugal, Weißrussland, Italien und Dänemark eröffnen den Kunden von DB Cargo den Zugang zum Netz. 75.000 Güterwagen und 2.800 Lokomotiven stehen dafür bereit – der größte Fuhrpark auf dem europäischen Kontinent in der stärksten Wirtschaftsregion der Welt nach den USA und China.

Bei DB Cargo sorgen etwa 30.000 Mitarbeiter dafür, dass grenzüberschreitende Transporte effizient, kundenorientiert und auf umweltfreundliche Art und Weise gemanagt werden. Sie finden die besten Services und erstellen die leistungsstärksten Angebote für ihre Kunden – ob in Norwegen, in Polen, Spanien oder in Süditalien. Den Überblick über alle Verkehre haben seit drei Jahren die mehr als 180 Mitarbeiter im European Operations Center. Sie steuern rund um die Uhr den Schienengüterverkehr in ganz Europa – 24 Stunden und 7 Tage pro Woche. Sie halten die Fäden in diesem unglaublichen Netzwerk in der Hand und stellen sicher, dass die Fracht aller DB Cargo-Kunden sicher und zuverlässig ans Ziel gelangt. an ■

ILLUSTRATIONEN: GETTY IMAGES; MICHAEL VESTNER

Millionen Quadratkilometern – nach China und Indien steht die Europäische Union für die weltweit drittgrößte Bevölkerung innerhalb eines einheitlichen Wirtschaftsraumes. Umgesetzt in Frachtaufkommen steht Europa für mehr als 2.200 Milliarden Tonnenkilometer, so eine Schätzung der EU-Kommission im Jahr 2013. Drei Viertel dieser ungeheuren Leistung wurden mit dem Lkw erbracht, 18,2 Prozent auf der Schiene.

Neben den USA und China ist die EU einer der größten Weltakteure im internationalen Handel: Mehr als 22 Millionen Unternehmen sind in der Union aktiv.

Um auf deren Anforderungen auf dem gesamten Kontinent reagieren zu können, setzt DB Cargo auf ein effizientes Netzwerk quer durch Europa und bis nach Asien. Für den sicheren Transport der Güter sorgen technische Verladeberater. In den Regionen arbeiten spezialisierte Key Accounter und halten engen Kontakt zu den Verbänden und Unternehmen vor Ort.

So hat sich DB Cargo als Spezialist für die schienenbasierte Logistik etabliert. Die Angebote der Güterbahn umfassen viel mehr als den reinen Transport von A nach B in Zügen. So bietet das europaweit einzigartige und dicht vernetzte Einzelwagensystem den Kunden die Möglichkeit, auch kleinere Sendungsvolumina mit einzelnen Wagen transportieren zu lassen. Darüber hinaus bietet DB Cargo hochfrequente Zugverbindungen und spezialisierte Branchenzüge auf dem gesamten Kontinent und darüber hinaus – bis nach China. Ganz gleich, um welches Ladegut es sich handelt. Schienenbasierte Logistik bedeutet aber auch: DB Cargo organisiert nicht nur den europaweiten

Transport per Bahn, sondern in Abstimmung mit den Kunden auch den Umschlag sowie den Vor- und Nachlauf auf der Straße – von Tür zu Tür. DB Cargo bietet in enger Zusammenarbeit mit den Partnern logistische Dienstleistungen in Railports und an Umschlagplätzen an und hilft seinen Kunden, sich effizient aufzustellen und sich im Markt besser zu positionieren. Mithilfe einer immer

stärker digitalisierten Flotte und effizienter Schnittstellen zwischen Produktion, Vertrieb und den Kunden kann DB Cargo seine Prozesse laufend optimieren – von der Beauftragung über das Tracking bis hin zu logistischen Smart-Data-Anwendungen.

Dabei arbeitet DB Cargo mit vielen Partnern in ganz Europa zusammen, um Kunden maßgeschneiderte und flexible Lösungen

BOX2RAIL: DREI KLICKS ZUM ZUG

Wer Container von einem der großen deutschen Seehäfen bis vor die eigene Tür transportieren lassen möchte, kann diesen Service ab sofort über das Internetportal box2rail.com buchen. Dort öffnet sich ein übersichtliches Suchformular mit Feldern, in die der Interessent nur noch seine Anforderungen eingeben muss: das Ankunftsterminal seines Containers im Hafen, das Zielterminal oder die Zieladresse. Dann die Größe des Containers (20 oder 40 Fuß) und den gewünschten Transporttermin. Nach einem kurzen Suchlauf erhält der Interessent eine Auflistung der vorhandenen Verbindung inklusive Kapazitätsanzeige sowie den Preisen. Bei Eingabe kostenpflichtiger Transportinformationen aktualisiert sich während des Buchungsprozesses der Preis automatisch, sodass der Kunde die Kosten immer im Überblick hat.

Vorteile von [box2rail](http://box2rail.com) sind die hohe Kostentransparenz, der verschlankte Buchungsprozess, die intuitive Bedienbarkeit und ein Echtzeit-Service. Wer Support benötigt, erhält ihn per Live-Chat. Ebenfalls enthalten ist eine Live-Bonitätsprüfung für die sofortige Buchung. Damit ist der Container mit drei Klicks – Transportanfrage, Angebot und Buchung – auf der Schiene.

Entwickelt wurde die digitale Lösung von der DB Cargo-Tochter TFG Transfracht. Ziel: Auch Kunden mit kleineren Transportmengen sollen einen schnellen und einfachen Zugang zum Schienennetzwerk haben, ohne sich um Vor- oder Nachlauf kümmern zu müssen. Die Container werden im AlbatrosExpress-Netzwerk der TFG Transfracht gefahren- und zwar „Port to Door“: Das Netzwerk verbindet in täglichen Zügen die Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven mit mehr als 15.000 Orten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. mh ■

www.box2rail.com



LEISTUNG, SERVICE UND FLEXIBILITÄT

Im Interview erläutert Sebastian Schilling, Senior Vice President Sales Development and Marketing, wie DB Cargo mit seinen Kunden wächst.

INTERVIEW: Axel Novak



Das europaweite Einzelwagen-system macht DB Cargo einzigartig auf dem Markt.

Terminals und Railports sind wichtige Zugangspunkte für Kunden. Wie stärken Sie diesen Bereich?

SCHILLING Für uns sind die Zugangspunkte zur Schiene entscheidend. Da gibt es unterschiedliche Möglichkeiten: Neben den See- und Binnenhäfen bringen Umschlagbahnhöfe Güter auf die Schiene. Dazu kommen eigene Gleise und Railports. Dabei nutzen wir verschiedene Modelle: So haben wir eigene Railports, kooperieren aber auch mit anderen Betreibern und Dienstleistern. Unser Ziel ist, diese Zugangsmöglichkeiten für unsere Kunden auszubauen und beispielsweise die Gleisanschlussentwicklung voranzutreiben. Hintergrund dafür ist: Wir betreiben europaweit ein ausgesprochen vielseitiges Netzwerk und arbeiten mit rund 3.000 Dienstleistern und Partnern eng zusammen.

Eines der wichtigsten Argumente pro DB Cargo ist das Einzelwagenetzwerk: Bleiben diese Angebote bestehen?

SCHILLING Beim Einzelwagenverkehr ist und bleibt unsere Botschaft: Wir stehen dazu! Unser europaweites Einzelwagenetzwerk macht uns wirklich einzigartig. Wir stellen es unseren Kunden zur Verfügung, und das werden wir auch künftig tun. Da haben wir in den vergangenen Jahren schon einiges bewegt: So wächst das polnische Netzwerk kontinuierlich – was zu einer guten Entwicklung bei den Transportmengen im multimodalen Verkehr führt. Wir haben den Großraum Paris angeschlossen. Wir haben die Transporte in die nordischen Länder über das Hub Aarhus in Dänemark gestärkt. Hier wollen wir auch zukünftig anknüpfen und den Einzelwagenverkehr in Europa weiter stärken. Und schließlich unsere Shuttle-Verkehre: Die werden dank kurzer Laufzeiten von den Kunden gut angenommen.

In der Logistikbranche setzt sich der Trend zu kleineren Losgrößen in Containern fort. Gründe dafür sind die Flexibilisierung in der Fertigung und die Individualisierung von Industrieprodukten. Wie wirkt sich das auf DB Cargo aus?

SCHILLING Das ist für uns ein klarer Wachstumsbereich, denn wir wollen und werden mit unseren Kunden intermodale Lösungen entwickeln, um genau auf diese flexiblen Anforderungen zu reagieren. Überall dort, wo der Container anderen Lösungen überlegen ist, arbeiten wir daran. Zum Beispiel mit Novelis, dem weltweit größten Hersteller von Aluminiumwalzprodukten. Dort setzen wir neu entwickelte, multifunktionale 40-Fuß-Spezialcontainer ein. Die sind so konzipiert, dass wir Produkte in beiden Richtungen transportieren können. Solche Lösungen haben wir auch bereits für andere Kunden entwickelt.

Herr Schilling, DB Cargo verfügt über das größte europäische Netzwerk für Transportlösungen rund um die Schiene. Was bedeutet das für Ihre Kunden?

SCHILLING Das bedeutet, dass wir in der Lage sind, unseren Kunden umfassende Logistiklösungen anzubieten – und zwar auf Basis von Transportlösungen in allen Segmenten. Wir bieten Wagenladungsverkehre, multimodale Lösungen, Ganzzug- und Einzelwagenverkehre aus einer Hand. Mit diesem breiten Gesamtangebot unterstützen wir die Zwischenwerks- und die Absatzlogistik unserer Kunden.

Dazu kommt die europäische Komponente, die in dieser Ausprägung einzigartig ist: Weil wir in allen Ländern verschiedene Lösungen anbieten, helfen wir unseren Kunden beim Zugang zu den Märkten in ganz Europa. Und natürlich sind unsere Verkehre von und nach China, die bei den Kunden immer stärker nachgefragt werden, von Bedeutung.

Kunden haben mit DB Cargo also Zugriff auf das europaweite Netzwerk und mehr. Wer keinen eigenen Gleisanschluss hat, dem bieten wir die Services, die diese Lücke schließen. Über unsere Zugangspunkte

zur Schiene wie öffentliche Terminals und Railports, zu denen wir die Waren mit dem Lkw transportieren, sind wir in der Lage, auch unseren Kunden ohne Gleisanschluss Door-to-Door-Lösungen zu bieten. Diese Logistikflächen sind für multimodale Verkehrslösungen ideal.

Warum ist das Netzwerk von DB Cargo eigentlich so bedeutsam?

SCHILLING Unsere Kunden ziehen aus dem Schienengüterverkehr mehrere Vorteile: Grundsätzlich ist die Bahn mit diesem Netzwerk massenleistungsfähig – das spielt bei unseren großen Kunden eine enorme Rolle. Hinzu kommt ein geringerer Flächenverbrauch im Werk – Gleisanschlüsse mit ihren Logistikflächen sind kleiner als die entsprechenden Lkw-Verladestationen. Dazu kommt die Nachhaltigkeit: Die Schiene bleibt das umweltfreundlichste Transportmittel an Land – das ist für Kunden, die Wert auf nachhaltige Verkehre legen, ein gewichtiges Argument.

Und natürlich spielt die Flexibilität eine große Rolle: Gerade kleinere und mittlere Unternehmen können mit DB Cargo ihre Prozesse flexibler gestalten und bei-

spielsweise ihre Verladelogistik optimieren. Denn im Vergleich zum Lkw können wir längere Ladefristen garantieren.

Indem wir durchgehende Prozesse anbieten, haben unsere Kunden über eine einzige Anlaufstelle Zugriff auf alle unsere Partner und Dienstleister in ganz Europa. In dieser Flächenabdeckung können das nur wir.

Ist zu erwarten, dass das internationale Netzwerk ausgebaut werden wird?

SCHILLING Die Schlüsselfrage für uns ist: Wie hilft es unseren Kunden, wenn wir unser bestehendes Angebot „Logistiklösungen aus einer Hand“ weiter ausbauen? Dabei legen wir den Fokus auf drei Dinge: einfachere Angebote, schnellere Transporte und eine höhere Flächenabdeckung. Diese drei Parameter sind für uns entscheidend. Denn unser Ziel ist es, unsere Kunden mit unseren Angeboten europaweit vor Ort zu unterstützen und unsere Angebote weiter nach den Bedarfen unserer Kunden auszubauen. Entsprechend werden wir unser internationales Netzwerk so weiterentwickeln, wie unsere Kunden es für ihre Logistikketten brauchen.

FOTO: KATRIN BINNER



Wie sieht das beim Mittelstand aus?

SCHILLING Wir wenden uns mit solchen kundenorientierten Lösungen auch an kleinere und mittlere Unternehmen. Unser Regionalvertrieb ist hierfür zuständig und wendet sich mit einem breiten Angebotspektrum genau an diese Kunden. Gerade weil wir auf unser europaweites Netzwerk zurückgreifen, können wir intelligente und wirtschaftliche Lösungen anbieten. Wir können unseren Kunden somit kürzere Wege und eine schnellere Erreichbarkeit vor Ort bieten.

In den vergangenen Jahren ist der Wettbewerb auf der Schiene und unter den Verkehrsträgern härter geworden. Wie reagiert DB Cargo darauf?

SCHILLING Wir stehen tatsächlich immer mehr im Wettbewerb, und zwar sowohl auf der Schiene als auch intermodal. Vor allem der LKW kann derzeit ein enormes Potenzial für Kostensenkungen nutzen, gerade bei Personal und Energie.

Wir haben darauf unterschiedlich reagiert. Zum einen arbeiten wir mit unserem Programm Zukunft Bahn intensiv an unserer Kostenstruktur. Zum anderen setzen wir auf die Digitalisierung und auf innovative Lösungen, um unsere Angebote weiter zu verbessern. Und schließlich ermöglichen wir es unseren Kunden, über einen unkomplizierten Zugang auch komplexeste Dienstleistungen einfach in Anspruch nehmen zu können.

Nun steht die Güterbahn ja für etwas grundsätzlich Positives: Sie ist umweltfreundlich, sie ist das Rückgrat der Industrie in Europa, sie entlastet unsere Straßen. Warum dringt das in der Öffentlichkeit so wenig durch?

SCHILLING Es ist richtig, dass die Bahn ein Image in der Öffentlichkeit hat, das wir leider nur begrenzt beeinflussen können. Wir sind im Schienengüterverkehr nicht so sichtbar wie der Lkw, aber wir haben hervorragende Angebote, die einfach und ökologisch sind. Wir alle haben die Erfahrung gemacht: Wer uns, also die Güterbahn, einmal kennengelernt hat, weiß unsere Leistungen zu schätzen.

Mit diesem Wissen gehen wir im Übrigen auch verstärkt auf neue Kunden zu, um sie für die Schiene zu interessieren und zu begeistern. Hierbei nutzen wir die Erfahrung, eng mit verschiedenen Hochschulen und anderen Marktteilnehmern zusammenzuarbeiten. Dadurch fällt es uns leicht, uns für noch mehr Branchen zu öffnen. Umgekehrt spüren wir, dass durch unsere guten Angebote das Interesse von Kunden, die bislang stark auf Lkw setzen, immer mehr zunimmt. Das ist ja für uns alle von Vorteil: Mit mehr Verkehren können wir unser Netzwerk ausbauen – und mit einem größeren und dichteren Netzwerk können wir unseren Kunden noch bessere Angebote machen.

MULTIMODALE RAILPORTS

Railports machen den Weg zur Schiene frei, wenn Kunden keinen eigenen Gleisanschluss haben. In ganz Europa stehen solche Anlagen zur Verfügung, die verkehrsgünstig gelegen an das Schienennetz angebunden sind. Die *railways*-Redaktion stellt in jedem Heft einen Railport und seine Leistungen vor: In dieser Ausgabe geht es um den Railport Nürnberg (siehe auch Seite 24).

FOTO: DEUTSCHE BAHN



EINE FRAGE DER AUSLASTUNG

In Italien stellt DB Cargo Stahlkunden mehr Waggons zur Verfügung – und senkt so die Zahl der Leerfahrten.

