

railways

Das Kundenmagazin von DB Cargo



02/19

FOCUS

MESSE & MEHR

Plattform für Logistiker, Netzwerk für Experten und Taktgeber für die gesamte Branche: Die transport logistic zeigt, was wichtig ist und wird. Dabei immer im Fokus: die beste Lösung für die Kunden.

→ Seite 08

Editorial



**Liebe Leserinnen
und Leser,**

dem amerikanischen Schriftsteller Mark Twain wird folgendes Zitat zugeschrieben: „Man kann die Welt oder sich selbst ändern. Das Zweite ist schwieriger.“ Als neuer Vorstand für Vertrieb & Marketing ist das für mich Ansporn genug, gemeinsam mit den Kollegen hart an der Zukunft von Europas größter Güterbahn zu arbeiten.

Was die gesamte Logistikbranche tun muss und wo DB Cargo dabei steht, um für zukünftige Herausforderungen gewappnet zu sein, zeigen wir Ihnen im Heft und auf der transport logistic in München, der weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management.

Als kleine Orientierungshilfe und damit Sie uns auf der mehr als 115.000 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche nicht verfehlen, finden Sie im Heft unseren Messe- und Standplan – praktisch zum Herausnehmen für unterwegs.

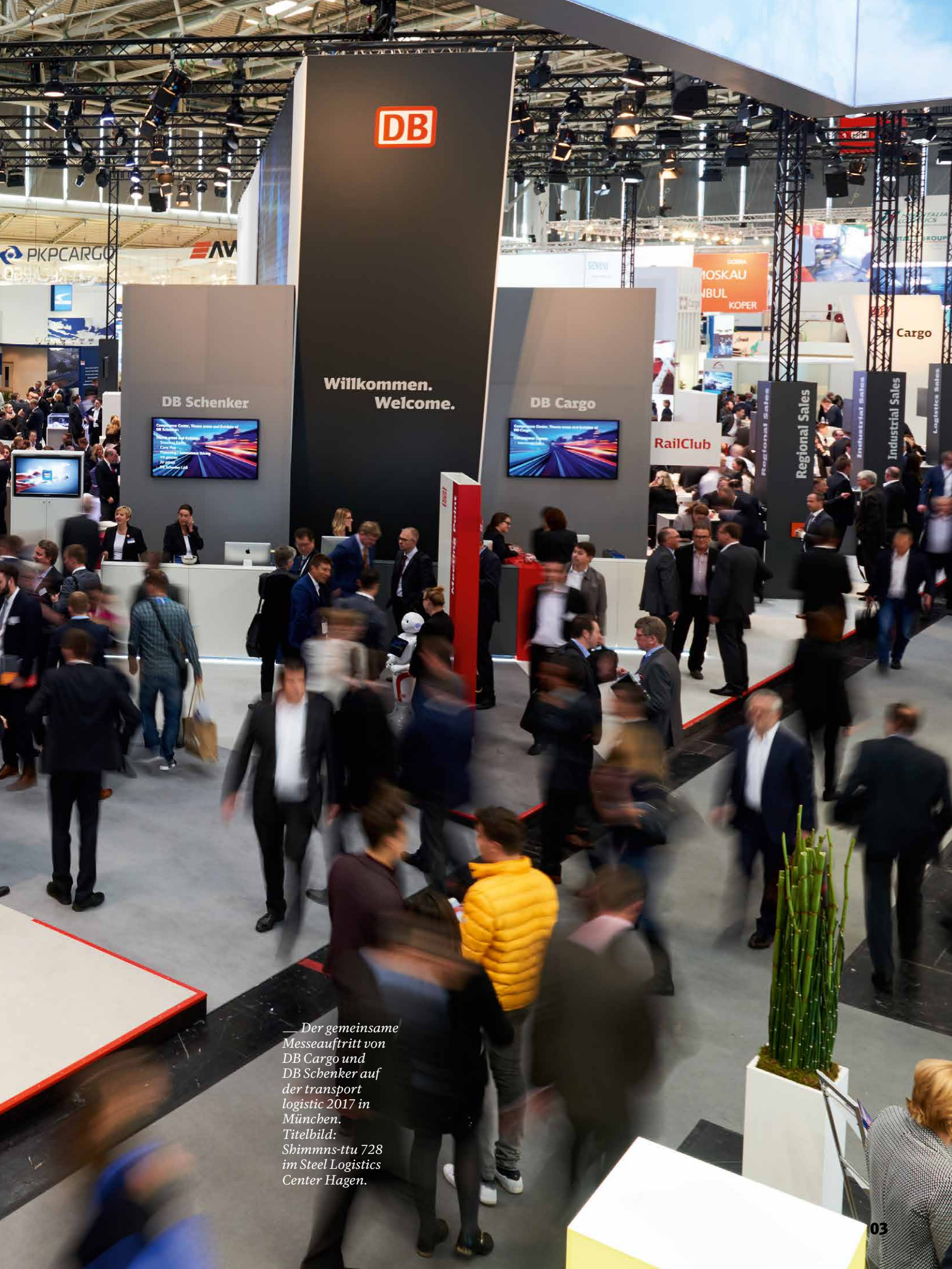
Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Herzlichst
Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Timmermans', written in a cursive style.

Pierre Timmermans
Vorstand Vertrieb & Marketing, DB Cargo AG





— Der gemeinsame
Messeauftritt von
DB Cargo und
DB Schenker auf
der transport
logistic 2017 in
München.
Titelbild:
Shimmns-ttu 728
im Steel Logistics
Center Hagen.

Messe & mehr

FOCUS

02
Editorial

04
Inhalt

06
News

08
Der erste Eindruck
Wechsel im Vorstand von DB Cargo:
Pierre Timmermans und Marek Staszek.

10
Messeplan
Finden Sie schnell den richtigen Ansprech-
partner für Ihre Fragen.

12
Messeauftritt
Ihre Anlaufstellen an unserem Messestand
auf einen Blick.

14
Messeexponate
DB Cargo rangiert die Aussteller-Wagen
auf das Außengelände der Messe.

16
Gastbeitrag: Robert Blackburn
Welche Themen bewegen die Logistik-
branche?

20
Digital, multimodal & nachhaltig
Womit beschäftigt sich DB Cargo rund um
die Messe und darüber hinaus?

28
Effizientes und flexibles Multitalent
Der neue BraCoil-Wagen für die Stahl-
industrie.

32
Neuer Kraftmeier vom Typ 561
Ein neuer Wagen für großvolumige Sport
Utility Vehicles (SUVs).

34
Das Beste aus zwei Welten
Multifunktionaler Güterwagen mit modula-
ren Behälterlösungen: der InnoTainer Coils.

36
Europas Märkte werden grenzenlos
Dafür investiert DB Cargo in die mehr-
systemfähige Vectron-Lok.



— Digitalisierung
ist eines der Haupt-
themen auf der
transport logistic.

02/19

— Der schnellste Weg zum Messestand von DB Cargo in Halle B6 führt über den Eingang Ost.



CUSTOMERS & MARKETS

38

In vier Tagen von Polen nach Rumänien

Zuverlässige Supply Chain für die Versorgung der Hochöfen in Galati.

42

Oberpfalz und China rücken zusammen

Das Bauunternehmen Max Bögl liefert Teile einer Magnetschwebbahn nach China.

44

Das Netz wird dichter

Dreimal die Woche verbindet DB Cargo Italia Frankreich und Italien per Direktzug.

46

Salut auf die Schiene!

DHL FoodLogistics und Freixenet setzen seit Neuestem auf den Trailer Med Xpress.

47

Im Ketchup-Express in die Schweiz

Migros stellt seine Lieferantenverkehre konsequent auf die Schiene um.

48

Starke Partner im Rail17-Netzwerk

Der schwedische Eisenbahn-Logistiker SFL verlängert die Kooperation mit DB Cargo.

58

Was macht eigentlich ...

... ein Vertriebsleiter bei DB Intermodal Services?

59

Ausblick und Impressum

INNOVATIONS & SOLUTIONS

50

Energiegeladene Transportkette

Maßgeschneiderte Door-to-door-Konzepte für Batteriewerke der Automobilindustrie.

52

Vollelektrisch in die Zukunft!

CO₂-freie Transporte für die Serienfertigung des Audi e-tron in Brüssel.

54

Königsdisziplin der Logistik

Der sichere Transport viele Hundert Tonnen schwerer Transformatoren.

NEWSLETTER

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

Unser Kundenmagazin hat bei den FOX AWARDS 2018 Gold in der Kategorie „Verkehr und Logistik – Externe Kommunikation“ gewonnen.





— Steffen Bobsien übernimmt im polnischen Zabrze eine neue Aufgabe.

NEUER CHEF

Bobsien geht nach Polen

Als Nachfolger von Marek Staszek hat Steffen Bobsien zum 1. April die Funktion des Geschäftsführers (CEO) der polnischen DB Cargo-Tochtergesellschaft DB Cargo Polska S.A. angetreten. Zuvor leitete er den Bereich Assets & Technology (F.CBA) bei DB Cargo. Thomas Jäger hat diese Leitungsfunktion interimweise übernommen. Marek Staszek war im Februar in den Vorstand der deutschen Muttergesellschaft gewechselt und leitet dort nun das Ressort Produktion. ●

WELKOM BELGIË!

DB Cargo neu in Antwerpen

Im wachsenden belgischen Gütermarkt will DB Cargo vor Ort sein. Deshalb wurde mit der DB Cargo Belgium BVBA eine neue Produktionsgesellschaft mit Sitz in Antwerpen gegründet, die ihre Arbeit auch schon aufgenommen hat. Der belgische Schienengütermarkt ist attraktiv und hat mit einem erwarteten Wachstum von jährlich 1,5 Prozent Potenzial. Die beiden belgischen Seehäfen Antwerpen und Zeebrugge haben hohe strategische Bedeutung für den europäischen Güterverkehr.



— Der prächtige Bahnhof Antwerpen-Centraal liegt gar nicht weit vom Hafen entfernt.

Die neue DB Cargo Belgium fährt nun Ganzzug- und Einzelwagenverkehre zwischen Belgien und den Nachbarländern meist auf dem Korridor über Aachen-West nach Deutschland. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in der Nähe des Antwerpener Hafens, des zweitgrößten Seehafens Europas.

Einen ausführlichen Artikel über die Belgien-Aktivitäten von DB Cargo finden Sie in der nächsten Ausgabe der railways. ●



dass das Ausstellungsgleis von DB Cargo auf dem Freigelände der transport logistic

69

Meter lang ist?

dass der gemeinsame Messestand von DB Cargo und DB Schenker

1.128

Quadratmeter groß ist?

dass auf der Messe transport logistic

2.397

verschiedene Messestände auf die Besucher warten?



— Gipfeltreffen: die Chefs der Schweizer SBB Cargo, Nicolas Perrin (l.), und von DB Cargo, Dr. Roland Bosch.

VERTRAG VERLÄNGERT

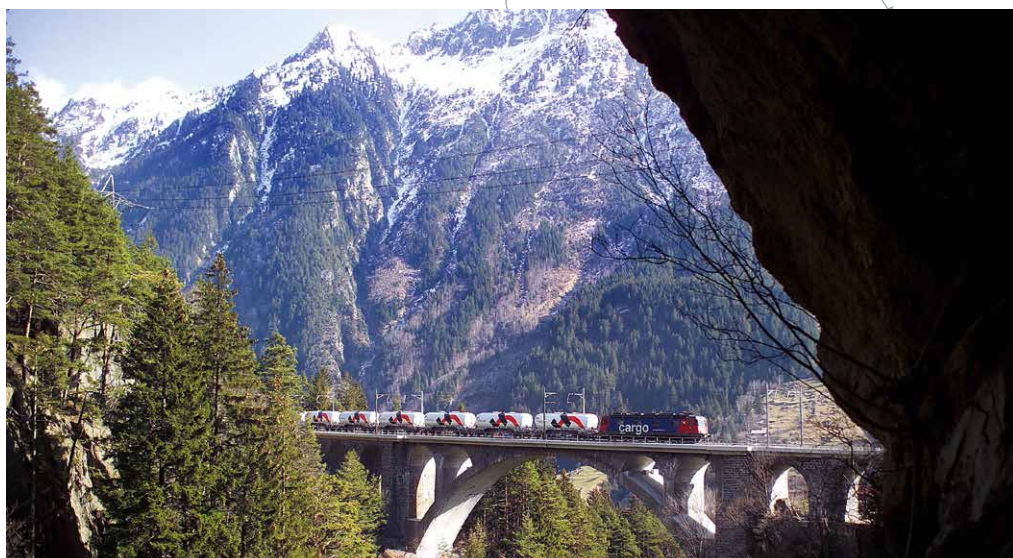
DB Cargo und SBB Cargo setzen sich ehrgeiziges Ziel

Die erfolgreiche Zusammenarbeit von DB Cargo mit der Schweizer SBB Cargo ist vorzeitig um weitere drei Jahre verlängert worden. SBB Cargo fährt für den deutschen Partner rund 130 Güterzüge pro Woche ab Mannheim oder Basel quer durch die Alpen an die italienische Grenze bei Chiasso. Und das mit einem ambitionierten Pünktlichkeitsziel von 95 Prozent. Die Güterzüge gelten dabei als unpünktlich, wenn sie mehr als 60 Minuten zu spät ankommen.