Der Einzelwagenverkehr lebt von einem starken Netzwerk und einer hohen Auslastung. Das ist ein Grund dafür, warum DB Cargo sich besonders intensiv darum bemüht, die Auslastung durch neue Kunden und eine bessere Verfügbarkeit von Wagen zu steigern. In Italien hat die Güterbahn in den vergangenen zwölf Monaten große Anstrengungen im Vertrieb unternommen, um die Inlandtransporte für die italienische Stahlindustrie auszubauen. Die italienische Güterbahn setzte vor Kurzem noch zu 100 Prozent auf internationale Transporte, die im DB Cargo-Netzwerk aus den europäischen Nachbarstaaten nach Italien strömen und von dort aus wieder zurück. Heute jedoch nutzen die Manager von DB Cargo Italia die Wagen, um Kunden im Land besser zu bedienen – und so mehr Verkehr auf die Schiene zu lotsen.

„In der Vergangenheit haben wir uns vor allem darum bemüht, internationale Verkehre zu entwickeln, indem wir die aus Norden kommenden Wagen neu beladen haben. Heute nutzen wir die Kapillarwirkung und die Effizienz des Einzelwagennetzwerks, um nationale Services anzubieten, die wir bislang nicht anbieten konnten“, sagt Massimiliano Caglio vom DB Cargo-Stahl-Team in Novate Milanese. „Das italienische Netzwerk bietet uns heute die besten Transitzeiten für nationale Transporte und die höchste Wagen-Verfügbarkeit für unsere Kunden. Das ist ein tolles Ergebnis der engen Zusammenarbeit zwischen Vertrieb, Produktion und Wagen-Management.“

Auf diese Weise konnte DB Cargo das transportierte Volumen für die Stahlbranche von 600.000 Tonnen um rund 50 Prozent steigern. Voraussichtlich 900.000 Tonnen Stahlwaren gehen in diesem Jahr auf der Schiene mit DB Cargo durch Italien oder zu Kunden ins Ausland.

Die Steigerung ist möglich geworden, weil die beladenen Wagen aus dem Norden nun erst geleert und dann erneut beladen werden können. Sie fahren anschließend zu anderen Zielen in Italien, bevor sie wieder das Land verlassen und in das Netzwerk von DB Cargo in Deutschland zurückgeführt werden. „Auf diese Art und Weise können wir den Einsatz von Waggons im italienischen Einzelwagennetzwerk spürbar verbessern“, sagt Caglio.

NEUE KUNDEN, MEHR VERKEHR IM NETZWERK

Bei den Kunden kommt das Konzept gut an. So transportiert DB Cargo nun beispielsweise Coils vom Hafen Ravenna nach Ospitaletto. Die qualitativ hochwertigen Stahlrollen werden aus Korea mit dem Schiff nach Italien gebracht und jetzt für den Kunden Tecnoservices auf die Schiene umgeschlagen.

Ähnliches gilt für den Kunden Santarella, einen großen Händler für hochwertige Stahlprodukte aus der Lombardei. Mit einem eigenen Einzelwagenprodukt bietet DB Cargo dem Unternehmen einen überzeugenden

Zugang zum Schienennetz: Das Unternehmen lässt Stahlschrott aus Sacconago in Terni recyceln und in Edelstahl verwandeln. Der Transport erfolgt mit Wagen, die aus Deutschland stammen und im Hub Brescia entladen werden. Anschließend werden die Waggons in Sacconago mit Schrott für Santarella beladen und nach Terni gefahren. Von dort aus kehren sie leer nach Deutschland zurück.

Der Verkehr besteht zwar schon seit längerem, wird aber kontinuierlich weiterentwickelt. So konnte DB Cargo Italia die Station Terni noch stärker in das Netzwerk einbinden: Wurde Terni anfangs nur mit Ganzzügen angefahren, bringt DB Cargo nun auf ausdrücklichen Kundenwunsch auch leere Wagen dorthin, um sie beladen zu lassen.

Bei einem anderen Kunden wiederum konnte DB Cargo die Transportzeiten verringern, indem die Streckenführung verbessert wurde. Züge bringen Schrott für den Kunden Battazza aus Lecco nach Brescia. „Für eine wirklich schnelle Transportzeit fahren wir die Wagen direkt nach Cava Tigozzi, ohne das Hub Chiasso anzusteuern, in dem wir normalerweise unsere Einzelwagenverkehre bündeln“, erläutert Caglio.

Die guten Zahlen des ersten Quartals 2017 belegen heute, dass das Konzept der Inlandtransporte auf soliden Beinen steht. Immerhin jede zehnte Tonne Stahl, die DB Cargo heute in Italien fährt, wird nach diesem Modell innerhalb des Landes bewegt. *an* ■

Kontakt | Massimiliano Caglio
Telefon: +39 02 367067-28
massimiliano.caglio@deutschebahn.com





Vor zehn Jahren hat die Deutsche Bahn AG in der Schweiz ein kleines, aber wendiges und flexibles Eisenbahnunternehmen übernommen. Die Entwicklung zur heutigen DB Cargo Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte.

Transportieren Sie eigentlich auch Container?“ Das ist eine Frage, die Interessierte und Kunden den Disponenten bei der DB Cargo Schweiz immer wieder stellen.

„Wenn sie für einen ganzen Zug ausreichen, natürlich“, lautet dann die Antwort vom Geschäftssitz der Schweizer Tochter der DB Cargo, Europas größter Güterbahn, mit einem Augenzwinkern. Man ist es gewohnt, dass nicht jeder auf Anrieb etwas mit DB Cargo Schweiz anfangen kann, zu klein ist das Tochterunternehmen doch im Vergleich mit den großen Schweizer Akteuren wie SBB Cargo oder BLS Cargo. Noch zumindest. Hintergrund sind die besonderen Anforderungen der Branche. DB Cargo transportiert rund acht Millionen Tonnen Schrott in die Stahlwerke – das Altmetall geht direkt in die Hochöfen. Der unkoordinierter Zulauf von Schrott führt jedoch zu logistischen Ineffizienzen. Hohe Standgeldzahlungen, schlecht ausgelastete Entladekapazitäten im Stahlwerk, lange Umlaufzeiten und Probleme bei der Leerwagenversorgung der Lieferanten sind die Folge.

„Wir agieren wie ein wendiges und flexibles Schnellboot, das weiter kräftig Fahrt aufnimmt“, sagt Geschäftsführer Martin Brunner. Denn die Schweiz wird mit ihren

ausgezeichneten Perspektiven für die Schiene zum Lieblingsland der Eisenbahner: Der neue Gotthard-Basistunnel und die Alpen-transversale NEAT führen heute schon zu massiven Verlagerungen von der Straße auf die Schiene. Wenn 2021 der Ceneri-Basistunnel fertiggestellt ist, wird noch mehr intermodaler Verkehr per Bahn transportiert werden können. 2016 konnte DB Cargo zum dritten Mal in Folge mit einem deutlichen Umsatzwachstum abschließen. Und die Planung für das kommende Jahr gibt Anlass zum Optimismus. Auch personell konnte man sich in den vergangenen Jahren den Herausforderungen entsprechend aufstellen.

Knapp 60 Mitarbeiter, ein Drittel davon Lokführer und Wagenmeister, verteilen sich neben dem Hauptsitz in Glattbrugg auf weitere Standorte in Basel, Muttenz, Erstfeld, Bellinzona und Domodossola. Die unternehmenseigene Leitstelle gewährleistet die operative Produktions- und Transportsteuerung rund um die Uhr.

EUROPÄISCHES NETZWERK ALS RÜCKGRAT

Hervorgegangen ist DB Cargo Schweiz aus der Brunner Railway Services, die bereits 2005 gegründet wurde. Der Erfolg weckte das

FOTO: DPA PICTURE ALLIANCE/CHRISTIAN BEUTLER

Interesse der deutschen Güterbahn, die das Unternehmen kurz darauf übernahm. Aus der BRS wurde Railion Schweiz. Dank des großen Netzwerks konnte sich das Unternehmen schnell auf dem Markt für internationale Einzelwagenverkehre positionieren. Heute ist DB Cargo Schweiz auch bei Ganzzügen stark und hat Schwerpunkte im alpenquerenden Transit via Gotthard, in kundenbezogenen Logistikkösungen auf der Schiene und in Mineralölverkehren. Dazu verfügt DB Cargo Schweiz über alle erforderlichen Sicherheitsbescheinigungen, um große Teile des Schweizer Normalspurnetzes in Eigenregie befahren zu können.

International greift DB Cargo Schweiz auf die Ressourcen des europäischen Netzwerks von DB Cargo zurück – beispielsweise auf leistungsstarke Mehrsystem-Loks, von denen rund 100 in der Schweiz eingesetzt werden können. Damit bietet sich für DB Cargo die Chance, transeuropäische Verkehre künftig auch in der Schweiz aus einer Hand zu produzieren. Die DB Cargo Schweiz wird ihren Teil dazu beitragen – natürlich auch mit Containern. *mb* ■

Kontakt | Martin Brunner
Tel.: +41 44 80759-00
info.ch@dbschenker.com

MIT VOLLER KRAFT VORAUSS

GOTTHARD-TUNNEL: Mit der Bahn geht es schnell und umweltfreundlich durch die Alpen.

ZEHN JAHRE DB CARGO SCHWEIZ

2005

Gründung der Brunner Railway Services (BRS) durch Martin Brunner. BRS führt grenzüberschreitende Ganzzüge von und nach der Schweiz und baut internationale Kooperationen auf.

2007

Übernahme der BRS von Railion Deutschland AG. Umfirmierung von BRS zu Railion Schweiz und Aufbau eines Einzelwagenladungsnetzes in der Schweiz.

2010

Gründung der Xrail Allianz, damit verbunden werden Einzelwagenladungsverkehre wieder durch die staatliche Heimatbahnen durchgeführt. Überführung der Einzelwagenladungsverkehre zu SBB Cargo.

2012

Start mit Transitverkehren Basel-Chiasso über den Gotthard.

2015

DB Cargo Schweiz transportiert Ganzzüge im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Deutschland. Die Verkehre werden sowohl im Transit durch die Schweiz wie auch im Im- und Export von und nach der Schweiz laufend ausgebaut.

DB Cargo Schweiz stärkt mit ihrer Tätigkeit im Herzen Europas das europäische Netzwerk von DB Cargo.



NORWEGEN:
DB Cargo bietet Kunden Transporte ins Land der Fjorde aus einer Hand.



SCHNELLER IN DEN HOHEN NORDEN

Für Kunden in Skandinavien sind umständliche Umschläge Vergangenheit. Ab sofort bietet DB Cargo Danmark seinen Kunden Transporte nach Norwegen und Schweden aus einer Hand.

Rotwein und Tomaten aus der Toskana für Oslo. Mineralöl aus Bergen für Kunden in Mitteleuropa. Stahl und Industriegüter für die Versorgung von Produktionsstätten in ganz Europa – all diese Waren bewegen sich auf der Schiene sicher und zuverlässig durch ganz Europa. Alle Einzelwagenverkehre von DB Cargo sind zu einem Netzwerk verflochten, das den gesamten Kontinent abdeckt.

Davon profitieren seit Mitte 2016 auch DB Cargo-Kunden in Norwegen und Schweden. Wer zuvor Güter mit dem Ziel Skandinavien umständlich mehrmals umschlagen musste, kann jetzt auf eine einfache, schnelle und kostensparende Lösung zurückgreifen, die Logistiker von DB Cargo Danmark entwickelt haben: Statt die Güter in Norwegen und Schweden noch einmal auf lokale Anbieter umzuschlagen, organisiert DB Cargo Danmark den gesamten Nachlauf bis zum Kunden inklusive Überfahrt über den Skagerrak. Dabei werden die Güter im Railport Aalborg bereits auf dänische Lkw umgeschlagen. Über die Fährhäfen im Norden Jütlands gelangen sie ins nördliche Skandi-

nawien, wo der Nachlauf mit denselben Lkw ohne weiteren Umschlag auf der Straße bis zum Kunden erfolgt.

Das neue Konzept sorgt für Bewegung im skandinavischen Logistikmarkt. Denn wer seine Güter nach Norwegen oder ins südliche Schweden transportieren möchte, erhält ab sofort von der europäischen Güterbahn ein im Vergleich mit den Anbietern vor Ort wettbewerbsfähiges Angebot. „Seit der Anbindung des europäischen Einzelwagensystems an den jütländischen Hafen Aalborg können wir unseren Kunden ganz neue Möglichkeiten bieten“, erläutert Thomas Vestergaard, Leiter Sales bei DB Cargo in Dänemark. Hintergrund: Seit Anfang 2017 fahren zwei Züge pro Woche von Fredericia im Süden Dänemarks nach Aalborg. Fredericia hat Anschluss an das europäische Einzelwagenetzwerk von DB Cargo. „Wir können alle möglichen Transportbehälter transportieren“, so Vestergaard. „Auch Wechselbrücken oder Trailer aus Italien kommen nach Aalborg und gehen weiter nach Norwegen und Schweden.“

Das Potenzial für diese Transporte ist riesig. In die Region Oslo gehen vor allem Konsumgüter, Industrieprodukte, Stahl- und chemische Produkte gehen nach Westland, einer wichtigen Industrieregion Norwegens. Und schließlich ist der Hafen Bergen, der von Hirtshals aus direkt angefahren wird, mit seiner Ölförderung und den Raffinerien eine interessante Destination für Mineralölverkehre.

„Verbindungen vor allem in das Industrieland Norwegen können wir wettbewerbs-

DB CARGO DANMARK

Die dänische Landesgesellschaft von DB Cargo wurde 2009 gegründet und ist verantwortlich für alle Vertriebs- und Kundenkontakte für schienengebundene Logistik von und nach Dänemark. Sie ist in zwei Abteilungen gegliedert: Die Einzelwagenabteilung steht Kunden zur Verfügung, die einen konventionellen Wagenladungstransport von etwa Stahl und Papier zu und von ihren Produktionsstandorten anfordern. Die intermodale Abteilung bietet Wechselbrücken-, Trailer- und Containerkunden Transportlösungen ihrer Einheiten über die beiden Kombi-Terminals in Høje-Taastrup und Taulov an. www.dk.dbcargo.com



fähig anbieten“, so Vestergaard. Damit positioniert sich DB Cargo im Wettbewerb. „Nun verschiffen wir unsere eigenen Lkw samt Fahrern nach Norwegen und bedienen die letzte Meile selbst“, erklärt Vestergaard. **mb** ■

Kontakt | Thomas Vestergaard
Tel.: +45 88 3009-44
Thomas.Vestergaard@deutschebahn.com



TRIMODALE DREHSCHLEIBE IM AUFSCHWUNG

Das Container Terminal Enns wird weiter ausgebaut. Mit einem neuen Direktverkehr nach Griechenland positioniert sich das Umschlagterminal zudem als bedeutsamer Link nach Südosteuropa.

Das Container Terminal Enns (CTE) in Oberösterreich entwickelt sich zu einem wichtigen Knotenpunkt im Netzwerk der DB Cargo. Mit rund 210.000 Umschlägen (300.000 TEU) konnte ein deutliches Mengenwachstum im Geschäftsjahr 2016 erzielt werden. Darüber hinaus ziehen neue Services und digitalisierte Betriebsabläufe neue Kunden und mehr Volumina an. Aufgrund des hervorragenden Geschäftsverlaufes wurden seitens des österreichischen Verkehrsministeriums Fördermittel für den weiteren Ausbau des CTE freigegeben. Die beträchtliche Unterstützung der Förderstelle untermauert die Bedeutung des Terminals Enns im Zentralraum Oberösterreich. Eine erneute Erweiterung des Terminals Enns ist im Jahr 2018 vorgesehen.

Seit April 2017 wird für die Reederei Cosco über das CTE eine direkte Zugverbindung nach Griechenland – bis zu dreimal pro Woche – abgefertigt. „Mit dem von DB Schenker betriebenen Zug nach Piräus erweitert sich das Angebot Richtung Südost-Europa deutlich und steigert somit die Attraktivität unseres Terminals“, erklärt CTE-Geschäftsführer Michael Heinemann. Die Route führt von Enns aus über die Slowakei, Serbien und Rumänien nach Piräus.