Die beiden Güterbahnen arbeiten bereits seit fünf Jahren zusammen, um mehr Transporte von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Dazu wurde ein Drei-Stunden-Takt zwischen Mannheim und Chiasso eingeführt.

Die beiden Chefs von DB Cargo und SBB Cargo, Dr. Roland Bosch und Nicolas Perrin, haben sich in einem ausführlichen Doppelinterview dazu geäußert, wie die Kooperation funktioniert und was noch verbessert werden kann. Das vollständige Interview finden Sie hier:

<https://www.dbcargo.com/interview-bosch-perrin> •



— Silowagen des Schweizer Baustoffherstellers Holcim am Gotthard.



Der erste Eindruck

Im Frühjahr wechselten zwei erfahrene Logistiker und Eisenbahner in den Vorstand von DB Cargo – der neue Vorstand für Vertrieb und Marketing Pierre Timmermans (57) und der Vorstand für Produktion Marek Staszek (50). Hier stellen sich die beiden vor.

PIERRE TIMMERMANS

Herr Timmermans, wie ist Ihr erster Eindruck?

PT Ich spüre viel Begeisterung und Engagement – trotz der wirtschaftlichen und produktionellen Herausforderungen. Vor allem sehe ich aber richtig viel Potenzial, national wie international. Ganz besonders im Bereich Intermodal gibt es viel zu tun. Das große Ziel ist: Wachstum. Wir wollen wieder mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen. Und mit einer engen Zusammenarbeit zwi-

„Insgesamt schaue ich eher nach vorn als nach hinten.“

PIERRE TIMMERMANS
Vorstand für Vertrieb und Marketing

schen Vertrieb und Produktion wird uns das auch gelingen.

Welche Eigenschaften im Team halten Sie für besonders wertvoll?

PT Unternehmerisches Denken und Handeln, Ehrlichkeit sowie Transparenz sind mir besonders wichtig. Was ich gar nicht mag, ist, wenn Fehler vertuscht werden. Von meinen amerikanischen Kunden habe ich eins früh gelernt: Verbringe weniger Zeit mit der Frage: Warum ist etwas schiefgelaufen und wer ist wohl schuld? Suche stattdessen lieber nach Lösungen und Ideen, wie es weitergehen kann. Insgesamt bin ich ein Mensch, der lieber nach vorn als nach hinten schaut.

VITA

1995 – 2002:
Vorstand Kontraktlogistik Frans Maas

2002 – 2010:
CEO PSA Europe (Hafen)

2011 – 2015:
CEO AWT (Schienengüterverkehr)

2015 – 2019:
Interim Manager/CEO NRG

2010 – 2019:
Aufsichtsrat Prorail

Seit März 2019:
Vorstand Vertrieb und Marketing
DB Cargo AG

Hat sich Ihr Führungsstil im Laufe der Zeit geändert und wenn ja, wie?

PT___ Ich glaube, früher war ich sehr schnell darin, Schlussfolgerungen zu ziehen. Mit der Zeit habe ich gemerkt, dass es sich lohnt, beide Seiten der Medaille anzuschauen und eine Situation aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten. Ich höre heute weitaus mehr zu und spreche dafür etwas weniger.

Digital oder analog – womit beschäftigen Sie sich in Ihrer Freizeit lieber?

PT___ Ab nach draußen lautet die Devise: Radfahren oder Laufen – auch gern längere Runden bis zu 16 Kilometer. Und dann bin ich auch ein leidenschaftlicher Segler. Besonderen Spaß macht mir der jährliche Törn mit meiner Familie in Kroatien.

MAREK STASZEK

Herr Staszek, wie ist Ihr Eindruck zum Wechsel von der polnischen Landesgesellschaft in den DB Cargo-Vorstand?

MS___ Ich habe schon einige Standorte bereist und bin überall auf professionelle, sehr engagierte Kolleginnen und Kollegen getroffen. Allerdings ist der Wettbewerb in unserer Branche heftig. Dazu kommen Qualitätsdefizite auf unserer Seite, die unsere Marktposition schwächen. Wir haben schon sehr viel getan, um die Qualität zu verbessern. Trotzdem haben wir noch ein Stück Weg vor uns.

„Erst der Beitrag vieler ermöglicht den Erfolg.“

MAREK STASZEK
Vorstand für Produktion

VITA

2010 – 2014:
Vorstandsmitglied Finanzen DB Schenker Rail Polska

2014:
CEO DB Cargo Polska

Seit Februar 2019:
Vorstand Produktion und Produktion Deutschland DB Cargo AG

Was ist Ihnen als Führungskraft wichtig?

MS___ Ich war 29, als ich Leiter eines Rangierbahnhofs wurde. Dort habe ich gelernt, dass ich niemandem vorschreiben sollte, was er oder sie wie zu tun hat. Das weiß jeder schon selbst sehr gut. Stattdessen muss eine Führungskraft ein Arbeitsumfeld schaffen, in dem alle ihre Stärken optimal einbringen können. Denn erst der Beitrag vieler ermöglicht den Erfolg. Ich schätze es außerdem, wenn jemand gerne Verantwortung übernimmt und zum großen Ganzen etwas beitragen möchte.

Entscheiden Sie alles immer rational oder vertrauen Sie auch auf Ihr Bauchgefühl?

MS___ Das kann ich pauschal gar nicht beantworten. Klar, Entscheidungen auf Basis von Fakten rational zu fällen ist richtig, aber das hat auch Grenzen. Es besteht oft ein Rest Unsicherheit – und das kann man mit dem Bauchgefühl abdecken. Wenn es um Entscheidungen geht, die viele Menschen betreffen, spielen auch Emotionen eine Rolle – der Raum für Intuition wird damit größer.

Eher Sachbuch oder Roman?

MS___ Das letzte Buch, das ich gelesen habe, war „Der Aufbau der menschlichen Person“ von Edith Stein. Für unterwegs finde ich auch Hörbücher sehr praktisch. Noch lieber höre ich jedoch klassische Musik. Meine Lieblingskomponisten sind zum Beispiel Frédéric Chopin, Johann Sebastian Bach und Igor Strawinsky. ●



#logisticsconnected

shaping the future

Die Logistikbranche ist das Rückgrat der Wirtschaft weltweit. Sie sorgt nicht nur für den Transport von Gütern, sondern unterstützt auch die Verbreitung von Innovationen und ermöglicht vielfach erst, dass überhaupt Wertschöpfung stattfinden kann. Wie kaum eine andere Branche ist sie gleichzeitig permanent gefordert, sich anzupassen und ihre Lösungen zu verbessern. Digitalisierung, Klimaschutz und Fachkräftegewinnung sind aktuell die großen Themen – auch auf der Messe transport logistic in München.

DB Cargo präsentiert sich mit seinem gesamten Portfolio und zeigt, wie Kunden vom europäischen Marktführer mit seinem umfangreichen Netzwerk profitieren können: mit multimodalen Lösungen, auf dem eurasischen Korridor oder durch Innovationen wie Wagon Intelligence und der neuen digitalen Plattform link2rail. Die folgenden Seiten und der eingeklebte Messeplan helfen Ihnen dabei, sich im umfangreichen Angebot von DB Cargo auf der transport logistic zu orientieren.

Aber auch wenn Sie uns nicht in München besuchen können, möchten wir Sie über die aktuellen Themen des Schienengüterverkehrs und der Logistikbranche auf dem Laufenden halten: BVL-Präsident Robert Blackburn beleuchtet in einem Gastbeitrag die Zukunft der Logistiker im Hinblick auf Digitalisierung, Künstliche Intelligenz und den Kampf um Talente.

Und wir widmen uns den modernsten Fahrzeugen, die DB Cargo derzeit zu bieten hat – vorgestellt hier im Heft und ausgestellt auf der Messe.

Willkommen in der Welt von DB Cargo!





KEIN MESSEPLAN DA?

Hier finden Sie den Messeplan im PDF-Format zum Download:



Unser Messeauftritt

DB Cargo hat zusammen mit DB Schenker den größten Messestand auf der transport logistic 2019. Informieren Sie sich vor Ort beim Marktführer.

VERTRIEBSBEREICHE

1

INTERMODAL SALES

Wir stellen unseren neuen Produktbaukasten vor.

2

LOGISTICS SALES

DB Cargo Logistics als Produktentwickler und Lösungsanbieter – entdecken Sie unser Portfolio.

3

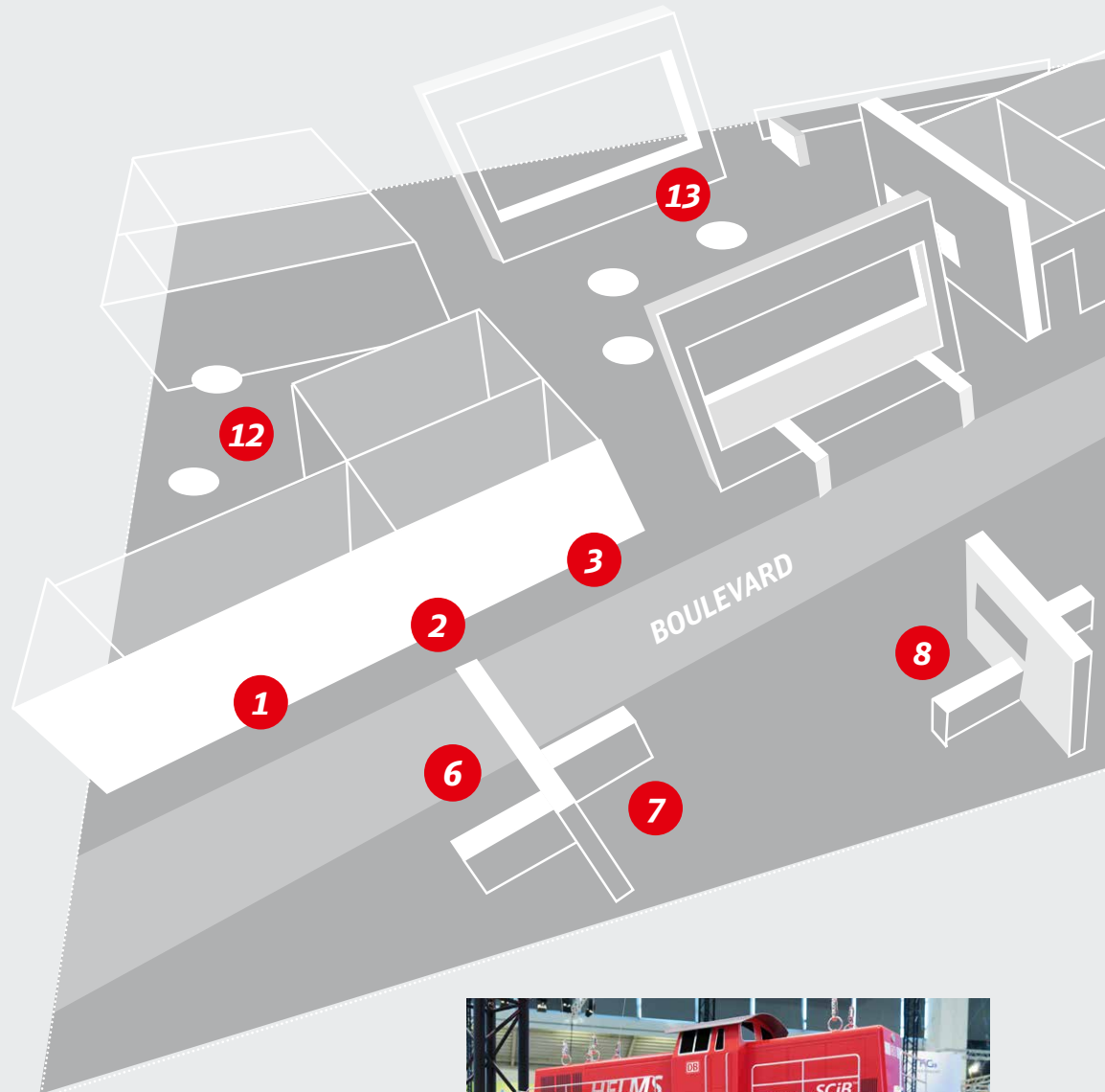
INDUSTRIAL SALES

Neue Direktverbindungen als Ergänzung zum Einzelwagen-netz und Neuheiten in der Flotte.