Vor dem Hintergrund des zusätzlichen Aufkommens sorgen neue digitalisierte Prozesse für mehr Effizienz und Qualität. Mit dem Pilotprojekt Fastlane setzen die Betreiber eine papierlose Lkw- und Bahn-Abfertigung am Container Terminal Enns in Kraft. „Mit der Abwicklung über Fastlane reduzieren wir die Durchlaufzeiten im Terminal und erhöhen somit die Qualität für unsere Kunden, insbesondere in Stoßzeiten“, erläutert CTE-Geschäftsführer Otto Hawlicek. Bei DigiTrans ist das CTE Projektpartner für die Automatisierung von Betriebsabläufen am

Terminal. Gemeinsam mit weiteren Partnern werden Szenarien für einen automatisierten Betrieb von Geräten in Terminals und Logistik-Hubs entwickelt und getestet.

Enns stellt sich nicht nur als optimale Drehscheibe für Transporte auf der Schiene nach Südosteuropa auf. Überdies ist das Terminal ein wichtiger Knotenpunkt für Verkehre aus den Nord- und Westhäfen in den österreichischen Markt. Die Anlage hat ihren Standort in einem der wichtigsten Wirtschaftszentren Österreichs und liegt direkt an der Schienenmagistrale nach Wien und Bratislava. Mit der Anbindung an die Donau bietet es Umschlagsmöglichkeiten zwischen Schiene, Straße und Binnenschiff.



Seit dem 1. April 2015 betreiben DB Cargo und die Kaindl Invest das trimodale Terminal. Einen wichtigen Beitrag für die Umwelt leistet das CTE schon seit Inbetriebnahme im Jahr 2015 durch die Reduktion von Licht- und Lärmemissionen im Terminal.

2015 wurde das CTE vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Staatspreis Mobilität ausgezeichnet. Als besonders preiswürdig wurde die gelungene Vernetzung des multimodalen Terminals mit Industriezentren in ganz Europa angesehen. **mb** ■

Kontakt | Otto Hawlicek
Tel.: +43 662 85886-510
Otto.Hawlicek@ct-sbg.at

Kontakt | Michael Heinemann
Tel.: +49 6131 153-566
michael.heinemann@deutschebahn.com

ENNS: Am CTE werden Güter zwischen Straße, Schiene und Binnenschiff umgeschlagen.



» WIR BIETEN DEM MITTEL- STAND FLEXIBILITÄT

Ein wichtiger Link für Kunden zum Netzwerk von DB Cargo ist der Bereich Regional Sales. Welche Rolle er bei der Betreuung der Kunden vor Ort spielt und was er für kleine und mittlere Unternehmen tun kann, erläutert Maarten de Ridder, Leiter International Sales bei DB Cargo, im *railways-Interview*.

INTERVIEW: Mirko Heinemann

Herr de Ridder, wie hat sich die Rolle des Bereichs Regional Sales in den letzten Jahren entwickelt?

DE RIDDER Bis vor einem Jahrzehnt hatten wir es vor allem mit Großkunden zu tun, die große Mengen in unser Netzwerk bringen. Das hat sich geändert: Unser Fokus liegt immer stärker auch auf mittleren und kleineren Kunden. Sie verlangen allerdings eine vergleichsweise intensivere Vor-Ort-Betreuung. Diese wichtige Rolle übernimmt der Bereich Regional Sales – übrigens im Ausland in fast noch stärkerem Ausmaß als in Deutschland. Während wir in Deutschland große Industriebetriebe haben, die schon aus Tradition bahnhofin sind, haben wir es in anderen Ländern – etwa in Italien – eher mit mittelständischen Strukturen zu tun.

Wie bekannt ist DB Cargo in Europa?

DE RIDDER In Deutschland ist die Deutsche Bahn und damit auch DB Cargo eine bekannte Marke. In Südosteuropa oder Italien sieht das anders aus. Dort müssen wir unsere Bekanntheit noch ausweiten und viel stärker um Kunden werben. Die Rolle von Regional Sales wird also in Europa zunehmend wichtiger – als stark individualisierte Betreuung von Kunden, die auf die landestypischen Strukturen zugeschnitten sein muss.

Wie kann DB Cargo kleine und mittlere Unternehmen unterstützen?

DE RIDDER Wir haben längst nicht überall Gleisanschlüsse, also nicht immer einen direkten Zugang zur Bahn. Dafür verfügen wir über ein flächendeckendes Railport-Netzwerk und ein Einzelwagensystem, das uns in die Lage versetzt, auch kleinere Sendungen zu transportieren. Hierzu bieten wir unseren Kunden ergänzende Logistik-Dienstleistungen an. Wir organisieren den Vor- und den Nachlauf auf der Straße bis vor die Haustür des Kunden, sehr oft auch in enger Zusammenarbeit mit den Kollegen von DB Schenker. Überdies bieten wir ergänzende Dienstleistungen in den Railports an, wie etwa die Zwischenlagerung, Sortierung von Paletten, Umverpackung oder Kommissionierung von Ladegut.

Welche Rolle spielen dabei die Railports?

DE RIDDER Die Railports werden in der Regel als eigenständige Gesellschaften betrieben. Wir arbeiten eng mit diesen Betreibern zusammen – zum Beispiel mit unserem Partner Cabooter in Blerick in den Niederlanden. Aus Italien versenden wir Wagenladungen mit Papierprodukten in die Niederlande, die Wagen sind bis oben hin gefüllt. Bei Cabooter wird die Ware umverpackt und neu auf Paletten verladen. Weiter geht es dann in die Warenhäuser zum Verkauf.

Was haben Mittelständler vom Einzelwagensystem?

DE RIDDER Wir haben durch den Einzelwagenverkehr ein offenes System, das jeden Tag verfügbar ist. Dazu kommt, dass der Wagen zeitlich flexibel verfügbar ist. Der Kunde kann den Wagen in Empfang nehmen und in aller Ruhe in den Tages- oder Nachtstunden entladen oder beladen – diese Flexibilität haben Sie mit einem Lkw-Fahrer nicht. Dazu kommt, dass wir viel schwerere Ladungen befördern können als der Lkw. Noch nicht erwähnt habe ich den Umweltaspekt, also einen um 80 Prozent verminderten CO₂-Ausstoß gegenüber dem Lkw und eine massive Entlastung der Fernstraßen.



FOTO: DEUTSCHE BAHN

Lohnt es sich auch für ein kleines Unternehmen, einen eigenen Gleisanschluss in Betrieb zu nehmen?

DE RIDDER Ein Beispiel: Ein Unternehmen in Südostdeutschland, das Papier für die Verpackungsindustrie nach England exportiert, schlägt bisher seine Ladung über einen nahe gelegenen Railport auf die Bahn um. Früher hat es sogar auf Ganzzüge umgeschlagen, die nach Cuxhaven gingen und dort aufs Schiff verladen wurden. Inzwischen hat der Kunde Geschmack an unserem Einzelwagensystem gefunden, weil er damit flexibler transportieren und kleinere Mengen einsteuern kann. Um künftig noch flexibler zu sein, überlegt er sich jetzt, einen Gleisanschluss zu bauen. Wir als Regional Sales sind dabei erster Ansprechpartner für den Kunden. Generell kann sich jeder Kunde bei Interesse an der Inbetriebnahme eines neuen oder der Reaktivierung eines ehemaligen Gleisanschlusses an uns wenden. Wir vermitteln den Kontakt zu den zuständigen Stellen. Denn Gleisanschlüsse werden vom Bund mit attraktiven Konditionen gefördert.

REGIONAL SALES: DIE SPEZIALISTEN VOR ORT

Der Bereich Regional Sales bietet persönliche Betreuung vor Ort – auch für kleinere und mittlere Kunden. Die Spezialisten beraten bei der Optimierung von Logistikkonzepten, sind vernetzt mit Verbänden, Industrie- und Handelskammern, Häfen, Bahnen und anderen regionalen Partnern. Sie verfügen über langjährige, umfangreiche Kenntnisse der Region und Logistikstandorte und entwickeln im persönlichen Dialog mit dem Kunden passende Lösungen für logistische Herausforderungen über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg und setzen sie um – zuverlässig und aus einer Hand. Überdies bietet der Bereich Regional Sales eine länderübergreifende Betreuung von Kunden in ganz Europa.

Link zu den direkten Ansprechpartnern in Deutschland: www.dbcargo.com/kontakte-national

Link zu den direkten Ansprechpartnern in Europa: www.dbcargo.com/kontakte-international

Wie gelingt Ihnen ein enger Austausch mit den Unternehmen und Branchen?

DE RIDDER Neben unseren persönlichen Kundengesprächen sind wir beispielsweise auf Veranstaltungen der Industrie- und Handelskammern präsent. Wir organisieren gemeinsam mit Unternehmen Präsentationen und führen Netzwerktreffen durch. Das machen wir nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa, gemeinsam mit unseren Partnern in den europäischen Landesgesellschaften von DB Cargo.

Wie begeistern Sie die Unternehmer von der Bahn?

DE RIDDER Das geht nur in persönlichen Beziehungen. Wir müssen ehrlich sein und den Unternehmern unser Geschäftsmodell erklären. Wir müssen ihnen klar machen, dass wir ein großes Unternehmen sind, in dem alle Mitarbeiter gemeinsam an Lösungen für den Kunden arbeiten und wir alle an einem Strang ziehen.

Kontakt | Maarten de Ridder
Tel.: +49 6131 15-60111
Maarten.de-Ridder@deutschebahn.com

in der nordöstlichen chinesischen Provinz Heilongjiang wurde vom chinesischen Automobillogistikunternehmen Changjiu Logistics, dem Bahnoperator HAO Logistics und DB Cargo gesteuert und war für den belgischen Hafen Zeebrugge bestimmt. Von dort werden die Fahrzeuge allerdings nicht per Schiff exportiert, sondern auf dem Landweg an Kunden und Vertriebszentren in ganz Europa zugestellt.

„Wir freuen uns mit Changjiu und HAO, die Landverbindung per Bahn zwischen China und Europa für die Automobilindustrie deutlich ausbauen zu können. Da auch andere Industriebranchen immer mehr die Möglichkeiten und Vorteile der Schienenbrücke zwischen China und Europa sehen, erwarten wir eine stark steigende Nachfrage auf dieser Verbindung“, sagt Jens Nöldner, Geschäftsführer der DB Cargo Logistics. Per Schiene sind die Waren und Güter doppelt so schnell wie per Schiff – allein die Fahrt aus Nordchina in die Exporthäfen des Landes dauert oft bis zu drei Wochen. Zudem ist die

Schiene halb so teuer wie das Flugzeug und verbessert die Umweltbilanz des Autoherstellers deutlich.

CHINA SETZT AUF DAS DB CARGO-NETZWERK

Auch auf chinesischer Seite unterstützt man das interkontinentale Netzwerk. „Changjiu verfolgt in Europa eine Wachstumsstrategie, die den Kunden integrierte Lösungen durch Logistik-Hubs, Transportnetzwerke und kreative Value Added Services bietet. Dies gelingt nur in enger Zusammenarbeit mit Partnern, die sich durch den besten Service einen guten Ruf in ihrer Branche erarbeitet haben“, so Dr. Chen Gang, Managing Director Changjiu Logistics. „Wir haben großes Vertrauen, dass uns DB Cargo mit seinem großen europäischen Netzwerk und seinem hohen Bekanntheitsgrad unterstützt, unsere Ziele zu erreichen“. Nun sollen mehrmals pro Woche Züge mit bis zu 200 Fahrzeugen zwischen China und Zeebrugge fahren, bis Ende des

Jahres könnte die Zugfrequenz auf fünfmal pro Woche wachsen.

Die Fahrzeuge des Modells Volvo S90 werden in Containern mithilfe von Befestigungssystemen, sogenannten Rack-Systemen, transportiert. Sie fahren auf der 9.800 Kilometer langen Reise über die Nordroute zwischen China und Europa. Dabei passiert der Zug in rund 18 bis 20 Tagen Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland und Belgien. DB Cargo Logistics übernimmt die Verantwortung ab der chinesisch-russischen Grenze bis nach Zeebrugge. Dabei arbeitet DB Cargo Logistics für den russischen Streckenabschnitt mit Far East Land Bridge (FELB) zusammen. Die europäische Strecke ab der polnisch-weißrussischen Grenze in Brest übernehmen die DB Cargo Landesgesellschaften in Polen und Deutschland. In Belgien übernimmt die Partnerbahn Lineas bis zum Entladeterminale. **an** ■

Kontakt | Christian Lang
Tel.: +49 6107 509-720
Mail: Christian.Ch.Lang@deutschebahn.com



DB CARGO BRINGT AUTOZÜGE FÜR VOLVO AUS CHINA NACH ZEEBRUGGE

Mit den Zügen für den schwedischen Autokonzern stärkt DB Cargo das weltweite Netzwerk.

Globalisierung bedeutet für DB Cargo, weltweite Lieferketten zu ermöglichen. Die Bahnstrecke zwischen Europa und Asien ist mittlerweile eine wichtige Route in den Supply Chains weltweit agierender Industriebranchen. Vor allem Autounternehmen setzen angesichts volatiler Seefrachtraten auf die zuverlässige und schnelle Verbindung auf der Schiene.

Jüngstes Beispiel Volvo. Der Hersteller hat im Juli 2017 einen ersten Zug mit Fertigfahrzeugen aus China nach Europa auf die Gleise gesetzt. Der Zug aus dem Volvo-Werk

FEIERSTUNDE: Der Zug aus dem fast 10.000 Kilometer entfernten China trifft in Belgien ein.



TRANSPORT-ROUTE DER SUPERLATIVE

Im China-Europa-Verkehr erweitert die Trans-Eurasia Logistics ihr Netzwerk um neue Relationen.

Mehr als 12.000 Kilometer auf der Schiene zurückzulegen, ist kein einfaches Unterfangen. Dennoch haben sich die Relationen, die die Bahn ihren Kunden mittlerweile seit vielen Jahren in Asien und in Europa anbietet, höchst erfolgreich entwickelt – und werden künftig kräftig ausgebaut. „Die Zugverkehre zwischen China und Europa wachsen auch im Jahr 2017 dynamisch an“, sagt Andre Hempel, CEO der Trans-Eurasia Logistics – kurz TEL. Als internationaler Operator profitiert das Unternehmen aufgrund der guten Marktposition von der steigenden Nachfrage nach Containertransporten per Zug. So geht der Operator für 2017 im Vergleich zum Vorjahr von einer Steigerung der Zugprodukte mit Fokus auf Europa um bis zu 50 Prozent aus.

Dabei baut die TEL in enger Zusammenarbeit mit dem Partner Beijing Trans Eurasia International Logistics kontinuierlich neue Relationen für die China-Europa-Verkehre auf. Neben der Erhöhung der Frequenzen von Duisburg und Hamburg wird seit April 2017 auch der Hub in Nürnberg als Non-Stop-Service für Public Trains mit wöchentlicher Anbindung an mehr als 48 Destinationen von und nach China angeboten.

„Für Verkehre ab und nach Polen und Tschechien haben wir derzeit einen weiteren Hub in der Region Poznan in Swarzędz aufgebaut“, ergänzt Hempel. Auf wöchentlicher Basis erhalten die Kunden die Möglichkeit, diesen Hub für ihre Sendungen von und nach China zu nutzen.

Vor Kurzem hat die TEL zudem erste Testverkehre für Company Trains nach Budapest durchgeführt. Die Produktion in Europa erfolgt dabei auf der Basis der Kapazitäten von DB Cargo in enger Zusammenarbeit mit dem Markt-bereich Intermodal und den Landesgesellschaften. **an** ■

Kontakt | Wencke Zessin
Tel.: +49 30 29754-804
wencke.zessin@deutschebahn.com

FOTOS: XINHUA / FOTOFINDER.COM; DEUTSCHE BAHN

SERVICE: Kundenorientierte Lösungen im Railport – dafür steht Annette Wilms-Langer.