4

INTERNATIONAL & REGIONAL SALES

Transport bereits ab kleinen Mengen – in unserem europäischen Netzwerk.



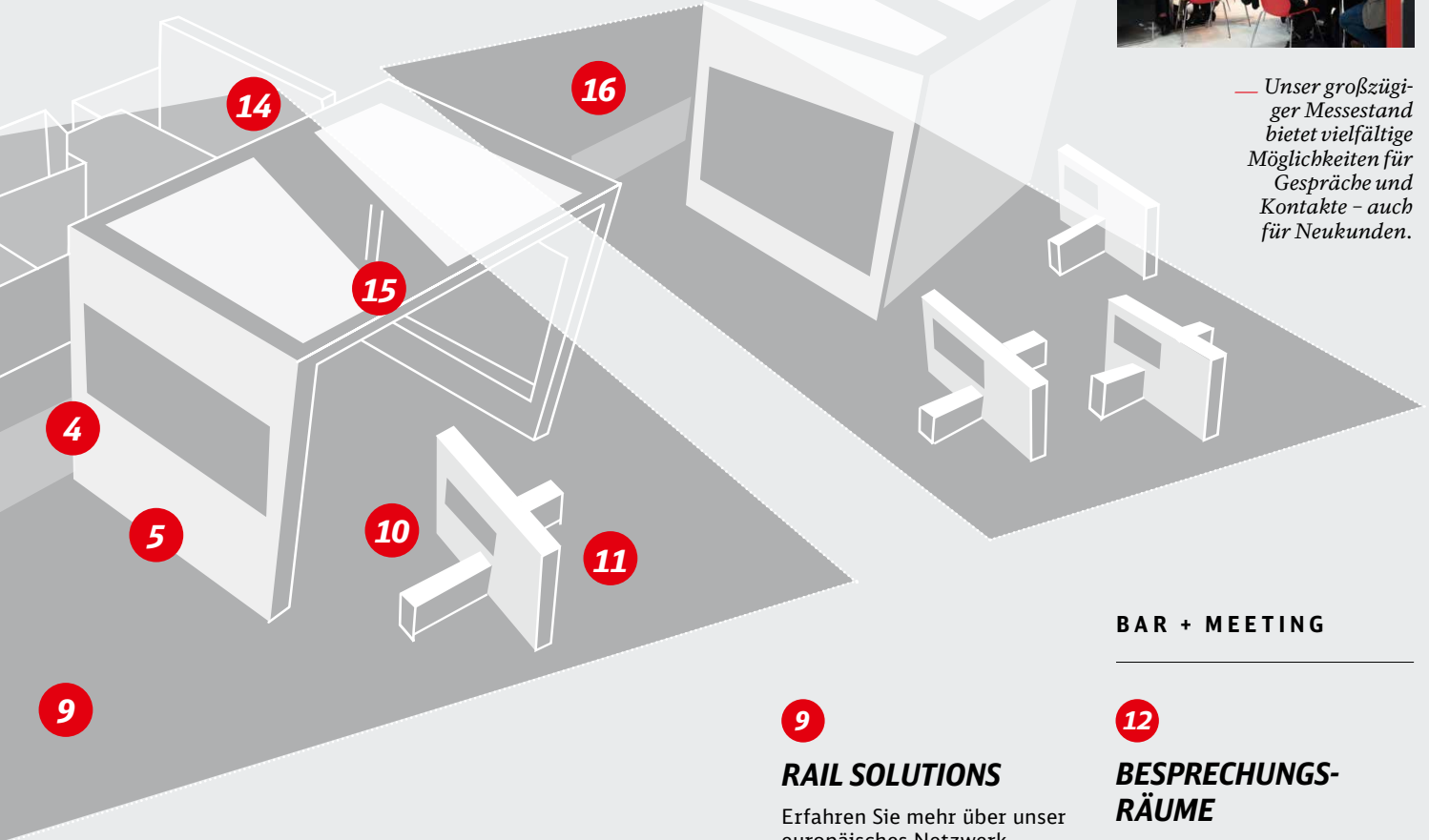
— *Wir wollen keine Frage offenlassen. Bitte sprechen Sie uns direkt am Stand an.*



— Unsere kompetenten Mitarbeiter erklären Ihnen unser digitales Portfolio und die neue Plattform link2rail.



— Unser großzügiger Messestand bietet vielfältige Möglichkeiten für Gespräche und Kontakte - auch für Neukunden.



BAR + MEETING

THEMENINSELN

5 NEW CUSTOMER SOLUTIONS

Neukunde bei DB Cargo werden und von über 4.000 Gleisanschlüssen und 1.500 Güterverkehrsstellen profitieren.

6 TRANSFRACHT MARITIME SOLUTIONS

Informationen zu „Company Trains“, Kurzstreckenverkehr und neuen Hafenanbindungen.

7 EURASIAN CORRIDOR SOLUTIONS

Lernen Sie unsere Aktivitäten auf dem eurasischen Korridor kennen.

8 MULTIMODAL SOLUTIONS

Vorstellung und Konzeption von multimodalen Produkten und Logistiklösungen.

9 RAIL SOLUTIONS

Erfahren Sie mehr über unser europäisches Netzwerk anhand unserer innovativen Netzwerkkarte.

10 DIGITAL ASSET SOLUTIONS

Digitalisierung unserer Assets als Basis für innovative Services und Tools.

11 LINK2RAIL SOLUTIONS

Unsere zentrale Plattform für alle digitalen Services und Lösungen für Ihr Unternehmen.

12 BESPRECHUNGS- RÄUME

13 INFOCOUNTER MEETINGS

14 INFOCOUNTER

15 EXPONATE

16 HR-BEREICH

Vertrauen verpflichtet

DB Cargo rangiert die Aussteller-Wagen auf das Außengelände der transport logistic. Eine Aufgabe, die sorgfältige Planung erfordert.

Auf dem Außengelände der transport logistic zeigen Hersteller, Spediteure und Transporteure neueste Entwicklungen im Bereich der Schienentransporte. Zwischen 30 und 40 Wagen werden jedes Jahr erwartet, oft handelt es sich um Prototypen oder Unikate mit hohem Wert. Sie alle müssen in der richtigen Reihenfolge auf den drei Ausstellungsgleisen platziert werden. Sowohl der Standort als auch die



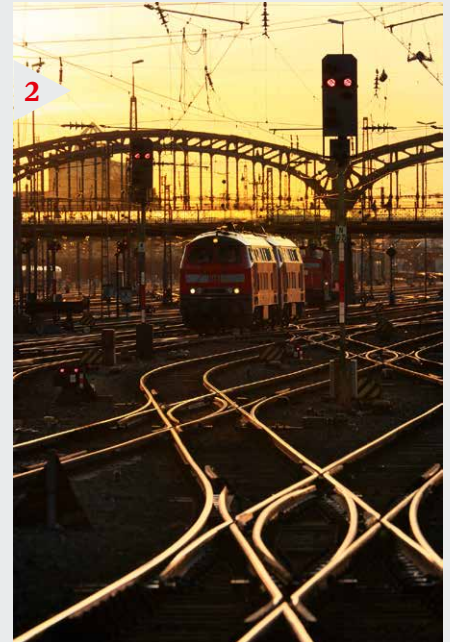
Ausrichtung der Wagen müssen stimmen – schließlich gehört in der Regel auch ein Infostand vor dem Wagen oder eine Treppe mit Zugang zur Präsentation auf der Messe.

Wie komplex die Aufgabe ist, alle Wagen exakt zu platzieren, weiß Thomas Gabler von DB Cargo München, der diese Transporte seit Jahren plant. Bereits Wochen vor der Messe laufen die Wagen der Kunden in ungeplanter Reihenfolge in den Umschlagbahnhof München-Riem ein. Rechtzeitig vor Beginn der transport logistic setzt sich ein Team von DB Cargo zusammen und tüfelt aus, in welcher Reihenfolge die Wagen über die Zufahrtgleise auf die drei Messegleise zulaufen müssen: „Exakte Planung ist alles“, so Thomas Gabler.

Oft müssen Wagen erst einmal gedreht werden. Dafür absolvieren sie eine sogenannte Drehfahrt im Münchener Raum, mit komplizierten Rangiermanövern. Für den Rangierlokführer ist diese Aufgabe eine besondere Herausforderung. Schließlich arbeitet er mit wertvollen, nagelneuen Wagen, von denen viele noch nie zuvor auf deutschen Schienen unterwegs waren.

1 — Die Exponate von DB Cargo stehen auf dem Freigelände der transport logistic auf Gleis 3/8.

2 — Blick auf das Gleisvorfeld des Münchener Hauptbahnhofs in Richtung Westen mit der markanten Silhouette der Hackerbrücke.

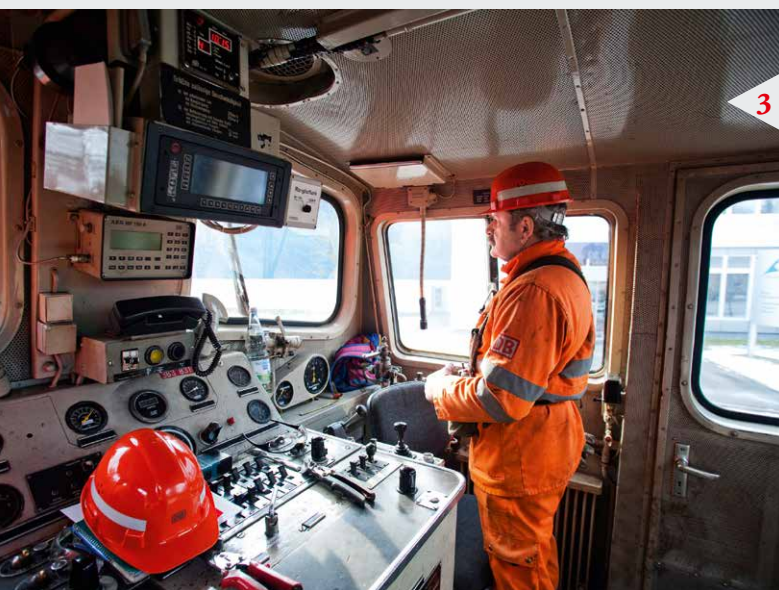


„Die Messekunden vertrauen uns ihre wertvollsten Assets an.“

FLORIAN ZÖLCH
Leiter DB Cargo-Standort München

„Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit sind bei Planung und Rangierarbeiten wichtige Eigenschaften“, so Gabler. Sein Kollege Florian Zölch, Leiter des Münchener DB Cargo-Standorts, ergänzt: „Die Messekunden vertrauen uns ihre wertvollsten Assets an. Und Vertrauen verpflichtet.“

Schließlich erfolgt die Rangierfahrt zur Messe München. Das Manöver muss schiebend erfolgen, damit die Rangierlok wieder herausfahren kann. Auf dem Außengelände der Messe ist äußerste Vorsicht angesagt. Der Zug fährt mit Schrittgeschwindigkeit, alle Fahrten erfolgen bei Tageslicht. Schließlich finden hier bereits Aufbauarbeiten statt und es ist nicht auszuschließen, dass ein Lkw oder ein anderes Objekt das Gleis blockiert. Aber am Ende geht alles gut und die Wagen präsentieren sich den Besuchern von ihrer besten Seite. ●



3 — DB Cargo-Lokrangierführer im Führerstand einer Rangierlok Baureihe 363.



Florian Zölch, Leiter Standort München, DB Cargo AG
florian.zoelch@deutschebahn.com

— Nur mit hoch qualifizierten Mitarbeitern gelingen Mammutaufgaben wie die Digitalisierung.

GASTBEITRAG VON ROBERT BLACKBURN

„Die Logistik braucht hoch qualifizierte Mitarbeiter“

Digitalisierung, Welthandel, Recruiting: Welche Themen bewegen die transport logistic 2019 in München? Und unter welchen Vorzeichen stehen die Veränderungen in der deutschen Logistikbranche? Ein Gastbeitrag von Robert Blackburn, Vorsitzender des Vorstands, Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.

Seit der letzten transport logistic vor zwei Jahren hat sich das Szenario deutlich verändert: Damals, im Mai 2017, hatte das Vereinigte Königreich seinen Brexit-Antrag zwar gestellt, die Austrittsverhandlungen waren aber noch nicht angelaufen. In den USA war Donald Trump im Januar ins Amt gekommen und gab der Welt erste Signale für Stil und Inhalt seiner Präsidentschaft, die in Europa noch mit einer gewissen Gelassenheit gesehen wurde. Die Konjunktur brummte.

Im Oktober 2018 blickten die Logistiker in Industrie, Handel und den Logistikdienstleistungen erstmals seit über zwei Jahren per saldo mit Skepsis auf die Entwicklungen in den kommenden Monaten. Diese Tendenz setzt sich bis heute fort und wird durch die aktuellen Konjunkturdaten gestützt. Die EU ist auf der Suche nach einem neuen Gleichgewicht und langfristiger Stabilität. Die politischen und möglicherweise auch wirtschaftlichen Beziehungen zu den USA, einem zen-

tral wichtigen Exportmarkt, sind in einem unberechenbaren Wandel begriffen. Das Konferenzprogramm der diesjährigen transport logistic zeigt, dass sich die Logistiker fragen, wie sich der Welthandel wohl weiter entwickeln wird.

Ein Blick geht nach Osten, wo die Neue Seidenstraße Strategie und Fantasie beflügelt. Weitere wichtige Themen sind die Verkehrsinfrastruktur, Kombiniertes Verkehr, urbane Logistik und Lösungen für die letzte Meile, Verbesserungen an den Rampen – und der Personalmangel quer durch alle logistischen Funktionen. Was aber dominiert, ist die Digitalisierung der Geschäfte und Leistungen. Dieses zentrale Thema beschleunigt sich zusehends.

Durch Digitalisierung kann die Qualität logistischer Leistungen steigen

Die Digitalisierung unter Verwendung von Künstlicher Intelligenz (KI) bedeutet für alle Logistikbeteiligten eine Herausforderung. ▶

„Es verwundert, dass den Themen Recruiting und Qualifikation im Messeprogramm kein breiterer Raum gegeben wird.“

► Hohe Investitionen sowie neue Denk- und Arbeitsweisen sind nötig – mit Auswirkungen auf Personal, Qualifikation und Organisation. Der Begriff „Intelligenz“ ist hier jedoch leider irreführend: KI kann große Datenmengen schnell sammeln und auswerten – aber bislang sind unvorhergesehene und unregelmäßige Situationen nur schwer zu bewältigen und die Lerngeschwindigkeit der Maschinen ist im Vergleich zum Menschen noch gering. Doch es gibt zahlreiche sinnvolle Anwendungen von KI in der Logistik, um verborgene Datensätze aufzuspüren, Datenbanken miteinander zu verbinden und mehrfach vorliegende Informationen zu konsolidieren.

So können mittels KI Vorhersagen künftiger Bedarfe deutlich verbessert werden. Planung und Steuerung lassen sich mittels Echtzeitdaten optimieren. Damit gehen einfachere Prozesse und mehr Effizienz einher – und die Qualität logistischer Leistungen kann steigen, weil Störungsursachen im Geflecht komplexer Zusammenhänge schneller identifiziert und agil gesteuert werden. KI-Einsatzmöglichkeiten reichen von der intelligenten Zugangsanlage, die per Kamera erkennt, wer vor dem Wareneingang steht, über intelligente Paletten, die bemerken, wenn sie bewegt werden, bis zum Supermarktregal, das dem Kunden individuelle Einkaufstipps gibt. Nahezu alles wird digitalisiert werden und per KI-Algorithmus individualisierte Daten liefern – Unternehmensdaten oder persönliche Daten.

KI ist bei speziellen Aufgabenstellungen schneller und präziser als der Mensch – und kann so die Mitarbeiter in ihrer täglichen Arbeit entlasten.

> 3 Mio.

Menschen arbeiten in der Logistikbranche

„Nahezu alles wird digitalisiert werden und per KI-Algorithmus individualisierte Daten liefern – Unternehmensdaten oder persönliche Daten.“

KI kann durch die Verarbeitung großer Datenmengen zu schnelleren Lösungen und Entscheidungen kommen als der erfahrenste Mitarbeiter. Wenn dadurch Warenflüsse gebündelt, Ressourcen besser ausgelastet und Lieferwege reduziert werden, hat das günstige Folgen für die Umwelt. Das sind spannende Entwicklungen – und die Logistik spielt dabei eine entscheidende Rolle.

Wir brauchen gut ausgebildete Mitarbeiter, die Freude an Logistik 4.0 haben

Um die neuen Tools und Methoden effizient einsetzen zu können, braucht die Logistik hoch qualifizierte Mitarbeiter. Der Kampf um die Talente ist schwierig – vor allem im Wettbewerb mit anderen Technologiebranchen. Es verwundert deshalb, dass den Themen Recruiting und Qualifikation im Messeprogramm kein breiterer Raum gegeben wird. Bei vielen Gesprächen an den Messetagen dürfte darüber diskutiert und nach Lösungen gesucht werden. Denn: Um die vielen Chancen der Digitalisierung und des Logistikmarktes zu nutzen, müssen die Mitarbeiter mit auf die Reise genommen werden – gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter, die keine Angst vor

Veränderungen, sondern Freude an Logistik 4.0 und ihrem Job haben.

Noch ein letzter Punkt: In vielen Fällen steht der Logistik ihr Image im Weg. Auch daran gilt es zu arbeiten. Interessante Berichte von der transport logistic, kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit aller Unternehmen zu Fragen der Logistik, Beteiligung am jährlichen Tag der Logistik und Unterstützung der neuen Initiative „Die Wirtschaftsmacher“ mit ihrer Kampagne „Logistikhelden“ sind wichtige Bausteine für die Arbeit an einem realistischen Bild der Logistik in der Öffentlichkeit. Denn sie ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich Deutschlands, bewältigt Tag für Tag beträchtliche Herausforderungen und bietet anspruchsvolle und höchst interessante Arbeitsplätze. ●



ROBERT BLACKBURN

— ist seit Januar 2018 Vorstandsvorsitzender der Bundesvereinigung Logistik (BVL). Zuvor war der promovierte Wirtschaftswissenschaftler unter anderem CEO der Hoffmann Group, President of Supply Chain Operations & Information Services bei BASF SE und Vice President & Business Unit Head der Bereiche Manufacturing, Software and Services bei IBM. Der Pionier zu den Themen Transformational Leadership und Digitalisierung lehrt außerdem als Dozent am Massachusetts Institute of Technology und ist Honorarprofessor am Karlsruher Institut für Technologie.



1 — Fachkräfte wollen und müssen aktiv umworben werden.

2 — Logistik 4.0 braucht vor allem eins: gut ausgebildete Spezialisten.



Mehr zum Thema Recruiting vor Ort auf der transport logistic:


in unserem HR-Bereich.
Sprechen Sie uns einfach an.

→ **Messeplan S. 11, 12 & 13**

— DB Cargo wird digitaler, multimodaler und damit nachhaltiger.



Digital, multimodal & nachhaltig



Die Entwicklung von Wirtschaft und Logistik unterlag schon immer vielen Faktoren, von denen manche kaum planbar sind. Auf der transport logistic diskutiert und zeigt die Branche alle zwei Jahre, was sie zukünftig bewegt. Am Dauerthema Digitalisierung führt auch in absehbarer Zeit kein Weg vorbei. Für DB Cargo bedeutet das unter anderem, die digitale Kundenplattform link2rail und die direkte Verbindung zu den Kunden weiter auszubauen. Und weil deren Anforderungen an Transporte immer komplexer werden, müssen zunehmend multimodale Lösungen zum Einsatz kommen. Das Ziel aller Anstrengungen: Verkehre auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern. Denn die Fridays-for-Future-Demonstrationen zeigen ganz klar, Klimaschutz ist und bleibt eines der wichtigsten Themen überhaupt – und eine der Stärken der Güterbahn.

Neue Plattform für digitale Services



Vor rund zwei Jahren hat DB Cargo die Plattform myRailportal gelauncht und seitdem zusammen mit vielen Kunden gute Erfahrungen gesammelt. So bietet myRailportal Großkunden heute individuelle Portal-lösungen. link2rail soll darauf aufbauend nun den nächsten Schritt vollziehen und einen Standard schaffen, der für möglichst viele Kunden skalierbar ist. Zum Portal hinzu kommt der einfache Zugriff auf Funktionen per App, und Kunden können über eine API, ein application programming interface – sogenannte Programmierschnittstellen, die den einfachen Austausch und die Weiterverarbeitung von Daten ermöglichen – ihre eigene Unternehmenssoftware anbinden.

„Damit können wir unseren Kunden Services und Daten auf dem Kanal zur Verfügung stellen, den unsere Kunden benötigen“, sagt Jürgen Bosse und erklärt: „link2rail ist der einheitliche Markenauftritt für unsere Digitalisierungs- und Produktentwicklungsplattform, die wir geschaffen haben, um den Kunden Mehrwert zu bieten.“ Thorsten Meffert, Vice President Marketing, DB Cargo AG, ergänzt mit Blick auf den DB Cargo-Messestand bei der transport logistic: „Bei all unseren Bemühungen steht immer der Kunde im Vordergrund. Zur Messe gewähren wir einen Blick in die Werkstatt und zeigen, wie die digitalen Services in Zukunft funktionieren werden. Darüber hinaus stehen wir gerne persönlich mit Rat und Tat zur Seite.“

Kunde im Fokus

Zu den digitalen Services, die entwickelt werden, gehören einheitliche, vereinfachte Beauftragungs- und Leerwagenbestellprozesse. „Die Kunden haben uns zurückgemeldet, dass das bisher nicht so einfach war. Diesen Hinweis haben wir aufgenommen – und der Vorteil ist auch, dass diese Funktionalitäten miteinander verknüpft sind, sodass man nicht mehr

„Mit unseren digitalen Services soll der Kunde Effizienz gewinnen und komplexe Logistikketten einfach steuern.“

DR. ERIC PFAFFMANN

Leiter Customer Service Logistics,
Leiter IT Projects Sales, DB Cargo AG

zwischen verschiedenen Anwendungen hin- und herspringen und sich Dinge wie Wagennummern merken muss“, so Bosse.

Insgesamt zahlt die Digitalisierung bei DB Cargo auf das übergeordnete Ziel ein, die Kundenzufriedenheit zu erhöhen, Zusatznutzen zu schaffen und damit den Gütertransport auf der

DIGITAL

Die Grundlagen für die Digitalisierung bei DB Cargo werden unter anderem im „amspire“-Lab in Frankfurt vom Team #wagonintelligence gelegt, das Sensortechnik, Schnittstellen und die nötigen Algorithmen entwickelt. Erst kürzlich hat das Team den 15.000. Güterwagen mit Telematiksystemen ausgestattet.

Schiene attraktiver zu machen. „Wir schauen natürlich auch, wie wir interne Prozesse verbessern können, damit wir uns mehr auf den Kunden fokussieren können“, erläutert Bosse. DB Cargo arbeitet in der Zwischenzeit weiter daran, die gesamte Güterwagenflotte bis 2020 mit Sensor- und Funktechnik auszurüsten. Zu den angebotenen Möglichkeiten gehören die Ortsbestimmung per GPS, Informationen über Bewegung, Laufleistung und Stöße sowie die Nahbereichskommunikation über NFC oder RFID. Je nach Wagenflotte werden optional zusätzlich Informationen über die Luftfeuchtigkeit, die Temperatur und den Taupunkt gesammelt. Wagen können künftig zudem melden, ob sie voll oder leer sind.

„Bis Ende 2020 haben wir unsere rund 68.000 Wagen ausgerüstet. Wir können damit unter anderem aktuelle GPS-Daten über ein zentrales System einsehen. Transportketten können lückenlos und effizient überwacht werden“, so Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender von DB Cargo. ●

— link2rail ist die neue Digitalisierungs- und Produktentwicklungsplattform von DB Cargo.

67

Kollegen arbeiten im „amspire“-Lab an digitalen Lösungen für die Zukunft.

Mehr zum Thema vor Ort auf der transport logistic:

- 10** Digital Asset Solutions
- 11** link2rail Customer Solutions

→ **Messeplan S. 11, 12 & 13**

Multimodal in die Zukunft

End-to-end-Visibility heißt die lückenlose Transparenz der Transporte im Fachjargon. Und die trägt wiederum entscheidend dazu bei, die Qualität der Transporte zu erhöhen. Denn die Digitalisierung, die Beschleunigung und Vereinfachung von Prozessen sind nur die ersten Schritte. Auch der anschließende Transport muss für den Kunden ähnlich smart sein wie die vorgelagerte Bestellung. Mit verkehrsträgerübergreifenden Transportlösungen gelingt es DB Cargo hier immer besser, an die digitalen Schnittstellen anzuknüpfen und diese für seine Verkehre noch effektiver zu nutzen. Die werden durch diese Verknüpfung nicht nur belastbarer, pünktlicher und verlässlicher. Es können potenziell auch mehr Güter auf der umweltfreundlicheren Schiene transportiert werden, denn DB Cargo kümmert sich dabei um die gesamte Transportkette. Und die beginnt in der Regel schon lange, bevor überhaupt ein Güterwagen rollt.