MIT LEIDENSCHAFT ZUR BAHN

Der Railport Nürnberg bietet der Metropolregion Zugang zur Schiene.

Zugang zum Schienennetz – der ist auch ohne Gleisanschluss möglich, zum Beispiel über einen der vielen Railports, die DB Cargo und seine Partner in Deutschland und in ganz Europa betreiben. Auch in Nürnberg bei der TRANSA Spedition.

Die hochmoderne Anlage im Süden Nürnbergs kombiniert die Vorteile der Bahn und des Lastwagens und verbindet also den wirtschaftlichen Transport hoher Volumina über große Entfernungen mit dem Transport auf

der Straße. „Wir bieten mit diesem und anderen Railports unseren Kunden in der Region die Möglichkeit, Transporte über das europaweite Schienennetz zu steuern und damit die Lieferketten so nachhaltig wie möglich zu gestalten“, sagt Annette Wilms-Langer, Referentin Regionalvertrieb Nürnberg bei DB Cargo. Gerade durch die günstige geografische Lage zwischen Ost und West, Süd und Nord kann die Güterbahn ihren Kunden schnelle und flexible Transport- und Logistiklösungen vorschlagen.

Denn die Metropolregion Nürnberg – das sind 1,9 Millionen Erwerbstätige, rund 170.000 Unternehmen und ein Bruttoinlandsprodukt von 118 Milliarden Euro. Damit befindet sich der Railport in einer der wirtschaftsstärksten Regionen in Deutschland – ergänzt durch eine ähnliche Einrichtung in Regensburg.

Vor allem im alpenquerenden Verkehr sowie im Verkehr mit den Balkanstaaten und in der Anbindung an die Nordseehäfen bietet der Nürnberger Railport mit seiner Schienenanbindung eine gute Möglichkeit, um aufwendige Transporte über die Straße zu verzichten: Verzögerungen durch Lenk- und Ruhezeiten, Grenzkontrollen oder Staus sind ausgeschlossen.

Außerdem bedeutet Schiene nicht nur mehr Nachhaltigkeit und mehr Klimaschutz durch die Vermeidung von klimaschädlichen Emissionen, sondern zudem eine wesentliche Entlastung der Straße auch vor Ort. „Alles, was wir hier von der Straße auf die Schiene und umgekehrt umschlagen, fuhr vorher zu 100 Prozent auf der Straße“, erläutert Knuth Radbruch, Leiter der TRANSA Geschäftsstelle Nürnberg, die den Railport betreibt. „Wenn wir weiterhin so wachsen wie bisher, dann können wir in diesem Jahr gut 4.000 Ladungen von der Straße auf die Schiene holen.“

NACHHALTIGE GEBÄUDE, NACHHALTIGE VERKEHRE

Der Railport Nürnberg ist fast neu: 2012 wurde die Anlage errichtet. Eine Geothermieheizung schafft ein nachhaltiges Gebäude, dessen Lagerfläche auf bis zu 16 Grad beheizbar ist. Mit einer Grundfläche von 5.100 Quadratmetern bietet die Anlage Platz für tausende Tonnen schwere Güter, die bis zu 10 Metern Höhe stapelbar sind, sowie für 1.200 Paletten. Ein Freilager mit 7.500 Quadratmetern Fläche ergänzt die Einrichtung. Zwei je 100 Meter lange Gleisanschlüsse sorgen für die perfekte Anbindung an das Schienennetz. Über Rampen an der Halle können mehrere Lkw von hinten und von der Seite be- und entladen werden.

FOTOS: DAVID HARTFEL

„Weil wir direkt am Nürnberger Rangierbahnhof liegen und damit zeitaufwendige Nahbereichsbedienungen entfallen, können wir unseren Kunden eine sehr frühe Bedienung und Wagengestellung bieten und sofort umschlagen“, so Radbruch. Das ist ein großer Vorteil, den zum Beispiel ein Getränkehersteller aus Norddeutschland nutzt. Der schickt seine Produkte abends in Hamburg auf die Schiene und lässt sie schon am anderen Morgen in Nürnberg umschlagen und in die Vertriebszentren der regionalen Händler ausliefern.

Der Railport Nürnberg steht allen Branchen offen. Anfangs für Kunden aus der Druckindustrie errichtet – über den Railport kommt das Papier für die Süddeutsche Zeitung, die Passauer Neue Presse oder die Nürnberger Nachrichten –, wird das Angebot heute auch von Unternehmen aus der Montan- oder Bauindustrie sowie von Handelsunternehmen genutzt. Rigipskartonplatten für regionale Kunden oder Stahlbleche aus Italien, die für verschiedene Läger in Deutschland bestimmt sind, lagern im Railport. Weil sie schwer und groß sind, ersparen sie auf einem Waggon bis zu drei Lastwagen. Ein großer Handelskonzern hat den Railport Nürnberg in seine Lieferketten eingebunden: Hier treffen zweimal wöchentlich sechs Waggons aus Hamburg ein, die im dortigen Logistikhub mit Waren aus aller Welt befüllt worden sind. „Zwischen 8.000 und 10.000 Tonnen Fracht schlagen wir mitt-

lerweile im Monat um“, berichtet Radbruch stolz. Und es sollen noch mehr werden. Grundlage dafür sind individuelle Lösungen, um die Transportbedürfnisse der Kunden zu erfüllen. Die Nürnberger wollen dadurch weitere Kunden überzeugen und bieten eine Fülle von Mehrwert-Dienstleistungen – von der Kommissionierung über die Verpackung bis zu Qualitätskontrollen.

IN INTERNATIONALE LIEFERKETTEN EINGEBUNDEN

Der jüngste Coup der Nürnberger: Baumaterial eines regionalen Baustoffherstellers, das für den britischen Markt bestimmt ist. Lastwagen liefern Pressspanplatten, anschließend werden sie auf die Bahn umgeschlagen, gelangen nach Cuxhaven und fahren von dort mit dem Schiff bis nach Immingham. Von dort werden die Platten zu verschiedenen Baustellen in Großbritannien gebracht: Mehr als 750 Tonnen Material pro Woche sind geplant.

Der Railport spielt bei diesem Transport eine wichtige Rolle als Schnittstelle der verschiedenen Verkehrsträger. „Wir konnten uns gut positionieren, weil unser Netzwerk ein sehr wirtschaftliches Angebot möglich machte“, so Radbruch. „Dazu kamen das Know-how und die Leidenschaft der Kollegen, die sich für diesen Kunden eingesetzt haben.“ an

Kontakt | DB Cargo AG Regional Sales
Annette Wilms-Langer
Tel.: +49 0911 219-5562
Annette.Wilms-Langer@deutschebahn.com

Kontakt | TRANSA Spedition GmbH
Knuth Radbruch
Tel.: +49 911 626639-10
knuth.radbruch@transa.de

ZUGANG AUS EINER HAND – RAILPORT NÜRNBERG

Grundfläche: ca. 5.100 qm
Zwei Gleisanschlüsse an der gesamten Hallenlänge

Lagerhöhe: 10 m
Bodenbelastung: max. 20 t pro qm
Temperatur: beheizbar auf 16 °C

Dienstleistungen:

Direktumschlag
Papierlogistik: Anlieferung im Umkreis von 300 km am Ortstag,
120 Joloda Lkw, Telematiksysteme
Cross Docking
Kommissionierung
Qualitätskontrolle
Verpackung

Logistische Lösungen:

Charterflotte
Bahnspedition
Railport-Lösungen
Logistische Dienstleistungen
Projektlogistik
Individuelle Kundenlösungen
Inhouse-Logistik
Beschaffungslogistik

DIE LEISEMACHER

Lärmschutz konkret: In der Güterwageninstandhaltung setzen sich jeden Tag 70 Mitarbeiter für einen leisen Schienengüterverkehr ein. Jeden Monat tauschen sie Tausende von alten Grauguss-Bremssohlen gegen leisere Bremssohlen aus. „Wir sind für die Reparatur von Güterwagen, die Revisionen und die Fristarbeiten zuständig“, sagt Mario Kolada, Leiter des Güterwagenwerks. „Dazu gehört auch der Austausch von Bremssohlen.“ Bis zu 40 Wagen reparieren die Mitarbeiter in Mannheim am Tag. „Bei der bedarfsnahen Instandhaltung beheben wir Schäden, die am Güterbahnhof auffallen und rasch repariert werden müssen: Ladung, die verrutscht ist, verklemmte Schiebewände, verbogene Tritte oder eben verschlissene Bremssohlen“, so Kolada.

Bis zu 32 solcher Bremssohlen sorgen an einem Güterwagen für sicheren Stopp. Der Tausch gegen leise Sohlen ist unkompliziert: Nach dem Lösen eines Splints muss ein Sicherungskeil gezogen werden, dann lösen sich die Sohlen selbstständig und können ausgetauscht werden. Knapp drei Stunden inklusive Bremsprüfung dauert das.

Fünf Tage die Woche sind die Mitarbeiter im Werk Mannheim im Zweischichtbetrieb tätig. Vor allem durch die Nähe zum Güterbahnhof ist das Arbeitsaufkommen hoch. Sollten mehr Schadfälle als geplant behoben werden müssen, reagieren die Mitarbeiter auf freiwilliger Basis. „Wir haben immer mit den Mitarbeitern und dem Betriebsrat individuelle Lösungen gefunden, um Auftragsspitzen abzufangen“, sagt Kolada. „Die Leute machen das gern. Wir müssen ja dafür sorgen, dass die Arbeit gemacht wird.“ **an** ■

Kontakt | Mario Kolada
Tel.: +49 621 830-3073
mario.kolada@deutschebahn.com



FOTO: OLIVER TJADEN

Gemeinsam für mehr Ruhe auf den Gleisen (v. l. n. r.) Hubert Piegza (Lehrschweißer), Benjamin Abert (Fertigungsmeister), Timo Dammith (Wagenmeister und Mobiler Wagenservice), Claudio Rappa (Facharbeiter), Erik Bernhardt (Azubi Fachkoordinator) und Michael Hohenadel (Facharbeiter).

LECKAGE-ÜBUNG: Damit alle wissen, worauf es im Ernstfall ankommt.



Rail Safety Day in Polen: Bei DB Cargo Polska wird Sicherheit an der Schiene großgeschrieben.

RICHTIGER UMGANG MIT GEFAHRGUT

Wo viele Akteure zusammenspielen, wo Menschen arbeiten und viele 1.000 Tonnenkilometer pro Tag zurückgelegt werden, da muss es vor allem darum gehen, jeden Zwischenfall zu vermeiden – und zwar durch alle denkbaren Vorsichtsmaßnahmen. Nur so sind alle Beteiligten in der Lage, schnell und routiniert einzugreifen, um Mensch und Umwelt zu schützen. Vor allem bei Transporten für die Chemieindustrie heißt das oberste Gebot: Sicherheit.

Aus diesem Grund hat DB Cargo Spedkol am 25. April 2017 einen Rail Safety Day veranstaltet. Für die Sicherheitsübungen stellte die Tochtergesellschaft von DB Cargo Polska ein Eisenbahngleis im schlesischen Kędzierzyn-Koźle weit Oppelns zur Verfügung. Dort wurde ein Unfall mit einem Kesselwagen simuliert. An der Übung beteiligten sich neben Mitarbeitern von DB Cargo Polska auch Mitarbeiter von Notdiensten und der Feuerwehr.

Die Übung verlief in mehreren Abschnitten: Zunächst wurde eine Leckage beim Kesselwagen simuliert, anschließend wurde eine Brandübung durchgeführt. Es folgten Sicherheitsmaßnahmen vor Ort, die Mitarbeiter

UNFALLÜBUNG: Mitarbeiter simulieren Opfer und werden notärztlich versorgt.



wurden evakuiert und mit Erste-Hilfe-Maßnahmen versorgt. Ziel der Übung ist es, bei Chemikalientransporten die internen Sicherheitsverfahren im Falle von Leckagen oder Bränden zu verbessern. Während der Übung konnten all diejenigen ihre Zusammenarbeit trainieren, die im Zweifel bei einem Vorfall zusammenarbeiten müssen. „DB Cargo Polska arbeitet schon seit Jahren an der Entwicklung der hohen Sicherheitskultur. Wir verbessern die Qualifikationen unserer Mitarbeiter, optimieren interne Abläufe und führen zahlreiche Schulungen und Simulationen durch“, so Marek Staszek, CEO von DB Cargo Polska. „Unser Ziel ist es, unseren Kunden höchste Qualität und Sicherheit zu bieten.“

Tomasz Iwański, CEO von DB Cargo Spedkol, ergänzt: „Bei DB Cargo Spedkol genießen Sicherheitsaspekte bei Gefahrguttransporten äußerste Priorität.“ Alle Mitarbeiter der Gesellschaft verfügen über die erforderlichen Zulassungen zum Transport von Gefahrgütern. Darüber hinaus arbeitet DB Cargo Spedkol eng mit externen Spezialisten wie der m/d/r/k Trusted Advisers Group zusammen.

Für DB Cargo Polska ist Sicherheit auf der Schiene ein Anliegen, das weit über das eigene Unternehmen hinausgeht. Mit regelmäßigen Rail Safety Days sensibilisiert DB Cargo Polska Kunden, Mitarbeiter und Behördenvertreter rund um die Schiene für das Thema.

DB Cargo Polska hat umfangreiche Sicherheits- und Wartungsmanagementsysteme im Unternehmen implementiert und gehört zu den Erstunterzeichnern der Erklärung des polnischen Amtes für Schienenverkehr, das die Sicherheitskultur im Schienenverkehr fördern will. **mb** ■

Kontakt | Kornelia Kozłowska
Tel.: +48 32 78892-74
Kornelia.Kozłowska@deutschebahn.com

» NICHT NUR ZAHLEN ZÄHLEN, SONDERN AUCH UNSERE WERTE

Das polnische Responsible Business Forum belobigt erneut DB Cargo Polska für verantwortungsvolles Wirtschaften.

Soziale Verantwortung ist ein Thema, das DB Cargo Polska besonders am Herzen liegt. Deshalb waren die Mitarbeiter bei Polens größter privater Güterbahn auch besonders stolz, als das Unternehmen zum zweiten Mal in Folge Eingang fand in den „Bericht für verantwortungsvolles Geschäftsverhalten in Polen 2016. Good Practices“. Das polnische Responsible Business Forum ist eine Nichtregierungsorganisation, die das Thema Corporate Social Responsibility näher beleuchtet.

„Soziale Verantwortung ist das direkte Ergebnis unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Die zunehmenden Initiativen in unserem Unternehmen zeigen, dass die Strategie konsequent umgesetzt wird. Wir freuen uns daher, dass das Responsible Business Forum unsere Anstrengungen wahrnimmt“, sagt Katarzyna Marciniak von DB Cargo Polska. „Wir wollen unser Geschäft nicht nur über Zahlen und Geschäftsentwicklung beschreiben, sondern auch über unsere Werte.“ Die diesjährige Ausgabe des Berichts beschreibt die Aktionen bei 180 Unternehmen in verschiedenen Kategorien.

Dabei nennt der Bericht eine Reihe von Good-Practice-Lösungen von DB Cargo. Beim Projekt „Schalt Helfende ein/Kolej na Pomaganie“ zum Beispiel organisierte DB Cargo Polska 2016 einen Ideenwettbewerb für Freiwilligenarbeit. Elf freiwillige

Initiativen wurden anschließend ausgewählt und finanziell von DB Cargo unterstützt. Sie verfolgten das Ziel, die Chancen von Kindern zu verbessern und einen gesunden und umweltfreundlichen Lebensstil zu fördern.

Die **Gesundheits- und Sicherheitstage** von DB Cargo Polska sind eine Event-Reihe für einen gesunden Lebensstil und für mehr Sicherheit. Im vergangenen Jahr fanden die Tage unter dem Motto „Nicht nur einen Tag, sondern einen Monat lang“ statt. Dabei wurden Mitarbeiter mit Zitronen- oder Kräutertees versorgt, um ihr Immunsystem zu stärken.