Weil der Zugang zum europaweiten Schienennetz von DB Cargo nicht zwingend einen eigenen Gleisanschluss erfordert, gelangen Güter zunehmend über Freiladegleise, Häfen, 150 KV-Terminals oder die rund 100 Railports ins Netz. Kombiterminals und Railports sind dabei der Schlüssel zur multimodalen Transportkette und die Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern – nur so sind individuelle Door-to-door-Transporte realisierbar. Insbesondere die Railports leisten dabei mehr als die bloße Verladung der Güter vom Lkw auf den Zug.

Lösungen mit Mehrwert

So wird beim Logistikdienstleister Fichtl in Saal an der Donau Ware natürlich verpackt, verladen und per Lkw zum Endkunden transportiert. Zusätzlich gehören aber auch Palettenhandling, Tray-Bestückung, die Verpackung loser Ware, Containerlösungen und Outsourcing-Lösungen zum Angebot. Gerade für mittelständische und kleine Unternehmen erleichtert das den Zugang zur multimodalen Kette – so muss zum Beispiel keine Lagerfläche vorgehalten werden und für Verpackungs- oder Kommissionierungsdienstleistungen müssen keine eigenen Kapazitäten vorhanden sein.

Bei Fichtl gehören neben dem kombinierten Verkehr und dem Umschlag zwischen Bahn und Straße auch trimodale Verteilerverkehre per Schiff, Bahn und Lkw zum Portfolio des bayrischen Familienunternehmens. Nahezu alle Branchen setzen auf multimodale Lösungen – für den Komponententransport von Zulieferern zum Automobilhersteller werden dafür sogar eigene technische Lösungen entwickelt. Nicht-kranbare Trailer, also Sattelaufleger von Lkw, werden mit dem speziellen CargoBeamer-System per Kran auf Spezial-Taschewagen verladen. So konnte DB Cargo gemeinsam mit der Volkswagen-Konzernlogistik und der Spedition Waberer's die erste Multimodal-Relation für den Automobilhersteller realisieren. Und sogar Spezialtransporte, wie Konstruktionsteile für Kraftwerks-Kühltürme, werden multimodal und über mehrere Ländergrenzen hinweg realisiert. Der Hauptteil des Transports erfolgt dabei immer auf der Schiene, den Vor- und Nachlauf organisiert DB Cargo per Lkw. ●



— Gerade bei multimodalen Lieferketten erhöhen standardisierte Daten die nötige Transparenz.

MULTIMODAL

Die hohe Komplexität intermodaler Lieferketten wird oft als Wettbewerbsnachteil des Kombinierten Verkehrs (KV) gegenüber dem durchgehenden Straßengüterverkehr wahrgenommen. Neben den physischen Schnittstellen (Terminals) und der Vielzahl Beteiligter erschweren auch die vielfältigen länderübergreifenden Anforderungen im Gütertransport den Zugang zur Schiene. Mit dem Projekt KV 4.0 soll die gesamte intermodale Transportkette transparenter und übersichtlicher gestaltet werden – mittels standardisierter Schnittstellen und Zugriff auf Auftrags- und Fahrplandaten, ETA-Prognosen und transportbegleitende Informationen.

51%
des Projektbudgets von
4,49 Mio.

Euro für KV 4.0
steuert das BMVI bei.

**Mehr zum Thema vor Ort auf der
transport logistic unter anderem:**

- 1 Intermodal Sales
- 8 Multimodal Solutions
- 9 Rail Solutions

→ **Messeplan S. 11, 12 & 13**



290

Millionen Tonnen CO₂ will die Initiative „Rail Freight Forward“ in den nächsten 10 Jahren einsparen

Für das Klima

Was aber haben Digitalisierung und multimodale Transporte mit Klimaschutz zu tun? Die Antwort ist einfach: Für das Klima auf die Straße zu gehen ist zwar richtig – und per se ein generationenübergreifendes Thema. Die Fridays-for-Future-Demonstrationen von Schülern weltweit machen deutlich, dass das Thema zukünftig an Brisanz zunehmen wird. Für das Klima auf die Schiene zu setzen, ist aber schon jetzt zwingend notwendig, um die

deutschen Klimaziele überhaupt noch zu erreichen. Hier setzt der „Masterplan Schienengüterverkehr“ an, der mit seinem umfassenden Maßnahmenpaket genau auf Zuverlässigkeit, Digitalisierung und zusätzliche Kapazitäten der Bahn zielt. Die Förderung fließt dabei unter anderem ganz gezielt in neue Loks, wie die mehrsystemfähige E-Lok Vectron (lesen Sie mehr dazu ab Seite 36) und neue Wagen wie den BraCoil-Wagen (lesen Sie mehr dazu ab Seite 28), der mehr Flexibilität und Effizienz für die

9x

weniger CO₂-Emissionen verursacht der Gütertransport auf der Schiene im Vergleich zum Straßengüterverkehr



— Mit Flüsterbremsen ausgestattete Güterwagen sind um rund 10 Dezibel leiser, was als Halbierung des Lärmpegels wahrgenommen wird.

leiser, guter Nachbar ist – insbesondere im Schienengüterverkehr. Dafür haben wir ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt und fördern die Ausstattung der Wagen mit Flüsterbremsen mit insgesamt mehr als 150 Millionen Euro. Ab Ende des nächsten Jahres dürfen zudem keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sein. Mit diesen und weiteren Maßnahmen wie der Lärmsanierung schützen wir ganz konkret und hörbar die Menschen entlang der Strecken“, sagt Gerhard Schulz, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Mit der Umrüstung auf Flüsterbremsen leistet DB Cargo dazu einen wesentlichen Beitrag. Über 80 Prozent der Wagenflotte – mehr als 50.000 Güterwagen – sind bislang mit den lärmarmen Bremsen ausgerüstet. Das Unternehmen investiert allein hier nach Abzug der Förderung insgesamt 200 Millionen Euro extra.

„Mit diesen und weiteren Maßnahmen wie der Lärmsanierung schützen wir ganz konkret und hörbar die Menschen entlang der Strecken.“

GERHARD SCHULZ

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Transporte der Stahlindustrie verspricht. Die Vectron-Lok, den BraCoil-Wagen und weitere Exponate können Sie auf dem Außengelände der transport logistic in München hautnah erleben.

Nachhaltige Investition

Mehr Verkehr auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern, ist allerdings eine Mammutaufgabe mit vielen Variablen. Neben den eigentlichen Kunden muss auch der Teil der Bevölkerung von der Schiene überzeugt werden, der auf den ersten Blick am wenigsten von der anvisierten Verkehrsverlagerung profitiert – die Anwohner entlang der Bahntrassen. „Wir wollen, dass die Bahn für alle ein

NACHHALTIG

Die Deutsche Bahn ist schon heute der größte Ökostromverbraucher in Deutschland. Im Jahr 2018 stieg der Ökostromanteil am Bahnstrom auf 57 Prozent. Bis 2030 sollen es 80 Prozent sein. Der überwiegende Teil des Ökostroms stammt dabei aus Wasserkraft, unter anderem aus zahlreichen Wasserkraftwerken in Deutschland. Wie das in Bad Reichenhall, das von DB Energie selbst betrieben wird und länger als 100 Jahre in Betrieb ist.

„Noah’s Train“

DB Cargo engagiert sich zudem auch in der Initiative „Rail Freight Forward“, einem Zusammenschluss europäischer Güterbahnen, die sich zum Ziel gesetzt haben, die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs auf den Planeten und die Mobilität durch Innovationen und einen intelligenten Verkehrsmix drastisch zu reduzieren. Dr. Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender DB Cargo: „Wir arbeiten mit unseren europäischen Partnern daran, den Transportmix der Zukunft zu ändern. Wenn 30 Prozent mehr Güterverkehr in Europa bis 2030 nur über die Straße gingen, wären das eine Million Lkw zusätzlich, mehr Stau und schädliche CO₂-Emissionen. Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen.“ Mit der Aktion „Noah’s Train“, dem längsten mobilen Kunstwerk der Welt, setzte DB Cargo erst kürzlich öffentlichkeitswirksam ein Zeichen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene – pünktlich zum Ende der Weltklimakonferenz fuhr der Zug vom polnischen Katowice bis nach Brüssel und wurde bei jedem Zwischenstopp von namhaften Street-Art-Künstlern mit Tiermotiven besprüht. ●

Mehr zum Thema vor Ort auf der transport logistic:

am Infocounter 14.
Sprechen Sie uns einfach an.

→ Messeplan S. 11, 12 & 13

Effizientes und flexibles Multitalent

DB Cargo hat mit Partnern einen Wagen für die Stahlindustrie entwickelt, der zwei Wagentypen in sich vereint. Für den Kunden thyssenkrupp Steel Europe bedeutet das mehr Flexibilität und höhere Effizienz.

Der BraCoil-Wagen ist der neueste multifunktionale Güterwagen der DB Cargo AG. Der sechsachsige Flachwagen ermöglicht den Transport von zwei Stahlprodukten unterschiedlicher Beschaffenheit: Brammen und Coils – darüber hinaus ist auch der Transport von Containern möglich. Die Anforderungen dieses Wagens wurden unter anderem in Zusammenarbeit mit dem DB Cargo-Kunden thyssenkrupp Steel Europe (tkSE) definiert und erprobt. Das Ergebnis ist ein neuartiger Wagen, der sowohl Stahlbrammen als auch Stahlcoils transportieren kann. Bei

Stahlkunden wie tkSE sorgt das für mehr Flexibilität und höhere Effizienz.

„Der Kerngedanke dieser Entwicklung liegt in der Flexibilisierung der Güterwagenflotte bei gleichzeitiger Effizienzmaximierung“, erklärt Jan Bellmann, der als Ressourcenmanager die qualitative und quantitative Steuerung der Flotte Stahl von DB Cargo verantwortet. „Derzeit werden Brammen, das sind rechteckige Blöcke aus gegossenem Stahl, und Coils, das sind aufgerollte Stahlbleche, mit zwei unterschiedlichen Wagentypen transportiert. Mit dem neuen BraCoil-Wagen vereinen wir beide Wagentypen.“

BraCoil-Wagen komplette Neuentwicklung

„Vorgängertypen existieren nicht“, erzählt Ressourcenmanager Bellmann. Die Idee für den Wagen stamme aus dem Jahr 2015. Zunächst wurden fünf Prototypen bestellt, deren Entwicklung mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) abgestimmt wurde. Das Ministerium hat die Entwicklung gefördert – unter anderem wegen der guten Umweltbilanz des Wagens.



— Der BraCoil-Wagen wird ab Ende des Jahres für DB Cargo im Einsatz sein.

„Durch die flexible Gestaltung des Verwendungszwecks bei diesem Wagen können wir schneller auf Produktionsänderungen reagieren.“

MELANIE ÜBELÄNDER

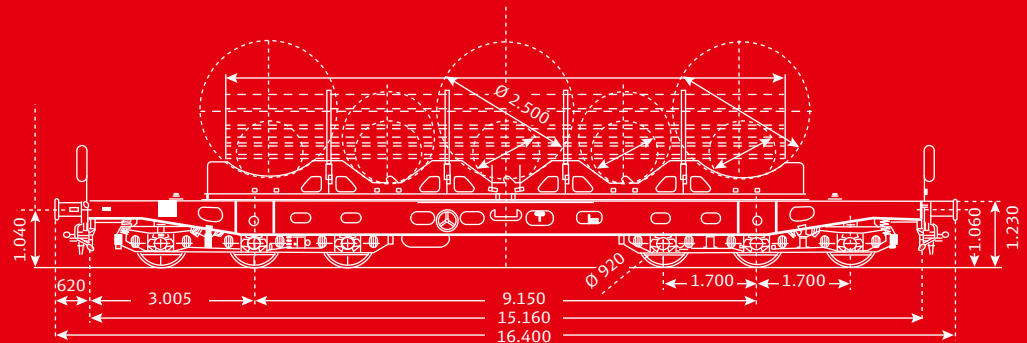
Senior Expert Einkauf und Koordination
Bahnverkehr bei thyssenkrupp Steel Europe

TECHNISCHE DATEN

Länge über Puffer:	16,40 m
Ladelänge:	15,16 m
Ladebreite zw. Mulden:	2,40 m
Breite zw. Rungen:	2,63 m
Radsatzlast:	22,5 t
Max. Leergewicht (inkl. Ladegestell):	35 t
Max. Zuladung:	100 t
Max. Gesamtgewicht:	135 t

BRACOIL**Spezifischer Einsatz:**

Transport von Stahlbrammen, Stahlcoils und Containern

**INFOBOX**

Der sechssachsige BraCoil-Wagen ist eine Neuentwicklung von DB Cargo für den Transport von Stahlprodukten. Er ist multifunktional einsetzbar und kann neben Stahlbrammen und Stahlcoils auch 20- sowie 40-Fuß-Container transportieren.

Die Vorgabe an den neuen Wagentyp war einfach: Er sollte exakt das können, was Brammen- und der Coil-Wagen für sich genommen leisten. „Wir haben das Beste aus zwei Wagentypen in einem Wagentyp vereint“, resümiert Bellmann. Besonders wichtig war es, eine Zuladung von 100 Tonnen zu ermöglichen.

95 weitere Wagen sind bestellt

Die Prototypen wurden beim DB Cargo-Stahlkunden tkSE eingesetzt. Sie waren bis Ende 2018 auf Testfahrten und sind seit 2019 im Regelbetrieb unterwegs. „Das Feedback war von Anfang an sehr gut“, erinnert sich Bellmann. „Deshalb haben wir 95 Wagen bestellt.“ Deren Auslieferung beginne im vierten Quartal 2019. Die Wagen sollen für Zwischenwerksverkehre von tkSE im Ruhrgebiet eingesetzt werden. „Die innovative Neuentwicklung ermöglicht unseren Kunden vor allem eine

effizientere und schlankere Gestaltung der Pendelverkehre“, sagt Jan Bellmann. Tatsächlich ist man bei tkSE überaus zufrieden mit dem neuen Modell.

„Durch den Einsatz des BraCoil-Wagens können wir unseren Rangieraufwand reduzieren und erhalten einen schnelleren Zugriff auf die Wagen, weil die Leerrückführung entfällt“, sagt Melanie Übeländer, Senior Expert Einkauf und Koordination Bahnverkehr bei thyssenkrupp Steel Europe. „Es ist jetzt auch möglich, den Verwendungszweck des Wagens flexibler zu gestalten und dadurch schneller auf Produktionsänderungen zu reagieren. Die Reduzierung von Rangierfahrten und Leerläufen beeinflusst zudem den CO₂-Ausstoß positiv.“

Die Entwicklung des Wagenparks sei damit für DB Cargo aber noch lange nicht zu Ende, betont Jan Bellmann: „Neben diesem multifunktionalen Wagen werden wir unseren Bestand auch entsprechend der Kundennachfrage etwa bei den Wagengattungen Shimmms und Samms ausbauen.“ ●



Jan Bellmann, Ressourcenmanager,
Wagon Demand Planning, DB Cargo
jan-christian.bellmann@deutschebahn.com



**„Der Kern-
gedanke dieser
Neuentwicklung
liegt in der Flexi-
bilisierung und
Effizienzmaximie-
rung der Güter-
wagenflotte.“**

JAN BELLMANN
Ressourcenmanager,
Wagon Demand Planning, DB Cargo

**Technik zum Anfassen
vor Ort auf dem
Freigelände der
transport logistic:**

**Gleis
3/8**

→ Messeplan S. 11

10,5 Mio.

Millionen Tonnen flachgewalzte
Erzeugnisse transportiert
DB Cargo mit gedeckten
Coil-Transportwagen pro Jahr.

*— Die Festlegearme
des neuen Shimmrs-
Wagens sind ein-
seitig bedienbar.
Dies reduziert den
Arbeitsaufwand
und erhöht die
Arbeitssicherheit.*



677 208-9

1000
500
200
100

A

Kapitec A&S 40t

Neuer Kraftmeier vom Typ 561

Die Europäer sind gern für alle Situationen gerüstet: Immer öfter kaufen sie großvolumige Sport Utility Vehicles (SUVs). Dieser Trend hat für die Logistiker der Autoindustrie Folgen: Sie müssen ihre Transportmittel auf die neuen Fahrzeuge einstellen. DB Cargo hat nun einen Wagen entwickelt, um schwerere Pkw transportieren zu können.

Europa fährt SUV: 5,51 Millionen der großen Autos wurden 2017 in Europa verkauft – fast 20 Prozent mehr als im Vorjahr, so das Marktforschungsinstitut Jato. Weil sich diese Fahrzeuge so gut verkaufen, stellen die Automobilhersteller ihre Produktion um. Gleichzeitig passen die Logistiker ihre Lieferketten an, denn der Transport der schweren und großen Fahrzeuge – möglicherweise noch mit alternativen Antrieben – verändert die bestehenden Konzepte.

Auch DB Cargo Logistics stellt sich darauf ein und passt nun seine Wagenflotte an die Bedarfe seiner Kunden an. „Für effiziente SUV-Transporte stoßen wir heute immer wieder an Grenzen“, sagt Markus Fischer, Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles bei DB Cargo Logistics. „Die breiteren und schwereren Fahrzeuge senken die Auslastung unserer Wagen, was die Stückkosten beim Transport erhöht.“ Die Güterbahn hat daher einen neuartigen Fertigfahrzeugwagen entwickelt, der die Vorteile

aus bestehenden Flotten und innovative neue Elemente einzigartig kombiniert: den Laaeffrs 561.

Hohe technische Anforderungen

Beim Wagenbau setzte DB Cargo Logistics auf bewährte Partner, die sich mit den Anforderungen der Autotransporteure auskennen und exzellentes Branchen-Know-how mitbringen. Denn technisch war die Entwicklung der neuen Bauart 561 sehr anspruchsvoll. Es galt, neue SUV-Modelle so effizient wie möglich zu transportieren. Weil Autos mit knapp zwei Metern Höhe kaum auf vorhandene doppelstöckige Wagen verladen werden können, war eine besonders niedrige untere Ladeebene von elementarer Bedeutung. Um nicht am Lichtraumprofil der Schiene zu scheitern, musste bei der Wagenentwicklung stets die maximale mögliche Ladehöhe und -breite auf dem Transportweg berücksichtigt werden. Und weil die Fahrzeuge gleichzeitig schwerer werden, müssen die Güterwagen auch stabiler werden. „Um all diese Aspekte hinsichtlich des Wagenaufbaus und der hohen Stabilität miteinander zu verknüpfen, haben wir Techniken aus bestehenden Güterwagen weiterentwickelt“, erläutert Tobias Sander, Project Manager Equipment bei DB Cargo Logistics. So verfügen die 561er über flexible obere Lade-



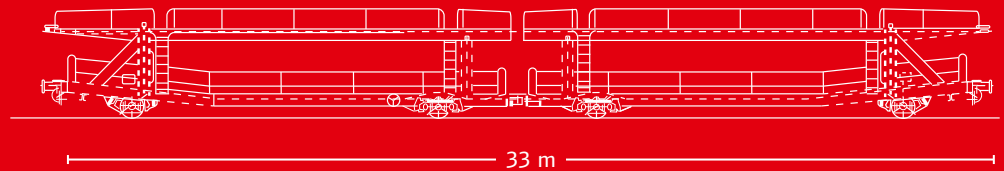
— Der Wagen ist 33 Meter lang und mit Telematik sowie einem flexiblen Ladungssicherungssystem ausgestattet.

TECHNISCHE DATEN

Gesamtlänge:	33.000 mm
Ladelänge oben:	32.550 mm
Ladebreite oben:	2.794 mm
Ladelänge unten:	32.080 mm
Ladebreite unten:	2.950 mm
Max. Pkw-Höhe	
doppelstöckig:	ca. 1.990 mm
Leergewicht:	36,5 t
Max. Zuladung:	35,5 t

LAAEFFRS 561

Der Wagen wird mit Telematik ausgestattet. Das flexible Ladungssicherungssystem ermöglicht eine Fülle von Transport- und Beladungsmöglichkeiten.



ebenen für unterschiedlich hohe Fahrzeuge. Kleine Radsätze verringern die Höhe des Gesamtwagens. Flexible Elemente auf der unteren Ladeebene, eine spezielle Geometrie der oberen Ladeebene sowie die zwei Meter längere Ladefläche als bei herkömmlichen flexiblen Güterwagen sind zusätzliche Weiterentwicklungen.

16 %

mehr Fahrzeuge kann der offene Wagen vom Typ Laaeffrs 561 transportieren.

Erste Einsätze

Zwei Jahre Entwicklungszeit dauerte es, bis DB Cargo Logistics 2018 den ersten Prototyp präsentieren konnte. Im April 2019 sollen die ersten Güterwagen ausgeliefert werden. Mehr als 200 weitere Güterwagen werden in den kommenden Monaten folgen. DB Cargo will den Güterwagen erstmals bei einem neuen Auftrag einsetzen, den das Unternehmen kürzlich errungen hat: Ein Vorreiter bei großen geländefähigen Pkw und SUVs hat im Oktober 2018 ein Werk in der Slowakei eröffnet, um zwei besonders stattliche Vertreter des SUV-Segments zu

fertigen. Einen mehrstelligen Millionenbetrag investierte der Automobilhersteller in die hochmoderne Produktionsstätte. Das Werk produziert SUVs in verschiedenen Varianten, künftig sogar mit verschiedenen Antrieben. Und das bedeutet: Die Fahrzeuge und damit die Transportlast der an sich größeren und schweren Fahrzeuge erhalten durch den Elektroantrieb noch einmal ein paar Hundert Kilogramm Gewicht mehr. Bereits 2016 hat sich die Bahn um den Auftrag beworben – und nach einem Jahr Ausschreibungsbearbeitung den Zuschlag für die Bahntransporte erhalten: Den Transport der Fahrzeuge in den Exporthafen Zeebrugge übernimmt nun DB Cargo Logistics. „Neugründungen von Automobilwerken in Europa sind eine Seltenheit. Vom ersten Tag an dabei sein zu dürfen, um Neufahrzeuge zu transportieren, das ist eine wunderbare Bestätigung unserer Arbeit“, sagt Markus Fischer.

Prototypen überzeugen den Kunden

Mit dem Laaeffrs 561 wird DB Cargo Logistics mehrmals wöchentlich mehr als 200 Fahrzeuge pro Zug nach Zeebrugge transportieren. Die neuen Wagen erhöhen den Anteil der Flotte, der in der Lage ist, höhere

WEITERENTWICKLUNG

Der Güterwagen mit zwei Ladeebenen eignet sich für den europaweiten Transport von Pkws, Geländewagen und Vans. Durch die spezielle Geometrie und flexibel einstellbaren Elemente eignet er sich hervorragend für den effizienten Transport von SUVs und Vans auch in niedrigeren Lichtraumprofilen. Mit der hohen Lastgrenze von 35,5 Tonnen ist der Transport von besonders schweren Fahrzeugen möglich.

Pkw-Gewichte transportieren zu können. „Durch die flexiblen Zusatzelemente und Sicherungssysteme können wir rund 16 Prozent mehr Fahrzeuge auf einen Zug laden“, sagt Elisa Glinkowski, Account Managerin im Sales & Operations Center Finished Vehicles. Diesen Vorteil werden schon bald auch andere Automobilhersteller zu schätzen wissen, denn der Wagen kann europaweit eingesetzt werden. ●



Markus Fischer, Leiter Sales & Operations Center
Finished Vehicles, DB Cargo Logistics
markus.ma.fischer@deutschebahn.com

Technik zum Anfassen
vor Ort auf dem
Freigelände der
transport logistic:

**Gleis
3/8**

→ Messeplan S. 11

Das Beste aus zwei Welten

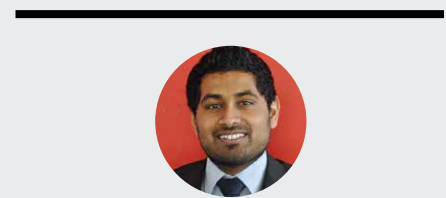
Die Bahnlogistiker von DB Cargo und die Ingenieure von Innofreight entwickeln zusammen neue Güterwagen für die Stahlbranche. Multifunktionale Wagen mit flexiblen Aufbauten vereinen das Know-how beider Unternehmen.

Viele Unternehmen in der Stahlindustrie haben einen hohen Bedarf, Stahlhalbzüge – insbesondere Brammen – transportieren zu lassen. Mit 80-Fuß-InnoWaggons mit Stahlpaletten hat DB Cargo reagiert, um auf die Anforderung der Kunden einzugehen und zusätzlichen Wagonraum zu schaffen. Dafür gingen DB Cargo und Innofreight eine Kooperation ein, um über neue Wagen zu sprechen, die flexibler einsetzbar sind. Innofreight entwickelt innovative Güterwagen, Container und Entlade-

systeme und arbeitet seit zwei Jahren eng und erfolgreich mit DB Cargo zusammen.