Eine Weiterbildungsreihe unter dem Namen „Leon – Ratschlag eines Ökomännchens“ hatte verschiedene ökologische Ausrichtungen: von der Mülltrennung über freiwilliges Engagement bis zur Verbesserung des Mitarbeiter-Engagements und der Förderung von umweltfreundlichem Verhalten, sowohl bei der Arbeit als auch im Alltag.

Ein konkretes Beispiel für korrektes ökologisches Verhalten war die **Modernisierung der Produktionshalle in Rybnik**. Die Modernisierung ließ nicht nur die Energiekosten und den CO₂-Ausstoß sinken, sondern sorgte auch für durchschnittlich sechs Grad mehr im Winter.

Der Bericht ist in diesem Jahr zum 15. Mal vorgelegt worden und ist die umfangreichste Publikation dieser Art im Land. „All unsere Initiativen zielen darauf ab, das soziale Kapital in unserem Unternehmen zu heben und anzuerkennen“, ergänzt Edyta Bracik von DB Cargo Polska.

Den vollständigen Bericht finden Sie unter: <http://odpowiedzialnybiznes.pl/publikacje/raport-2016/> an ■



DER BERICHT für verantwortungsvolles Geschäftsverhalten in Polen zeigt die besten Beispiele des Jahres 2016.

Kontakt | Edyta Bracik
Tel.: +48 32 78892-66
Edyta.Bracik@deutschebahn.com



» AUF DIE VIELFALT KOMMT ES AN

DB Cargo Polska ist die erste Eisenbahn in Polen, die die Charta für Vielfalt unterzeichnet. Personalvorstand Tamara Staniewska, erläutert, warum das so wichtig ist.

Frau Staniewska, was bedeutet Diversität für DB Cargo Polska?

STANIEWSKA Bei DB Cargo Polska ist Diversität, also die Berücksichtigung von Vielfalt, als eines von vier Zielen in unsere Strategie eingebettet. Unsere Aktivitäten in diesem Bereich sollen eine Unternehmenskultur fördern, die zu mehr Zufriedenheit und mehr sozialer Nachhaltigkeit bei den Mitarbeitern führt. Wir nehmen auf die individuellen Bedürfnisse und Fähigkeiten Rücksicht und wollen freundliche und attraktive Arbeitsplätze mit einer ausgeglichenen Work-Life-Balance schaffen. Dieses Vorgehen leitet sich im Übrigen von der strategischen Ausrichtung der gesamten DB ab.

Was haben Sie denn konkret unternommen?

STANIEWSKA Indem wir die Diversität bei den Mitarbeitern fördern, bieten wir allen unseren Beschäftigten die gleichen Entwicklungschancen, um sich für einen Arbeitsplatz bei der Bahn zu qualifizieren – unabhängig von Alter, Unternehmenszugehörigkeit, Abstammung, Geschlecht, Religion oder physischer Leistungsfähigkeit. Dabei muss man gleichzeitig berücksichtigen, dass die Eisenbahn strengen gesetzlichen Anforderungen gerecht werden muss. Wir haben daher ein Einstellungsverfahren ins Leben gerufen, das keine Einschränkungen wegen des Geschlechts zulässt – auch in männlich dominierten Berufsfeldern.

Warum haben Sie dafür eine Charta unterzeichnet?

STANIEWSKA Die Charta ist eine internationale Initiative, die durch die Europäische Kommission unterstützt und mittlerweile in vielen Staaten der Union umgesetzt wird. Die polnische Charta für Vielfalt wurde 2012 begründet und ist bis heute von vielen Unternehmen unterzeichnet worden. Mit der Unterzeichnung der Charta wollen wir als DB Cargo Polska ein Zeichen für ein Arbeitsumfeld setzen, das frei von Vorurteilen ist. **an** ■

» EINE FRAGE DER QUALITÄT

DB Cargo hat 2017 erneut seine Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit den Leistungen der Bahn befragt. Dr. Jan Busch, Head of Sales Processes und verantwortlich für die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo, ordnet die Ergebnisse ein.

DB Cargo hat die Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit den Leistungen der Güterbahn befragt. Wie lauten die wichtigsten Antworten?

BUSCH Auch dieses Jahr haben wieder fast 1.000 Teilnehmer, darunter 800 aus Deutschland, geantwortet. Daher möchte ich mich zunächst einmal bei allen Kunden bedanken, die an der Befragung teilgenommen haben! Was die Ergebnisse betrifft, hat mich besonders gefreut, dass wir uns in der Wahrnehmung unserer Kunden bei unserer Kernleistung – der Produktionsperformance – und das insbesondere auch in unserem größten Markt Deutschland verbessert haben. Das spiegelt sich so auch in der weiter gestiegenen Gesamtzufriedenheit wider. Das ist ein tolles Ergebnis! Natürlich können wir uns darauf nicht ausruhen. Denn wir müssen und wollen weiter besser werden und jeden Tag aufs Neue beweisen, dass wir die Qualitätsanforderungen unserer Kunden erfüllen können. Gerade in den Sommermonaten, also kurz nach unserer Befragung im März/April, hatten wir wieder mit unserer produktiven Qualität zu kämpfen – unter anderem auch mit den Auswirkungen des Sturms „Paul“. Die Herausforderung bleibt, eine dauerhafte und einheitlich hohe Qualität zu bieten.

Neben Deutschland haben wir aber auch in einigen anderen Ländern sehr gute Ergebnisse erzielt: insbesondere in Polen, wo wir trotz der erschwerten Lage bei Verkehren Richtung Russland die Zufriedenheit auf einem sehr hohen Niveau noch einmal steigern konnten.

Natürlich haben wir aus den Ergebnissen auch Nachholbedarf identifiziert: vor allem bei der Transportinformation und im Beschwerdemanagement erwarten die Kunden deutlich mehr.

Welche Schlussfolgerungen zieht DB Cargo aus der Befragung?

BUSCH Nach der Befragung gehen wir in drei Stufen vor. Weil uns viele Kunden ein offenes Feedback unter Nennung ihres Namens gegeben haben, können die Key Accounter gezielt Probleme mit dem Kunden ansprechen und klären. So erkennen wir tiefergehende Probleme und können konkrete Maßnahmen ergreifen.

Auf einer zweiten Ebene gehen wir nach der Befragung in alle Vertriebsbereiche und in die Produktion und stellen die Ergebnisse bereichsbezogen vor. Dabei diskutieren wir mit den verantwortlichen Managern die Ergebnisse und die notwendigen Maßnahmen. Nach

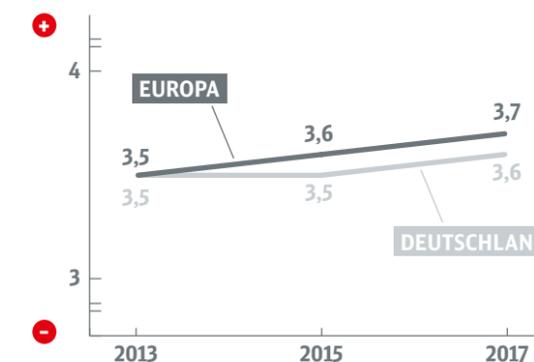


unserer letzten Befragung 2015 haben wir beispielsweise 27 Workshops veranstaltet, auf denen mehr als 60 Maßnahmen beschlossen wurden. Das machen wir auch dieses Jahr und konzentrieren uns dabei auf die Schwerpunktthemen Transport-Information und Kundenservice. Ich war zum Beispiel gerade in Großbritannien: Dort haben wir mit dem Management über die notwendige Verstärkung des Kundenservice-Teams diskutiert.

Und schließlich entwickeln wir auf der Ebene von DB Cargo und der Deutschen Bahn unsere Performance weiter, zum Beispiel durch das Programm Zukunft Bahn, durch das European Operations Center oder das Investment in hochmoderne Loks und Güterwagen.

Wie führt DB Cargo die Kundenzufriedenheitsumfrage durch?

BUSCH Das war die 19. Kundenbefragung – wir machen das seit fast 25 Jahren. Anfangs im Jahresrhythmus, heute alle zwei Jahre. In den vergangenen Jahren haben wir auch die Methodik weiterentwickelt. Zum Beispiel haben wir die Befragungsskala auf die international verbreitete 5er-Skala umgestellt und den Fragebogen deutlich verkürzt. Hintergrund ist: Durch qualifizierte Einzelinterviews und Insight-Studien bei einer bestehenden Unzufriedenheit bekommen wir in einem zweiten Schritt viel mehr heraus als mit einem langen Standardfragebogen, den alle Kunden beantworten. Unsere Befragung findet dabei sogar über Sprachgrenzen hinweg statt: Wir befragen unsere Kunden nämlich in acht Sprachen. **an** ■



Kundenzufriedenheit 2013 bis heute: Die Skala reicht von sehr unzufrieden (1) bis sehr zufrieden (5).

» INNOVATION KANN SO EINFACH SEIN!

Jörg Schneider hat eine einfache wie geniale Idee verwirklicht, die Standzeiten verkürzt und die Wagenverfügbarkeit erhöht: ein selbstklebendes Planenpflaster, das in einen Koffer passt.



DAS PLANEN-PFLASTER: Einfach Schutzfolie abziehen und auf die gereinigte Plane aufdrücken – das Pflaster hält von selbst.

Die Kunststoffplane des Waggon leuchtet im Sonnenschein. Ein Mann tastet mit seinen Fingern einen wenige Zentimeter langen Riss in der Plane ab. Der Waggon vom Typ Hbis ist mit Schiebewänden aus kunststoffbeschichteter Textilplane ausgestattet. Obwohl die Plane extrem fest ist, kann Unachtsamkeit bei der Verladung oder beim Transport zu Rissen führen. Der Mann, sein Name ist Jörg Schneider, öffnet einen Koffer und holt einen Flicker heraus. Er zieht die Schutzfolie ab, platziert den Flicker auf der Plane, drückt ihn an – und das Planenpflaster hält.

Was so einfach aussieht, hat eine lange Vorgeschichte. Das Problem, dass bei der Verladung von schweren Ladegütern oder während des Transports Risse in den Planen entstehen können, ist bekannt. „Der Kunde weist die Wagen in diesen Fällen zurück und fordert einen Ersatz“, erläutert Jörg Schneider, Leiter Development & Best Practices bei DB Cargo. „Es kommt dann zum Beispiel zu Leerfahrten und neben dem zusätzlichen Rangieraufwand werden die Wagen im ungünstigsten Fall sogar in eine Werkstatt gefahren – alles wegen eines kleinen Risses in der Plane.“

Damit nicht jeder Riss die Wagen tage- bis wochenlang aus den Rundläufen nimmt, musste eine praktikable Lösung her. Ein Aufkleber, der von den mobilen Instandhaltungsteams oder vom Kunden selbst schnell angebracht werden kann, schien die naheliegende Lösung zu sein. Doch alle Versuche, einen robusten und witterungs-

beständigen Aufkleber für den Bahnbetrieb zu finden, scheiterten. „Es gab einfach nichts auf dem Markt, was funktionierte“, erinnert sich Jörg Schneider.

KUNDENORIENTIERTE LÖSUNG

Deshalb aufgeben? Das kam nicht infrage. „Wir sprachen das Thema immer wieder an – schließlich ging es darum, für die Kunden, die auf diese speziellen Wagen angewiesen sind, eine gute und zufriedenstellende Lösung zu finden“, sagt Iris Hilb, Leiterin Customer Service Center, Wagon Management und IT Sales bei DB Cargo. Schneider, ein studierter Ingenieur, ließ die Aufgabe nicht los. Seit zehn Jahren arbeitet er bei DB Cargo, zuletzt im Bereich Asset & Technology, und ist bestens vernetzt. Der Bereich ist eine Art Thinktank für die Güterbahn. Hier werden Lösungen für die Zukunft erdacht und innovative Projekte gestartet, darunter die TechLOK, Fahrassistenzsysteme und die Stopp-Start-Automatik bei Lokomotiven. Die Kollegen denken über bestehende Grenzen hinaus und erarbeiten Lösungen im Sinne des Kunden.

Eine Grundfrage, die zu beantworten war, resultierte aus der Reglementierung der

Ladungssicherung. Für die Sicherheit der Fracht bei der Verladung auf den Wagen ist der Verloader verantwortlich, für die Instandhaltung des Fahrzeugs der Halter. Bis wann sind kleine Risse und Löcher in der Plane ein Thema für die Ladungssicherung und ab wann für die Instandhaltung? Jörg Schneider und sein Team kamen mit einem lösungsorientierten Ansatz und wischten die Bedenken weg: „Letztlich ist doch egal, wer zuständig ist. Die Grundfrage bleibt: Wie kriegen wir das Problem schnell und zuverlässig in den Griff?“

Denn was erst einmal einfach klingt, ist es nicht: Die Bahn ist für die Sicherheit ihrer Fahrzeuge verantwortlich, deshalb müssen die Pflaster sengender Sonne, stärkstem Fahrtwind und allen Wettern trotzen, sie müssen auf feuchten wie auch auf verschmutzten Planen kleben, belastbar und gleichzeitig einfach vor Ort anzuwenden sein. „Das ist etwas anderes, als wenn man auf seinem Auto einen Aufkleber anbringt“, so Schneider.

Schneider suchte sich einen externen Dienstleister und tüftelte gemeinsam mit ihm an der Lösung. Zahlreiche Versuche waren notwendig, bis der richtige Aufkleber gefunden war. Gleichzeitig entwickelte ein Technikteam um Schneider Spezialreiniger, die ein rückstandsloses Entfernen der Pflaster in der

Werkstatt ermöglichen. Erfreulicher Nebeneffekt: Durch das Auftragen wird sogar das anschließende Schweißen der Planen in der Instandhaltungswerkstatt vereinfacht.

FLÄCHENDECKENDER EINSATZ

Im Februar 2017 wurde ein erweiterter Testbetrieb mit ausgewählten Kunden aus der Stahlindustrie durchgeführt. Auch die mobilen Instandhaltungsteams von DB Cargo haben die Pflaster in der Praxis getestet. „Wir haben hier Hand in Hand pragmatische Lösungen für den Fahrzeugeinsatz entwickelt und den Nutzen am fahrenden Objekt geprüft“, so Stephan Strobel, Leiter Wagon Demand Planning bei DB Cargo. Nach dem erfolgreichen Praxistest steht dem flächendeckenden Einsatz der Planenpflaster nichts mehr im Weg.

„Jetzt können die Planen schnell und unkompliziert repariert werden, das Gut ist geschützt und die Weiterfahrt gesichert“, fasst Schneider zusammen. Kleiner Aufkleber, große Wirkung: Mit dem Planenpflaster steigt die Wagenverfügbarkeit und die Güterbahn spart Tausende Leerlaufkilometer. „Manchmal“, so Schneider, „staunt man selbst, wie einfach Innovation sein kann.“ mb ■



FOTOS: NINA FALAUS

Der Pflaster-Koffer

Der Koffer enthält 30 einzeln verpackte Pflaster in 3 verschiedenen Größen inklusive Reinigungstuch. Das Verpackungsmaterial für die Pflaster ist biologisch abbaubar. Dabei ist auch eine kurze Bedienungsanleitung in fünf Sprachen. Den Koffer hinterlegen die Kunden an ihren Verladestellen. Mitarbeiter des Kunden und der Güterbahn entnehmen die Pflaster nach Bedarf einzeln und bringen sie temporär an Wagenplanen an. Der Koffer für mobile Instandhaltungsteams enthält 90 Pflaster sowie eine Sprühflasche mit Reiniger und einen Lappen.





HILFREICHER BLICK VON AUSSEN

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert begleitet der Marketingexperte Professor Dr. Dr. h.c. Klaus Backhaus die Güterbahn.

INTERVIEW: Axel Novak

Herr Professor Backhaus, Sie forschen seit 25 Jahren als Marketing-Wissenschaftler an und mit der Güterbahn DB Cargo. Was hat sich getan in den vergangenen Jahren?