Erstes gemeinsames Entwicklungsprojekt

Viele halten den InnoTainer Coils für einen schicken, aber doch ganz konventionellen Güterwagen. Doch hinter der Plane des Gefährts steckt mehr als nur Stahl: Der InnoTainer Coils ist das jüngste Produkt einer Zusammenarbeit von DB Cargo und Innofreight, in das die Erfahrung der beiden Unter-



„Mit den InnoTainer Coils erweitern wir das Güterwagenportfolio von DB Cargo und schaffen zusätzlichen Laderaum für den Kunden.“

SAGEEV SATHIYANATHAN
Ressourcenmanager,
Wagon Demand Planning, DB Cargo



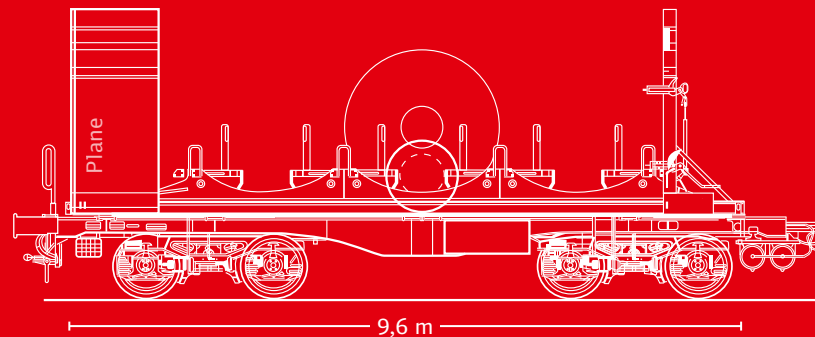
1 — Mit den Festlegearmen werden Coils und Schmalband-Coils sicher fixiert.

2 — Das einmalige, vollständige Öffnen des Planenverdecks reduziert die Be-/Entladezeit.

TECHNISCHE DATEN JE WAGENEINHEIT

Gesamtlänge:	11.250 mm
Länge:	9.600 mm
Breite:	3.040 mm
Höhe:	2.970 mm
Max. Ladebreite:	2.029 mm
Ausführung:	3 Mulden
Max. Beladung pro Mulde:	35,5 t
Max. Meterlast:	8 t/m

INNOFREIGHT



nehmen eingeflossen ist. Die Lösung ist die multifunktionale Antwort auf die Transportanforderungen vieler Kunden der Güterbahn.

Im Frühjahr 2018 schickte DB Cargo die ersten Anforderungen für den Transport von Stahlcoils: Multifunktionale Güterwagen mit modularen Behälterlösungen waren gefragt. „Der Aufbau sollte funktional dem Shimmns-ttu entsprechen, um eine hohe Kundenakzeptanz zu erzielen“, erklärt Sageev Sathiyathan, der das Kooperationsprojekt mit InnoFreight bei DB Cargo betreut. InnoFreight konnte schon im August 2018 den Bahnlogistikern den Prototyp eines InnoTainer Coils vorstellen.

Schweres Ladegut, kurze Wagen

Die Wagen sind besonders kurz, weil das Maximum aus Länge und Zuladung ausgereizt wurde. Statt fünf Mulden bietet der 30 Fuß lange Aufbau nur drei Lademulden. Das erhöht die Auslastung der Züge, macht den Wagen leichter und weniger stör anfällig. Außerdem ist er einfach zu be- und entladen – gerade bei den hohen Sicherheitsstandards in der Stahlindustrie spart das Zeit und Geld.

„Mit den InnoTainer Coils erweitern wir das Güterwagenportfolio von DB Cargo und schaffen zusätzlichen Laderaum für den Kunden“, sagt Sageev Sathiyathan.

Das Konzept hat zwei grundlegende Vorteile: Der Aufbau ist austauschbar. So kann der Wagen trotz Instandhaltung schneller zur Verfü-

gung gestellt werden. Auch können kleinere Schäden im Bedarfsfall mobil behoben werden. Und die Wagen sind flexibler einsetzbar: „Bei zeitweiser Nachfrageschwankung oder veränderten Kundenanforderungen kann der Aufbau gegen einen anderen Behälter oder Container ausgetauscht werden. So können wir mit einem Fahrzeug mehrere Branchen adressieren“, erläutert Sathiyathan.

Mario Carl, CEO von InnoFreight Deutschland, sieht in dem modularen Konzept ein wichtiges Element für die Zukunft des Schienengüterverkehrs. „Wir setzen schon seit vielen Jahren auf modulare Konzepte“, erläutert er. Mehr als 12.000 Behälter für Standard- und Containertragwagen hat der Logistikanbieter bis dato auf den Markt gebracht.

Schrott stellt hohe Anforderungen

Ein weiterer Prototyp aus der Entwicklungskooperation von DB Cargo und InnoFreight ist der ScrapTainer – so benannt nach dem Transportgut Schrott. Das Frachtgut stellt an das Equipment und die Transportleistung inklusive Verwiegung einige Herausforderungen: Wer die ausgebeulten Wagen für Schrott auf der Schiene sieht, kann sich die Kräfte vorstellen, die durch die schwere und oft sperrige

Fracht auf das Wagenmaterial einwirken. „Der ScrapTainer besteht aus hochfestem Stahl, der eine höhere Stabilität und eine höhere Auslastung gegenüber den konventionellen E-Wagen gewährleistet“, erklärt Sathiyathan. Ende letzten Jahres starteten DB Cargo und InnoFreight die Entwicklung – aktuell werden die ersten Wagen getestet.

Entwicklung schreitet weiter voran

Das Konzept der multifunktionalen Güterwagen ist noch längst nicht am Ende. Künftig sollen modulare Konzepte auch für andere Branchen weiterentwickelt werden. Bei Rohstoff- und Chemiekunden beispielsweise besteht großes Interesse an modularen Systemen. Kombiniert mit dem passenden Entladeequipment bieten sie die nötige Flexibilität für die Planung von Verkehren, aber auch für den Umschlag in Railports oder anderen Hubs außerhalb der Kundenstandorte. Den multifunktionalen Güterwagen gehört die Zukunft. •



Sageev Sathiyathan,
Ressourcenmanager, Wagon Demand Planning, DB Cargo
sageev.sathiyathan@deutschebahn.com

Technik zum Anfassen
vor Ort auf dem
Freigelände der
transport logistic:

**Gleis
2/2**

→ Messeplan S. 11

Europas Märkte werden grenzenlos

Ermöglicht wird das unter anderem durch den Einsatz mehrsystemfähiger Lokomotiven, in die DB Cargo investiert. Dadurch kann auf immer mehr Strecken in Europa länderübergreifend ohne Lokwechsel gefahren werden.

Der transeuropäische Verkehr nimmt seit Jahren stetig zu. Das Ergebnis lässt sich tagtäglich auf den Autobahnen in Form schier endloser Lkw-Kolonnen beobachten, die aus allen möglichen europäischen Ländern kommen. „Durchgehende grenzüberschreitende Transporte, die für Spediteure auf der Straße kein Problem sind, stellen die Anbieter im Schienengüterverkehr vor Herausforderungen“, so Karsten Boldt.

SHORT FACTS

Die Auslieferung und Zulassung der ersten 60 Vectron-Loks der Variante A22, die primär für den Einsatz auf dem Rhein-Alpen-Korridor konzipiert ist, erfolgte bis Ende 2018. Seit dem Fahrplanwechsel 2018/2019 verkehren damit erstmals DB Cargo-Züge durchgehend ohne Lokwechsel beispielsweise von Rotterdam nach Verona.

Die Auslieferung der weiteren 40 Loks, die auf den Korridoren in Richtung Ost- und Südosteuropa verkehren werden, erfolgt 2019 und 2020.

Historisch bedingter Wettbewerbsnachteil

Karsten Boldt, der bei DB Cargo Beschaffungsmanager für Triebfahrzeuge ist, kennt die Ursachen der Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Straße: „Im Gegensatz zum europaweit größtenteils standardisierten Straßenverkehrssektor haben die historisch bedingten und stark national ausgerichteten Entwicklungen bei den damaligen europäischen Staatsbahnen zur Entstehung einer Vielzahl technischer Einzelsysteme im Triebfahrzeugbereich geführt, die per se nicht oder kaum kompatibel sind.“

Unsere Kunden erwarten zuverlässige Transporte auf der Schiene

Trotz fortschreitender Standardisierung existieren im europäischen Eisenbahnnetz nach wie vor zahlreiche Systemgrenzen, die es erfordern, entsprechend der jeweiligen Infrastruktur kompatible Fahrzeuge vorzuhalten. Europaweites Fahren bedingt daher an vielen Stellen im Netz noch immer das Wechseln der Lokomotive. Das sei sowohl ein potenzieller Störfaktor im Betrieb als auch eine mögliche Ursache für Kapazitätsengpässe in der Produktion, so Karsten Boldt.

„Ungeachtet dieser technischen Hürden erwarten unsere Kunden, dass wir ihre Transporte auf der Schiene

pünktlich und zuverlässig abwickeln. Unser Anspruch als DB Cargo ist es, nicht nur diese Erwartungen zu erfüllen; wir wollen auch gezielt unsere Transportkapazitäten entlang der transeuropäischen Korridore ausweiten. Das setzt die Verfügbarkeit geeigneter Triebfahrzeuge voraus.“



„Durch den Einsatz mehrsystemfähiger Loks steigern wir die Zuverlässigkeit und Qualität der Transporte für unsere Kunden.“

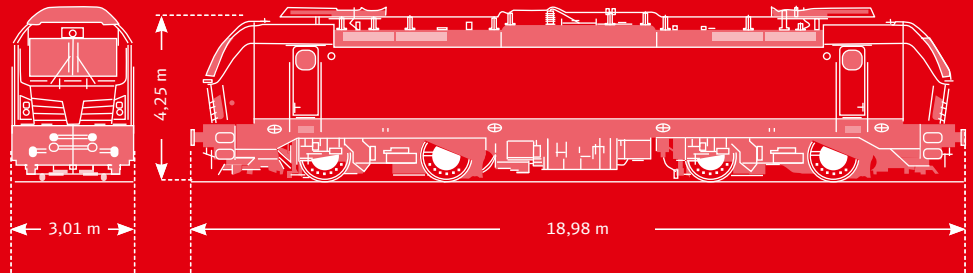
KARSTEN BOLDT

Asset Management & Procurement –
Vectron, DB Cargo AG

193 VECTRON MS (BR 193)

TECHNISCHE DATEN

Länge über Puffer:	18,98 m
Breite:	3,01 m
Höhe:	4,25 m
Drehgestellachsstand:	3.000 mm
Achslast:	max. 22,5 t
Anzugskraft:	300 kN
Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h bzw. 200 km/h



Die DB Cargo-Flotte für Europa

Vor diesem Hintergrund hat DB Cargo als größte Güterbahn Europas im Jahr 2017 ein umfangreiches Programm zur Beschaffung neuer Mehrsystem-E-Loks angestoßen. 100 Loks der Baureihe 193 Vectron MS (BR 193) werden derzeit vom Lieferanten Siemens in verschiedenen Länderpaketvarianten von DB Cargo angeschafft. „Der Einsatz erfolgt unter anderem in Deutschland, Österreich und der Schweiz, aber auch in den Benelux-Staaten sowie in Ost- und Südosteuropa“, sagt Karsten Boldt. „Das Gesamtkonzept integriert dabei die in Europa verwendeten Zugsicherungssysteme und Zugfunkstandards.“

Einsatz bei DB Cargo

Für die Verkehrsaufnahme auf den Korridoren sei neben der Typzulassung auch eine schrittweise Serienzulassung eines jeden einzelnen Fahrzeugs in den jeweiligen Einsatzländern nötig. „So ist zum Beispiel für die Erlangung der Zulassung in Polen und in Ungarn mit jeder Lok eine gesonderte Testfahrt vor Ort erforderlich, teilweise unter Aufsicht der Behörde. Strengere Anforderungen gelten auch

in Italien, wo die Loks der zuständigen Behörde einzeln vorzustellen sind“, erklärt Beschaffungsmanager Boldt.

Wettbewerbsfähiger unterwegs in Europa

Dank des Einsatzes der BR 193 entfallen die systembedingten Lokwechsel an den Grenzen, wodurch eine der bisherigen betrieblichen Störquellen beseitigt wird. Karsten Boldt: „Mit dem Vectron können wir unsere Lokumläufe optimieren, die Abhängigkeit

von anderen Dienstleistern minimieren und unsere Transportkapazitäten auf den europäischen Korridoren erweitern. Damit steigern wir gezielt die Zuverlässigkeit und die Qualität für unsere Kunden und somit letztendlich auch deren Wettbewerbsfähigkeit in Europa.“ ●



Karsten Boldt, Asset Management & Procurement
Vectron, DB Cargo AG
karsten.boldt@deutschebahn.com

— DB Cargo investiert rund eine Viertelmilliarde Euro in 60 neue Vectron-Mehrsystem-Lokomotiven.