BACKHAUS Die Forschungsstelle kümmert sich im Sinne angewandter Forschung um Antworten auf Fragestellungen rund ums Thema Schienengüterverkehr. Wir beschäftigen uns mit operativen Themen, zum Beispiel Analysen zum Einzelwagenverkehr, aber auch mit strategischen Themen wie der Entwicklung des Güterverkehrs oder den nachhaltigen Produkten, die als Eco Solutions vermarktet werden.

In den letzten Jahren haben wir uns viel mit dem Kombinierten Verkehr (KV) und der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene auseinandergesetzt. Dabei geht es uns darum, zu verstehen, warum einige Kunden den KV und die Bahn nutzen – und andere nicht.

Wichtige Themen für uns sind aber auch die Kundenzufriedenheit oder der in der Entwicklung befindliche Pulse Check – dabei handelt es sich um kurzfristige Zufriedenheitsurteile, die an bestimmte Verkehrspakete gekoppelt sind.

In den vergangenen Jahren haben wir immer wieder betont, dass neben den instrumentalen Fragen auch die Unternehmenskultur eine wichtige Rolle spielt, um neue Ansätze erfolgreich umzusetzen. Deshalb untersuchen wir bei aktuellen Projekten das Potenzial, Veränderungen in der Unternehmenskultur für mehr Kunden- und Marktorientierung anzustoßen.

Mehr Marktorientierung? Was genau verstehen Sie darunter?

BACKHAUS Marktorientierung ist ein umfassendes Konzept der Unternehmensführung. Dabei geht es nicht nur darum, herauszufinden, was der Kunde will. Vielmehr bedeutet Marktorientierung, den Kunden zu verstehen und in die Planungsprozesse des eigenen Unternehmens mit einzubeziehen. Dahinter steht die Erkenntnis, dass viele Kunden sich mit ihrer Entscheidung für die Bahn und den Schienengüterverkehr sehr langfristig zu diesem bekennen und aus diesem Grund aktiv mitplanen und gestalten wollen, um Lösungen zu finden. Marktorientierung muss gelebt und im gesamten Unternehmen durchgesetzt werden, um zu funktionieren. Marktorientierte Unternehmensführung ist also ein Kulturmerkmal im Unternehmen, das funktionsübergreifend zu verstehen ist. Das heißt auch zu erkennen, dass zum Beispiel die Produktion oder der Einkauf genauso kundenorientiert ausgerichtet sein müssen wie der Vertrieb.

Was hat DB Cargo hier in den vergangenen Jahren erreicht? Und welchen Beitrag hat die Forschungsstelle leisten können?

BACKHAUS Wir haben viele Projekte durchgeführt, bei denen die Bahn von den gewonnenen Er-

25 JAHRE GEMEINSAME FORSCHUNG

Seit mehr als 25 Jahren besteht die Forschungsstelle für Güterverkehrsmarketing (FGVM) an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster. Sie sucht Lösungsansätze für Fragestellungen im Schienengüterverkehr.

In den vergangenen Jahren hat die Forschungsstelle sich mit vielen unterschiedlichen Themen beschäftigt. Im Rahmen des Programms KUBUS etwa wurde erforscht, welche Faktoren eine erfolgreiche Marktsegmentierung ermöglichen.

Das aktuell diskutierte Projekt „Marktorientierung“ setzt auf Veränderungen in der Unternehmenskultur, um die Kunden noch stärker in die eigene Planung zu integrieren.

kenntnissen profitierte. Zum einen, indem sie konkrete Maßnahmen umsetzen konnte, zum anderen, indem wir sie bei strategischen Fragestellungen mit wissenschaftlichen Analysen unterstützen konnten. Zu den konkreten Maßnahmen gehört beispielsweise die regelmäßige Kundenzufriedenheitsbefragung, die wir vor vielen Jahren gemeinsam entwickelt haben. Bei den strategischen Fragestellungen konnten wir oft durch unabhängige Befragungen von gegenwärtigen und potenziellen Kunden eine wichtige Perspektive einnehmen und auch Annahmen kritisch hinterfragen.

Wir achten stets darauf, dass die Forschungsstelle wissenschaftlich fundierte Ergebnisse erzeugt. Dabei legen wir zudem großen Wert darauf, sicherzustellen, dass die Bahn selbstverständlich keinen Einfluss auf die Ergebnisse nehmen kann.

Was macht eigentlich den Schienengüterverkehr so unersetzlich – und so besonders?

BACKHAUS Die Schiene ist ein unglaublich effizienter Verkehrsträger, der neben einer hohen Plan-

barkeit sehr viel Sicherheit und Zuverlässigkeit bietet. Gleichzeitig ist die Bahn im Vergleich zum Lkw deutlich umweltfreundlicher. Klimapolitisch ist die Bahn ein wichtiger Faktor, um unseren Ausstoß an CO₂ im Verkehr zu senken.

Dabei steht der Schienengüterverkehr heute vor zwei Arten von Herausforderungen. Eine erste, interne, ist beispielsweise das Denken an die Schienengebundenheit: Die Vorstellung, Transporte von Bahnhof zu Bahnhof organisieren zu müssen, ist überholt. Heute geht es nicht mehr um solche Verknüpfungen, sondern um echte Haus-zu-Haus-Transporte, weil die Tendenz zu kleineren Losgrößen besteht.

Darüber hinaus gibt es externe Herausforderungen, wie die politischen und rechtlichen Einflüsse. Nehmen Sie ein Beispiel: Auf der internationalen Strecke ist die Bahn im Prinzip unschlagbar. Je länger der Fahrweg, desto effizienter ist die Bahn. Trotzdem kann sich die Bahn nicht überall auf der langen Strecke durchsetzen. Dies liegt mitunter an technisch-infrastrukturellen Faktoren, die die Bahn nur bedingt beeinflussen kann.

Welche Trends und Entwicklungen erwarten Sie für den Schienengüterverkehr?

BACKHAUS Der wichtigste Trend ist die Digitalisierung. Sie kommt auf den Schienengüterverkehr und die DB zu und wird ungeahnte Folgen haben. Dabei wird die IT als Grundlage hinter den Prozessen immer entscheidender werden – und damit werden die Daten wichtiger, die einem Unternehmen zur Verfügung stehen.

Heute ist es zum Beispiel so, dass in bestimmten Bereichen Tracking-Lösungen standardmäßig angeboten werden. Vielen Kunden reicht aber auch die Auskunft, wann ein Wagen genau bei ihm ankommt. Hier gilt es, dem Kunden die Information bereitzustellen, die er benötigt, aber ihm auch die Möglichkeit zu geben – wenn gewünscht – detaillierte Informationen über den Sendungsverlauf zu erhalten.

Wo besteht aus Ihrer Sicht der größte Forschungsbedarf rund um den Schienengüterverkehr?

BACKHAUS Ein wichtiger Punkt sind die Nicht-Kunden. Was genau sind die Treiber und Barrieren, warum diese ihre Güter bisher nicht auf der Schiene transportieren. Dazu gilt es auch, deren Performance-Anforderungen ganz genau zu erforschen.

Was interessiert Sie eigentlich persönlich an der Güterbahn so sehr, dass Sie mehr als 25 Jahre über sie forschen?

BACKHAUS Anfangs erkannte ich dort eine Markt- bzw. Forschungslücke, da B2B-Marketing – und dazu gehört der Güterverkehr – zum Teil ganz anders ausgestaltet war und ist als B2C-Marketing, zum Beispiel für den Personenverkehr. Ich spezialisierte mich dann schnell auf dieses B2B-Geschäft und führte einige Studien durch, wodurch die Deutsche Bahn auf mich aufmerksam wurde. Daraufhin gründeten wir die Forschungsstelle für Güterverkehrsmarketing, um unsere Kräfte zu bündeln und diesen Bereich sowohl in Praxis als auch in Theorie voranzutreiben.

DIE ZUKUNFTSMACHER

Thomas Görtz, Jan Daniel und Timm Schorsch von DB Cargo Logistics arbeiten an Smart-Data-Lösungen für die schienenbasierte Logistik. Mit Hilfe großer Datenmengen wollen sie in naher Zukunft (Kunden-) Bedarfe vorhersagen, Transportströme intelligent kombinieren und mittels einer präskriptiven Lösung die hauseigene Leerwagendisposition revolutionieren. Ein Unterfangen von hoher Komplexität.

Dem Doppelhaus in Kelsterbach sieht man von außen nicht an, dass hier an der Zukunft der schienenbasierten Logistik geschmiedet wird. Im Ort am südwestlichen Stadtrand von Frankfurt am Main ist der Vertriebsbereich DB Cargo Logistics beheimatet, dessen Mitarbeiter unter anderem Verkehre für Kunden aus dem Automotive-Bereich managen. Diese Aufgabe hat es in sich: Die Märkte werden immer volatil, die Modell- und Variantenvielfalt der Automobilhersteller steigt genauso wie die Ansprüche der Endkunden – und damit die Anforderungen an die Logistik. DB Cargo als Europas leistungsstärkste Güterbahn und den Vertriebsbereich Logistics stellt dies vor spannende Herausforderungen, denn beide sind als Teil der Lieferkette direkt in den Produktionsprozess vieler Automobilhersteller eingebunden.

„Wir Schienenlogistiker agieren in einem Spannungsfeld“, erläutert Dr. Jan Daniel, der als Leiter Produktmanagement bei DB Cargo Logistics an der Schnittstelle zwischen den Vertriebs- und Kundenanforderungen und deren Umsetzung agiert. „Auf der einen Seite haben wir die Anforderung des Kunden, der maximale Flexibilität und klare Prognosen über Abhol- und Lieferzeitpunkte haben möchte. Auf der anderen Seite steht unser

SMARTES TEAM: Thomas Görtz, Jan Daniel und Timm Schorsch (von links nach rechts) tüfteln an der Zukunft der Schienenlogistik.

FOTO: NINA FALAUS

europäisches Netzwerk mit seinen Unwägbarkeiten: grenzüberschreitende Verkehre und täglich neue Herausforderungen wie zum Beispiel die Wetterbedingungen.“

Dazu kommen die speziellen Anforderungen der Automobilindustrie mit ihren volatilen Warenströmen, einer stark globalisierten Produktion mit Zulieferern aus allen Teilen der Welt und einem hohen Grad an Individualisierung der Produktpalette. Von ihrer Supply Chain erwarten die Automobilhersteller maximale Flexibilität. Sie reduzieren ihre Lagerbestände, im Gegenzug müssen Einzelteile zeitnah in die Produktion eingesteuert werden - Zwischenwerkszüge müssen daher exakt in den Produktionsplan eingetaktet werden. Die innovativen Logistik-Konzepte, die DB Cargo Logistics hier gemeinsam mit den Kunden aus der Automobilindustrie austüfelt, gehen weit über die Deutschen Landgrenzen hinaus und umspannen das gesamte europäische Netzwerk von DB Cargo.

Dessen Dimensionen sind enorm: DB Cargo, vertreten mit Landesgesellschaften in 17 Ländern Europas, verfügt über 75.000 Güterwagen zahlreicher Bauarten. Die meisten Güterwagen sind unterwegs in ganz Europa, sogar weltweit - in Ganzzügen, als Einzelwagen oder im Kombinierten Verkehr - und legen völlig unterschiedliche Streckenlängen zurück. Sie absolvieren Routen, die im Nahbereich auf dem Rangierbahnhof liegen oder bis nach Dänemark, Spanien und sogar China reichen. Ein paar hundert Meter, 2.000 oder 12.000 Kilometer.

BESSERE PROGNOSEN

Man kann sich vorstellen, dass es angesichts dieser Größenordnungen nicht leicht fällt, den Anspruch etwa an die Präzision der Leerwagengestellung zu befriedigen: Zu einem bestimmten Zeitpunkt soll ein leerer Güterwagen von einem bestimmten Typus an einem genau definierten Ort zur Verfügung stehen. Könnte man aber die Daten aller Güterwagen zusammenführen, ergäbe sich ein standardisiertes Bild, das wiederum Rückschlüsse auf Laufzeiten und Bereitstellungszeitpunkte zulässt - und damit eine zuverlässige Prognose über den Einsatz ermöglicht. „Das ist die Herausforderung und der Ausgangspunkt unserer Smart-Intelligence-Welt“, erläutert Jan Daniel.

Um ein digitales Abbild des Netzwerks zu erstellen, setzt Dr. Daniel auf moderne Hard- und Software - Technologien, er hat ein Team gebildet und zwei Spezialisten für den Bereich Data Science eingestellt - so heißt es, wenn aus Daten Wissen erzeugt wird.

Die drei Köpfe des Teams, Dr. Thomas Görtz, Dr. Jan Daniel und Timm Schorsch, eint - neben der Tatsache, dass sie bei DB Cargo Logistics in Kelsterbach arbeiten, nur eins: die Leidenschaft für hochkomplexe Aufgaben. Ansonsten sind sie recht verschieden. Der Mathematiker Dr. Thomas Görtz, zugleich Teamleiter Innovation & Data Analytics, DB Cargo Logistics, ist für den theoretischen und umsetzenden Teil zuständig. Er entwickelt in enger Abstimmung mit den Experten aus den Fachbereichen die theoretischen Modelle und setzt diese mithilfe leistungsstarker Algorithmen in die Praxis um.

Timm Schorsch, Head of Network Logistics & Innovation, verfügt über viel Praxiserfahrung. Die hat er in der Produktion von DB Cargo und bei seinen Auslandseinsätzen, unter anderem in Rumänien und Großbritannien, gesammelt. Er fungiert als Schnittstelle zum Vertrieb und kümmert sich mit viel Leidenschaft um die Themen Innovationskultur und interdisziplinäre Zusammenarbeit. Ein wesentlicher Aspekt hierbei ist die Entwicklung innovativer Arbeitsstrukturen. „Der Modus operandi, die Art und Weise, wie wir zusammen arbeiten, hat sich in den letzten Jahren stark verändert“, erläutert Schorsch. Auf Smart Boards können Ideen schnell skizziert werden, im hauseigenen Lab, einem ansprechend eingerichteten Konferenzraum, werden sie anschließend besprochen. „Auch unsere Kommunikation hat sich gewandelt“, so Schorsch. Statt in Managerdeutsch zu formulieren, setzt man auf eine klare und deutliche Sprache. So vermeidet das Team, in Schablonen und fest gefahrenen Methodiken zu verharren.

„Hier hat sich eine neue Arbeitskultur manifestiert“, bestätigt Dr. Jan Daniel, der als Leiter Produktmanagement das Team koordiniert, es strukturiert und wie ein Motor antreibt. Dr. Daniel beschreibt sein Team als „schnelles Beiboot“, das vorprescht und neue Möglichkeiten auslotet.

Dr. Thomas Görtz hatte zunächst die Aufgabe übernommen, aus den unstrukturierten Daten bei DB Cargo Logistics einen nutzbaren Datenpool zu erstellen. „Ich habe anfangs

den Großteil meiner Zeit damit verbracht, aus dem Wust an Daten jene zu filtern, die einen Mehrwert für die Gesellschaft stiften, sie im richtigen Format einzuspeisen und zu strukturieren“, erinnert sich Dr. Görtz. Denn die Daten, über die DB Cargo Logistics verfügt, haben eine maximal denkbare Vielfalt in Format und Aussagekraft.

Wie aber die Daten sinnvoll interpretieren, um standardisierte Aussagen, beispielsweise hinsichtlich der tagesscharfen Kapazitätsplanung, abzuleiten? Görtz betrachtete die Vergangenheitswerte der letzten Jahre tagesaktuell und analysierte, an welchen Tagen welcher Anteil am Gesamtjahreswert erzeugt wird. „Dr. Görtz hat damit eine eigene Saisonalisierungslogik entwickelt, die wir inzwischen bei DB Cargo Logistic für verschiedene Anwendungszwecke einsetzen“, erklärt Jan Daniel. Ein Algorithmus errechnet unter Bezug auf historische Daten eine aktuelle Prognose für einen bestimmten Tag und bezieht dabei Ferientage, Feiertage und anderer



Dr. Thomas Görtz erläutert Algorithmen.



HIER HAT SICH EINE NEUE ARBEITSKULTUR MANIFESTIERT.

DR. JAN DANIEL

Faktoren wie das Wetter ein. Je mehr Daten eingespeist werden, desto genauer wird die Prognose.

Wer den Spezialisten zuhört, gewinnt einen Eindruck von der ungeheuren Komplexität der Verkehrs- und Datenströme, die durch Algorithmen in Bahnen gelenkt werden. Das Kapazitätsbedarfsmanagement etwa, das die Leerwagengestellung verbessern soll: „Disposition Realtime Optimization“ nennt sich das Projekt, das sich nicht weniger als die

Revolution der hauseigenen Leerwagendisposition zum Ziel gesetzt hat. Die entwickelte Lösung soll zukünftig den Disponenten t in Echtzeit mit kostenoptimierten Handlungsempfehlungen hinsichtlich der zu treffenden Dispositionsentscheidungen unterstützen.

Ein Beispiel aus der Vertriebspraxis liefert Timm Schorsch. „Drohte früher beim Kunde die Leerwagenversorgung abzubrechen, mussten oft kurzfristig dispositive Maßnahmen ergriffen werden. Mit Hilfe unseres Datenpools werden wir künftig in der Lage sein, eine Sicht auf die Ladestellenversorgung zu generieren - bis zu 72 Stunden im Voraus.“ Der Disponent weiß also künftig lange vorher, dass an einer bestimmten Stelle die Leerwagen knapp werden und kann frühzeitig mit dem Kunden Kontakt aufnehmen.

Aktuell steht das System kurz vor der Einführung in den Arbeitsalltag. Die Qualität der maschinell generierten Dispositionsentscheidung basiert maßgeblich auf der Prog-

nosegüte der pro Wagen berechneten ETA, die „Estimated Time of Arrival“ Die Präzision des Systems wird noch steigen, wenn in Zukunft immer mehr DB Cargo Logistics-Wagen mit GPS-Empfängern ausgerüstet werden. Damit werden die Daten zu den Güterwagen noch exakter, die Prognosen noch genauer.

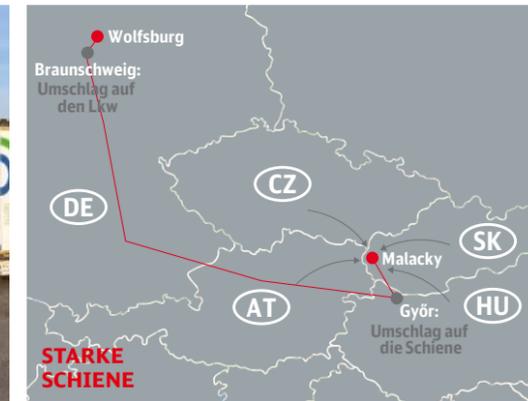
Das Schöne an Smart-Data-Lösungen ist: Sind die Daten erst einmal erhoben und strukturiert, eröffnet sich ein Universum von Möglichkeiten. Eine Welt, in der die Bahn ihre Potenziale voll entfalten kann, weil eine vermeintliche Schwäche, nämlich die Komplexität, in eine Stärke umgewandelt wird. Es ist eine Welt für Macher mit Leidenschaft für die Schiene, die endlich zeigen können, was in der Bahn steckt. mb ■

Kontakt | Dr. Jan Daniel
Tel.: +49 6107 509-850
jan.daniel@deutschebahn.com

VORTEILE BÜNDELN:
Megatrailer legen lange Strecken auf der Schiene zurück. Vor- und Nachlauf erfolgen auf der Straße.



MARKETS & INNOVATIONS



Konzernlogistik, der Werkslogistik Wolfsburg und der Spedition CS Cargo Slovakia gemeinsam aufgebaut hat. „Die ersten Transporte haben die Vorteile der Bahn auf der Langstrecke unter Beweis gestellt“, erläutert Gunnar Grahlmann, Key Account Manager bei DB Cargo Logistics. „Wir bieten Volkswagen und seinen Dienstleistern einen Vorteil – Lkw-Fahrer sind derzeit eine knappe Ressource. Mit uns kann der Trailer den größten Teil der Gesamtstrecke auf der Schiene fahren und der Spediteur kann sein Fahrpersonal effizienter einsetzen. Zusätzlich wird ein Beitrag zur CO₂-Einsparung geleistet.“

Dem Projekt waren Anpassungen des Logistikkonzepts bei Volkswagen vorangegangen. Im Jahr 2016 hat Volkswagen in Malacky ein Konzern Consolidation Center (KCC) eröffnet. Dieses Zwischenlager mit einer Hallenfläche von 19.000 Quadratmetern wird von 540 Lieferanten aus 4 Nachbarländern beliefert. Kleinere Lkw bringen die Teile von den Zulieferern zunächst in das KCC. Dort werden die Waren gebündelt und in größere Lkw verladen. Anschließend bringen Zugmaschinen die Trailer über die Fernstraßen in die europäischen Werke der Konzernmarken. Einer der größten Produktionsstandorte von Volkswagen ist das Werk Wolfsburg. Dorthin fahren pro Tag mehrere Fern-Lkw der Spedition CS Cargo.

Gemeinsam tüftelten die Logistiker ein tragfähiges Konzept aus. Demnach fahren die Megatrailer vom KCC Malacky aus in das knapp eine Stunde entfernte ungarische Győr. Dort wickelt die ungarische Landesgesellschaft DB Cargo Hungária über ein eigenes Terminal Transporte für den Produktionsstandort von Audi ab. Die Megatrailer werden nun auf den Doppeltaschenwagen vom Typ T3000 der Bahn umgeladen und in täglich für Audi verkehrende Züge eingesteuert. In Braunschweig verfügt DB Cargo ebenfalls über ein eigenes Terminal, das einen schnellen Umschlag der Megatrailer gewährleistet. „Auf diese Weise können wir im DB

Cargo-Verbund die Prozesse von Terminal zu Terminal selbst gestalten“, so Grahlmann. „Neben den Terminals haben auch meine Kollegen von DB Schenker Rail Service in Bratislava, aus den Produktionsabteilungen der DB Cargo und aus dem Kundenservice in Duisburg professionelle Arbeit geleistet. Ich bin begeistert über das große Engagement auch nach Feierabend, das ist nicht selbstverständlich.“

Der Kunde Volkswagen, der sich durch den vermehrten Einsatz von Kombinierten Verkehren – neben einer Entlastung der Umwelt – einen planbaren und stabilen Prozess verspricht, zieht ebenfalls ein überwiegend positives Zwischenfazit.

Matthias Braun, Leiter Planung Netzwerk und Standortprojekte, stellt fest: „Die Testphase hat gezeigt, dass die Schiene auch bei den anspruchsvollen KCC-Hauptläufen zum Einsatz kommen kann. In einem zukünftigen Serienprozess müssten jedoch wesentliche Veränderungen im Versorgungsprozess vorgenommen werden. Aktuell wird die Versorgung der Produktion durch den flexibleren Lkw gewährleistet. Für die flächendeckende Akzeptanz von Kombinierten Verkehren sind neben der Wirtschaftlichkeit vor allem funktionierende Back-up-Systeme wichtig, wenn der Regelprozess ins Stocken kommt.“

Ab September 2017 plant DB Cargo den vermehrten Einsatz von Wagen des Unternehmens CargoBeamer, die mit ihrer speziellen Technik den Transport von nicht-kranbaren Megatrailern ermöglichen. Neben dem weiteren Ausbau der Kooperation von DB Cargo mit CargoBeamer werden die Möglichkeiten, das Güterverkehrszentrum in Wolfsburg als weitere Option für eine Entladung im Werk Wolfsburg zu nutzen, untersucht. In Summe wird die Flexibilität für die Logistik-Partner somit nochmals deutlich erhöht. **mb** ■

Kontakt | Gunnar Grahlmann
Tel.: +49 511 286-1627
gunnar.grahlmann@deutschebahn.com

INNOVATIV. PLANBAR. FÜR VOLKSWAGEN.

Mit einem neuen Konzept bringt DB Cargo Logistics grenzüberschreitende Zulieferverkehre für Volkswagen auf die Schiene.

Am 12. Juni feierten die Automotive-Experten von DB Cargo Logistics eine Premiere: Mit Sonnenaufgang hebt ein Reachstacker im Terminal Braunschweig einen Lkw-Megatrailer von einem Doppeltaschenwagen der Bahn und stellt ihn auf die Straße. Anschließend rollt eine Zugmaschine heran, übernimmt den Trailer und fährt ihn ins Volkswagen Werk Wolfsburg. Der Trailer wurde in Ungarn auf den Waggon geladen und mit Zügen von DB Cargo nach Braunschweig befördert. Im Lkw befinden sich Automobilteile aus dem Crossdock des Volkswagen Konzerns in Malacky bei Bratislava. Hier werden Zuliefermengen aus Südosteuropa gebündelt und zu den Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns transportiert.

Es war der erste Testverkehr, den DB Cargo Logistics gemeinsam mit der Volkswagen

FOTOS: FRANZ BISCHOF



NETZWERK NACH SPANIEN

Clevere Lösung für Industriekunden: Megatrailer fahren auf Taschenwagen durch Frankreich.

Die Stärke des europaweiten Netzwerks, gepaart mit innovativen Lösungen – so überzeugt DB Cargo Kunden aus der Industrie mit einem neuen Produkt zwischen Deutschland und Frankreich. „Wir wollen ab dem kommenden Jahr große Sattelaufleger mit Taschenwagen auf der Schiene transportieren“, erläutert Andreas Weiss vom Sales & Operations Center bei DB Cargo Logistics. „Weil immer weniger Neukunden einen Gleisanschluss haben, schaffen wir mit diesem Konzept die perfekte Lösung, um Straße und Schiene perfekt miteinander zu kombinieren.“

Knapp 1.000 Kilometer beträgt die Distanz zwischen Saarbrücken und dem französischen Perpignan am Fuße der Pyrenäen. Wo bisher nur Züge oder Lastwagen über Schienen und Straßen brausten, will DB Cargo Logistics nun beide Verkehrsträger kombiniert einsetzen. Am Terminal Perpignan Saint Charles werden die Trailer wieder hinter die Sattelschlepper gespannt und gelangen auf der Straße zum Ziel in Spanien.

FLEXIBILITÄT BEI INTERNATIONALEN VERKEHREN

Damit geht DB Cargo vor allem auf die Anforderungen der Autoindustrie ein. Diese setzt häufig auf die Schiene, um die westeuropäischen Werke und Zulieferstandorte mit denen der iberischen Halbinsel zu verbind-

den. Allerdings verlangen die Kunden aus der Autobranche mehr Flexibilität, um besser auf Marktschwankungen reagieren zu können. „Aus dem Grund haben wir uns in verschiedenen Teams zusammengesetzt und überlegt, welche Alternativen wir auf dem Korridor anbieten können“, erzählt Weiss. „Da es bisher noch keine Lösung für Megatrailer auf Taschenwagen seitens DB gab, haben wir beschlossen, diese zu entwickeln und so den potenziellen Kundenkreis zu erweitern.“

Dabei bringt DB Cargo Logistics seine ganze Expertise mit. Die Logistiker steuern zum Beispiel für Opel das gesamte Zwischenwerksnetz bis nach Spanien. Von Eisenach fahren Megacombis bis nach Saragossa, dabei arbeitet DB Cargo Logistics eng mit der spa-

nischen Tochter Transfesa zusammen. Problematisch sind die unterschiedlichen Vorschriften zur Nutzung der Megacombis auf der Straße in Spanien und Deutschland. In Deutschland ist der Straßenvorlauf bzw. -nachlauf verboten, sodass hierdurch zahlreiche Potenziale im Bestandsverkehr als auch zusätzliche Lieferantentransporte nicht realisiert werden können. Hinzu kommen die oft aufwendigen Umachungen in Cerbère an der französisch-spanischen Grenze.

AUFWENDIGE GENEHMIGUNGEN

Beim Projekt nach Perpignan gilt es vor allem, die komplexen Genehmigungsverfahren in Frankreich zu durchlaufen. Die sind

notwendig, um die genauen Trassen festzulegen, die die Taschenwagen fahren dürfen. Trotz anfänglicher Herausforderungen ist man bei DB Cargo Logistics zuversichtlich, ab 2018 gemeinsam mit der französischen Tochter ECR ein leistungsfähiges und innovatives Zugsystem anbieten zu können.

„Wir mussten eine ganze Reihe von Tests planen und durchführen“, erläutert Weiss. Mitte März 2017 konnte der Testtransport starten – mit vielversprechendem Erfolg: 15 Stunden brauchen die Züge bis nach Perpignan.

Mit dem niederländischen Transportdienstleister Ewals Cargo Care – einem der europaweit führenden Lkw-Spediteure im Bereich Kombierter Verkehr – hat DB Cargo Logistics den idealen Partner für die-

ses Projekt gefunden. „Dank der großen Flotte an kranbaren Megatrailern sowie der starken Präsenz auf der iberischen Halbinsel ist Ewals der richtige Partner. Im Gegenzug profitieren sie von unserer Zuglösung, das ist eine Win-win-Situation“, hält Weiss fest. **an** ■

Kontakt | Andreas Weiss
Tel. : +49 6107 509-823
Andreas.Weiss@deutschebahn.com



PERPIGNAN:
Die südfranzösische Stadt wird für DB Cargo zum Tor nach Spanien.

UMSCHLAG:
Portalkrane heben schwere Megatrailer auf die Waggon.



FOTOS: ADOBE STOCK; DEUTSCHE BAHN



NACHSCHUB FÜR DIE UKRAINE

Bei Kokstransporten in die Ukraine bietet DB Cargo Polska dem Kunden Logistikservices aus einer Hand.



KOKSUMSCHLAG: An der polnisch-ukrainischen Grenze wird die Fracht von der europäischen Normalspur in Wagen mit Breitspur umgeladen.

1.500

Tonnen Koks pro Woche laufen auf je einem Ganzzug von der schlesischen Kokerei Czechochowa bis in die Ukraine – damit ersetzt die Ukraine fehlende Lieferungen aus dem Osten des Landes. Transporte wie dieser sind in der Regel sehr zeitraubend. Das hat nicht nur mit der Landesgrenze zwischen Polen und der Ukraine und der damit zusammenhängenden Bürokratie zu tun, sondern auch mit den unterschiedlichen Spurweiten: Während in Polen die Züge auf der mitteleuropäischen Normalspur fahren, sind die Schienen in der Ukraine – wie auch in Russland – 85 Millimeter breiter.

DB Cargo Spedkol hingegen kann bereits im schlesischen Slawków auf Breitspur umstellen. Vom eigenen Terminal aus führt ein breitspuriger Schienenweg direkt an die polnisch-ukrainische Grenze. Das Prozedere läuft nun folgendermaßen ab: Die Ganzzüge fahren auf europäischer Normalspur von der Kokerei Czechochow zum Terminal in Slawków. Dort schlägt DB Cargo Spedkol die gesamte Ladung in einen dort bereitstehenden Breitspur-Zug um.

Kurz darauf geht die Reise über 400 Kilometer bis zum Bahnhof Hrubieszów an der polnisch-ukrainischen Grenze weiter. An der Grenze übernimmt die ukrainische Eisenbahngesellschaft den Zug wie auch die weitere Distribution in der Ukraine. Das

Umkranken entfällt, ebenso zeitraubende Grenzformalitäten: Die notwendigen Dokumente für den Ganzzug-Transport vom Start bis zum Ziel in der Ukraine hat DB Cargo Spedkol bereits in einem einzigen Brief zusammengefasst.

„Die Kooperation innerhalb der DB Cargo Polska-Gruppe hat für Kunden den Vorteil, dass sie umfassende Logistikleistungen aus einer Hand erhalten“, erklärt Tomasz Iwański, CEO von DB Cargo Spedkol. „Über die Traktion hinaus bündeln wir unsere Kompetenzen und bieten unseren Kunden vielfältige zusätzliche Dienstleistungen an – von den Formalitäten über die Abwicklung bis zum Umschlag.“ Dazu gehören in diesem Fall außerdem das Leerwagenmanagement der Ganzzüge von Czechochow nach Slawków, die Überwachung der Transporte, die Benachrichtigung des Kunden über die Lieferung, das Wiegen der Wagen und die Organisation der Zollabfertigung, die ebenfalls bereits in Slawków erfolgt.

Wiegen, Handling, Umschlag und Tracking der Züge bis hin zur Zollabfertigung – all diese Zusatzleistungen stehen selbstverständlich auch anderen Kunden zur Verfügung, so Iwański. „Wir machen ein flexibles, auf Anforderungen und individuelle Bedürfnisse des Kunden zugeschnittenes Angebot.“ Wer die Synergien der DB Cargo Polska-Gruppe nutzt, dem verspricht die Güterbahn überdies ein gutes Angebot bei wettbewerbsfähigen Preisen. **mb** ■

Kontakt | Sebastian Skrzypek
Tel.: +48 667 651-245
Sebastian.Skrzypek@deutschebahn.com

DER SEEHAFEN-VERTEILER

Vor 40 Jahren wurde der Rangierbahnhof Maschen bei Hamburg eröffnet. Er ist bis heute der größte Europas und der zweitgrößte der Welt.

Der Rangierbahnhof Maschen erstreckt sich über eine Länge von 7 Kilometern und misst an der breitesten Stelle 700 Meter. Die Sieben ist als Glückszahl in Maschen präsent, und so wurde der 7.7.77 ausserkoren, um den Rangierbahnhof ganz offiziell in Betrieb zu nehmen. Der südlich von Hamburg gelegene Bahnhof ist mit 280 Hektar Größe bis heute der größte Rangierbahnhof Europas und der zweitgrößte der Welt – nach Bailey Yard im US-Bundesstaat Nebraska. Als Maschen in Betrieb ging, ersetzte der Bahnhof fünf veraltete Rangieranlagen im Raum Hamburg. Die Planung dauerte sieben Jahre, und 1977 gingen die ersten Teile des neuen Bahnhofs ans Netz. Bis zur Vollinbetriebnahme sollte es weitere drei Jahre dauern.

Maschen ist das wichtigste Drehkreuz zwischen den deutschen Seehäfen und dem Hinterland. Hier laufen viele Züge ein, die aus Hamburg oder Bremerhaven kommen oder dorthin fahren – außerdem Züge von und nach Skandinavien. Die Waggons werden abgekoppelt und in Maschen zu neuen Zügen zusammengestellt, die dann zu ihren Zielen in ganz Europa rollen. Die schiere Größe des Geländes ist beeindruckend: Jeweils 16 angeschlossene Gleise in zwei Einfahrgruppen, eine Richtungsgruppe mit 48 und eine Ausfahrgruppe mit 40 Gleisen werden für die Zugbildung benötigt – sie werden auch „Gleisharfen“ genannt. Sie sind an der schmalsten Stelle durch ein einziges Gleis verbunden, das über einen drei Meter hohen Berg führt.

Da in Maschen Verkehre sowohl nach Norden als auch nach Süden abgewickelt werden, verfügt der Bahnhof über zwei Rangiersysteme: eines für die Nord-Süd-Richtung, das andere für die Süd-Nord-Richtung. Es gibt zwei Einfahr- und zwei Ausfahrbereiche. Etwa ein Dutzend Bergmeister arbeiten hier im Schichtbetrieb. Sie dirigieren vom Stellwerk der größten Zugbildungsanlage Euro-

pas aus die Waggons, die vom Ablaufberg rollen und sich zu neuen Zügen formieren. Bis vor Kurzem taten sie das an einem sogenannten Stelltisch, von dem aus die Weichen auf dem Rangierbahnhof betätigt wurden. Zur Zeit der Errichtung war Maschen eine beispiellose Meisterleistung der Automatisierungstechnik. Heute ist die Zugbildungsanlage vollständig digitalisiert.

Bis zu 3.500 Waggons kommen hier täglich durch. Die Anlage verfügt über 29 Brücken,

272 Kilometer Rangierwege und 54 Gebäude mit 243.000 Kubikmeter umbautem Raum. Bis zu 110 Ein- und Ausgangszüge werktäglich bringen bis zu 3.500 Wagen pro Tag in die Anlage. Rund 700 DB Cargo-Mitarbeiter arbeiten hier rund um die Uhr. 2002 ersetzte eine zentrale Dispostelle die zuvor für jede Richtung getrennte Disposition. 2004 wurde die Güterwageninstandhaltung zum Kombiwerk für Loks und Wagen. Von 2009 bis 2014 wurde schließlich der Bahnhof insgesamt erneuert und teilweise umgebaut. Dabei wurden sowohl die Gleisanlagen als auch die Leit- und Steuerungstechnik wieder auf den neuesten Stand gebracht. Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag, Maschen! **mb** ■

Kontakt | Erik Bentzel
Tel. +49 4105 66-2391
erik.bentzel@deutschebahn.com



FOTOS: FOTOWIDZENIE.PL; AUFWIND-LUFTBILDER/VISUM

NACHGEFRAGT

» EINE RUHIGE HAND BEI TEMPO 150

Die britische Post nutzt ein Bild des Künstlers und DB Cargo-Mitarbeiters Ian Cryer als Vorlage für eine ganz besondere Briefmarke. Sein Gemälde über Mitarbeiter des letzten britischen mobilen Postamts wird nun Teil der Geschichte der Royal Mail: in der Serie Transporte Post & Go der Royal Mail.

Herr Cryer, wie fühlt es sich an, wenn die britische Post Ihr Motiv für eine Briefmarke über die Eisenbahn verwendet?

CRYER Es ist für mich eine Ehre, meine Arbeit als Briefmarke reproduziert zu sehen. Die Serie mit den Sondermarken wurde zum 500. Jubiläum der Royal Mail produziert – das macht die Geschichte ganz besonders.

Wie kam es zu dem Bild?

CRYER Ich habe die Vorlage 2003 gemalt, als ich hörte, dass das mobile Postamt schließen würde. Ich habe das Bild bei Tempo 150 gemalt, im Zug von Plymouth nach Bristol. Das war eine wirklich beein-



Britische Postler sortieren während der Fahrt Sendungen.

druckende Szene, und bei dem Tempo ist es wirklich schwer, eine ruhige Hand zu bewahren. Ich habe es auf dem Gleis der Royal Mail in Bristol fertiggestellt, als die Arbeiter der Nachtschicht Pause machten. Ein Erinnerungsdruck des Gemäldes wurde anschließend den mehr als 500 Mitarbeitern übergeben, als 2004 das letzte mobile Postamt geschlossen wurde.

Sie sind nicht nur Künstler, sondern arbeiten bei der britischen Güterbahn DB Cargo UK?

CRYER Ich habe in den vergangenen elf Jahren als Wärter bei DB Cargo UK gearbeitet. Mein ganzes Leben lang habe ich mich für die Bahn begeistert – und ich finde es wunderbar, diese Begeisterung mit dem Malen zu vereinbaren. Ich habe viele Eisenbahnscenen gemalt und Kinderbücher über Rachael, das Eisenbahn-Pferd, geschrieben und illustriert.

Wie vereinbaren Sie Ihre Kunst mit Ihrer Arbeit bei DB Cargo?

CRYER Indem ich meinen Job bei DB Cargo UK mit meiner Malerei kombiniere, kann ich die Dinge von innen betrachten. Es ist ein bisschen wie der berühmte Maler William Turner, der sich bei Sturm an einen Schiffsmast binden ließ, um Erfahrungen über Schiffe aus erster Hand zu gewinnen.

Wo sind Ihre Gemälde zu sehen?

CRYER Meine Werke sind derzeit in der MI-Galerie in Greenwich zu sehen, dort hängt auch das Originalbild des letzten mobilen Postamts. **an** ■

Mehr über Ian Cryer unter www.iancryer.co.uk

ZAHLEN, BITTE!

16.536

Diese Zahl bezeichnet die Länge des britischen Schienennetzwerks in Kilometern. 16.536 Kilometer Normalspur-Schienen liegen in Großbritannien, davon sind 12.591 Kilometer mindestens doppelgleisig. Die Schienen, Bahnhöfe und Signale sind im Besitz der nicht-gewinnorientierten Gesellschaft Network Rail. Der Güterverkehr ist vollständig kommerzialisiert, die verschiedenen Betreiber erhalten keine staatlichen Zuwendungen. Die erste Strecke wurde im Jahr 1825 eröffnet. Das britische Eisenbahnnetz ist das älteste der Welt. **mh** ■

Die Ausgabe 04 | 2017 von *railways* erscheint im November 2017.

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

ZEITZEICHEN



WETTBEWERB: Früher kämpfte Dampf gegen Diesel und Strom. Heute stehen viele Bahnen im Wettbewerb um den Kunden.

WETTBEWERB STÄRKT DIE SCHIENE

■ Dass die Wiedervereinigung ein Neuanfang für die Deutschen war, ist wohl unzweifelhaft. Für die Eisenbahnen beider Staaten wurde sie es auch – wenn auch aus der Not heraus. Sowohl die Bundesbahn als auch die Reichsbahn litten unter zu hohen Verwaltungskosten, Ineffizienz und Bedeutungsschwund. Nach der Wende brach die Transportleistung der DDR-Reichsbahn binnen zwei Jahren um zwei Drittel im Personenverkehr ein, um drei Viertel im Güterverkehr. Auch der Bundesbahn ging es schlecht: Reziprok zum Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs hatte sie über die vergangenen 40 Jahre lang kontinuierlich Marktanteile eingebüßt.

Die Bahnreform von 1993 sollte dem entgegenwirken. Die beiden Hauptziele lauteten: Mehr Verkehr auf die Schiene bringen und zweitens den Bundeshaushalt entlasten. Mit der Bahnreform wurde das Schienennetz für den Wettbewerb geöffnet, um die Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu stärken. Um den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz der DB für alle Eisenbahnen in Deutschland sicherzustellen, wurden die Infrastruktur- und die Transportbereiche der DB getrennt. Bundeskartellamt, Bundesnetzagentur und Eisenbahn-Bundesamt wachen heute darüber, dass auf der Schiene ein fairer Wettbewerb stattfindet. Mit dem Ergebnis: Mehr als 380 Eisenbahnverkehrsunternehmen fahren heute im Netz der DB. Mit einem jährlichen Wettbewerbsbericht setzt die DB auf Transparenz. Auch im Güterverkehr herrscht längst ein intensiver Wettbewerb. Allerdings fährt der schärfste Wettbewerber der europäischen Güterbahnen nicht auf der Schiene: Der Lkw konnte, unter anderem aufgrund der sinkenden Energiepreise, Marktanteile gewinnen. **mh**

FOTOS: DEUTSCHE BAHN; AKG-IMAGES/DDR-BILDARCHIV.DE

SAVE THE DATE

Auf dieser Messe finden Sie uns:

25-27
OKTOBER 2017

34. Deutscher Logistik-Kongress (BVL-Kongress)
Der diesjährige BVL-Kongress in Berlin unter dem Motto „Neues denken – Digitales leben“.
<https://www.bvl.de/dlk>

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
Kai Maaß
Leiter Commercial Model
Anne Günther & Uta Kadow
Head of Marketing Communications

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

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

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

PUBLISHING MANAGER
Gregor Kupper
Sophie Vogel

GESTALTUNG
Thomas Escher

FOTOREDAKTION
Kay Wolters

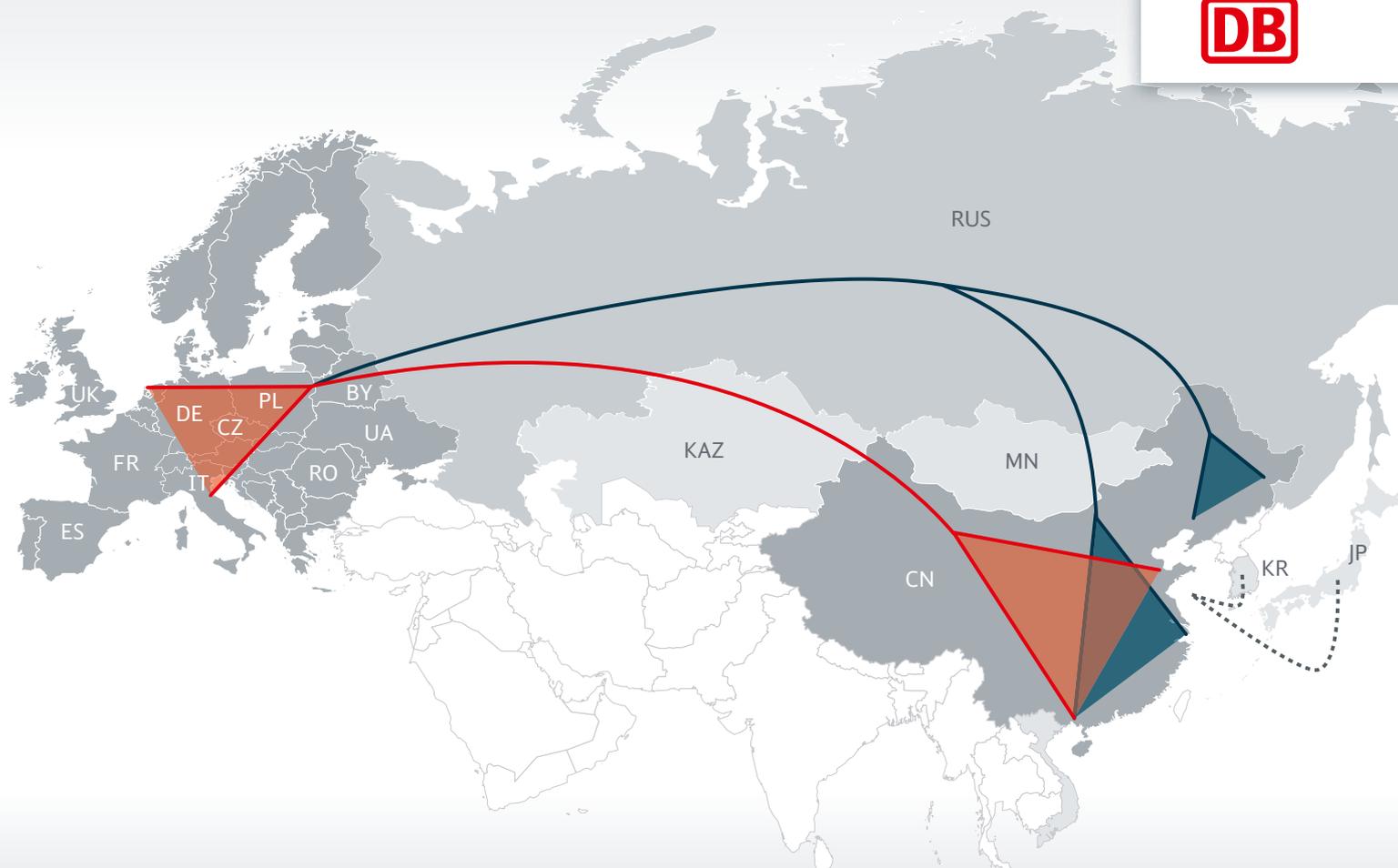
DRUCK
DB Kommunikationstechnik GmbH
Akazienweg 9, 76287 Rheinstetten (Baden)

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem Papier gedruckt.

DB Cargo im Internet:
www.dbcargo.com

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



DBlogistics-solution China:

Multimodale Schienenverkehrslogistik zwischen Europa und China

- **Effizient und unkompliziert:** Mit Sendungslaufzeiten zwischen 14 und 20 Tagen sind unsere Schienengüterverkehrsleistungen schneller als der Seeweg und preiswerter als der Luftfrachttransport.
- **Maßgeschneidert:** Wir bieten Ihnen Door-to-Door- und Terminal-to-Terminal-Lösungen, auch in Südkorea und Japan.
- **Nachhaltig und umweltfreundlich:** Verbessern Sie Ihre CO₂-Bilanz mit den Leistungen von DB Cargo.
- **Transparent und zuverlässig:** Wir bieten dauerhafte Überwachung sowie hohe Sicherheitsstandards.

Kontaktieren Sie gern unser
DBlogistics-solution China Team:
logistics.rail@deutschebahn.com
www.dbcargo.com