Technik zum Anfassen vor Ort auf dem Freigelände der transport logistic:

→ Messeplan S. 11

Gleis
3/8



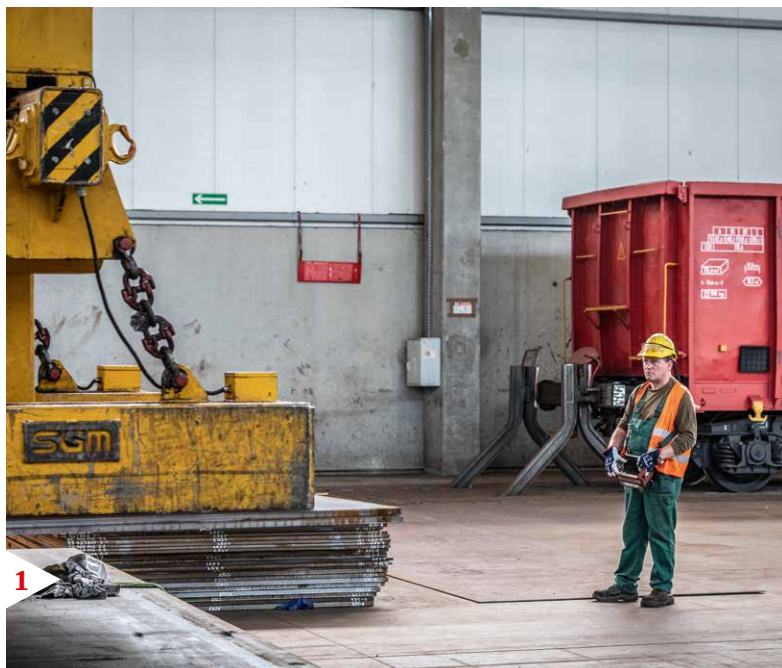


In vier Tagen von Polen nach Rumänien

1.700 Kilometer liegen zwischen der Kokerei im polnischen Zdzieszowice und dem Hochofen im rumänischen Galati. Für das Stahlwerk in Galati bietet DB Cargo eine zuverlässige Supply Chain-Lösung zur Versorgung der Hochöfen mit Koks.

— Die Dokumentation des Transports erfolgt sowohl analog als auch digital.

Seit der Verkehrsaufnahme im Jahr 2017 konnten die Kokstransporte auf inzwischen fünf Rundläufe pro Woche und eine geplante Transportmenge von 350.000 Tonnen pro Jahr ausgebaut werden. Die Basis dafür bildet ein Konzept, das DB Cargo gemeinsam mit den Experten vor Ort aufgebaut hat. Dabei konnte man insbesondere auch von der langjährigen, engen Zusammenarbeit zwischen dem Stahlwerk in Galati und DB Cargo sowie der mehr als zehnjährigen



1



2

1 — Die schweren Stahlbleche werden in Galati (RO) für den Rückweg verladen.

2 — Die Kokerei in Zdziessowice (PL) wurde Anfang der 1930er-Jahre erbaut.

3 — Warten auf die Beladung in Zdziessowice (PL): Güterwagen für die Kokstransporte.

► Erfahrung von DB Cargo Romania bei der Koksversorgung von Galati profitieren.

4 Grenzen, 5 Länder, 1.700 Kilometer One-Way

1.700 Kilometer lang ist die Strecke, die über vier Grenzen und durch fünf Länder führt. Mehrere Landesgesellschaften von DB Cargo und ein externer Partner sind deshalb am Transport beteiligt. Doch bei aller Komplexität ermöglicht DB Cargo den Transport

in nur vier Tagen. Und das, obwohl die Anforderungen an den Transport erheblich sind: Die Absicherung der Just-in-time-Lieferung von Koks ist die Basis des Produktionskonzeptes für das Stahlwerk in Galati. „Die zeitgerechte Anlieferung des Kokses muss unter allen Umständen erfolgen. Er kann durch keinen anderen Rohstoff ersetzt werden. Der Hochofen nimmt massiven Schaden, wenn die Zufuhr unterbrochen wird“, sagt Katja Eschke, Industrial Sales/Head of Project Business Development East bei DB Cargo. Gerade deswegen setze der Kunde auf DB Cargo: „Wir sind bei unserem Kunden in Galati als Qualitätsdienstleister bekannt.“

Regeltrassen als Qualitätshebel

Um die Kundenwünsche zu realisieren, setzt DB Cargo von Beginn der Transporte auf Regeltrassen über den gesamten Laufweg hinweg. Dadurch können dem Kunden feste, verbindlich geplante Abfahrts- und Ankunftszeiten zugesichert werden. „Durch die Nutzung von internationalen Regelganzzugtrassen werden die DB Cargo-Züge an den Grenzen von den Infrastrukturbetreibern bevorzugt behandelt und können planbarer

350.000

Tonnen Koks transportiert DB Cargo jährlich von Polen nach Rumänien

und dadurch schneller befördert werden“, erklärt Account Manager Mario Schreiter. Im Einsatz sind dabei interoperable Lokomotiven. Auch die enge und tägliche Abstimmung zwischen dem Kunden und DB Cargo garantiert die Qualität und Planbarkeit der Verkehre.

Für jedes Land ein alternativer Leistungspartner

Entscheidend aber ist bei diesem Transport letztlich die Absicherung einer zeitgerechten Anlieferung. Dem wird durch ganz besondere Sicherungsverfahren Rechnung getragen. Dazu zählen ein alternatives Streckenkonzept bei Baustellen oder Strecken-

INFOBOX

- 5 Abfahrten pro Woche PL-RO (Koks)
- 260 Züge pro Jahr
- 350.000 Tonnen Koks pro Jahr
- Über 1.700 km einfacher Weg/3.400 km Rundlauf
- 5 Länder
- 4 Grenzübergänge: Chatupki, Kutu, Štúrovo, Curtici
- Laufzeit: durchschnittlich 4 Tage je Richtung

störungen sowie ein alternatives Service-Partner-Konzept bei ressourcenseitigen Engpässen. Bei Störungen werden laut Schreiter umgehend Back-up-Lösungen aktiviert: „Für jeden Grenzübergang gibt es einen geprüften und mit dem Kunden vertraglich festgelegten alternativen Grenzübergang. Für jedes einzelne Land, durch das die Strecke führt, haben wir eine operative Back-up-Lösung.“

Operative Steuerung aus einer Hand für die komplette Strecke

Die enge, kontinuierliche Koordination der operativen Durchführung der Verkehre ist einer der wesentlichen Schlüssel zum Erfolg. Die Steuerung und das Monitoring der Verkehre erfolgt 24/7 über ein eigens für den Verkehr eingerichtetes Korridormanagement. „Hier haben wir einen Überblick über alle Eisenbahnaktivitäten“, sagt Katja Eschke. „Alles wird von einem Hub aus operativ gesteuert und zentral koordiniert – mit Kollegen, die die verschiedenen osteuropäischen Sprachen sprechen.“ Mehrmals täglich werden die Status der Züge abgeglichen und operative Transportpläne angepasst, um über die 1.700 km lange Strecke und vier Ländergrenzen hinweg eine stabile Qualität für den Kunden zu liefern.

Perspektivisches Ziel: weitere Transporte auf der Route

Für den Kunden hat das Konzept von DB Cargo nicht nur durch seine hohe Qualität Vorteile, sondern auch weil in Verbindung mit den Kokstransporten von Polen nach Rumänien dort herge-

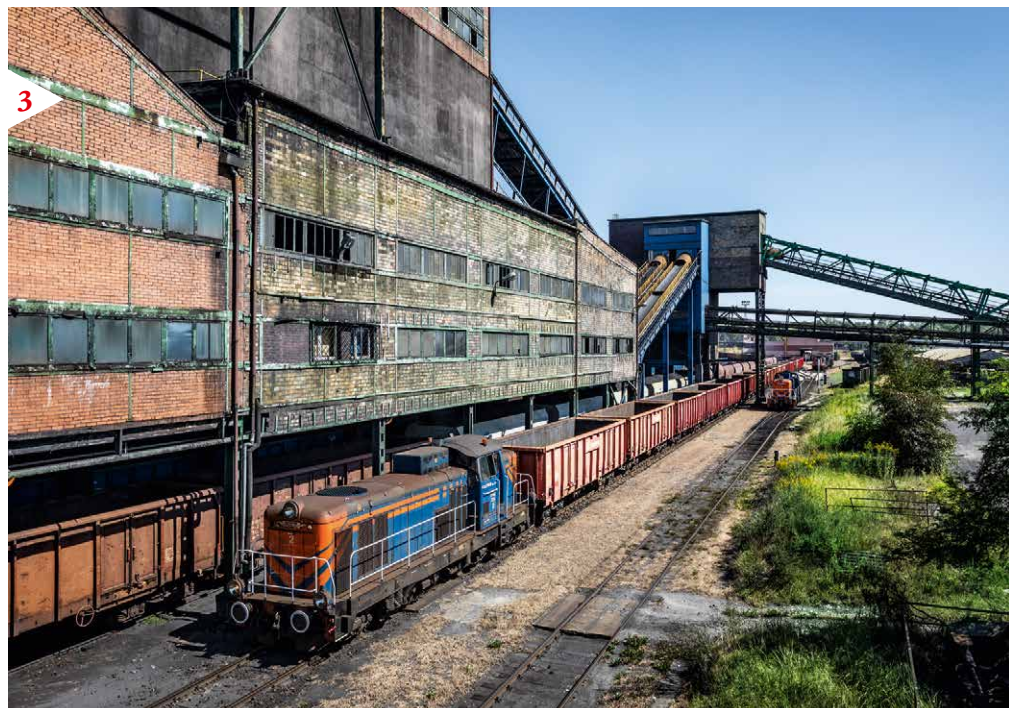
stellte Produkte wieder retour gehen: In der Gegenrichtung werden Stahlbleche von Galati nach Polen transportiert. „Zum Vorteil des Kunden wird ein Anteil der Wagen mit Stahl nach Polen beladen.“ Für DB Cargo bietet der Auftrag weitere interessante Perspektiven auf diesem Korridor. „Wir sehen gute Chancen für die Entwicklung und den weiteren Ausbau des sehr interessanten Korridors zwischen Polen und Südosteuropa“, sagt Katja Eschke: „Unser Ziel ist es, weitere Transporte auf dieser Route zu akquirieren. Dazu werden wir unsere Leistungsfähigkeit auf diesem Korridor ausbauen.“ •

„Wir sehen gute Chancen für die Entwicklung des sehr interessanten Korridors Polen–Rumänien.“

KATJA ESCHKE
Industrial Sales, Head of Project Business Development East bei DB Cargo



Katja Eschke, Industrial Sales,
Head of Project Business Development East DB Cargo AG
katja.eschke@deutschebahn.com



260

Züge pro Jahr fahren Koks von Polen nach Rumänien

— Neumarkt hat jetzt Anschluss an die Neue Seidenstraße. Von hier aus gehen Container mit einer neuen Magnetschwebebahn auf den weiten Weg nach China.

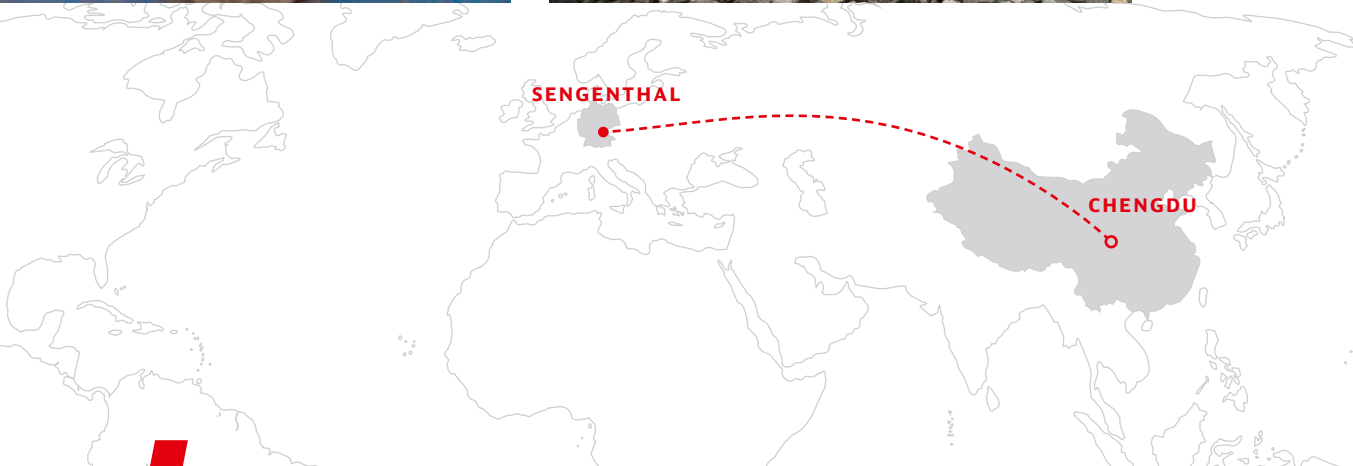
Oberpfalz und China rücken zusammen

Das Bauunternehmen Max Bögl aus Sengenthal in der Oberpfalz liefert über die Neue Seidenstraße Teile für eine Magnetschwebebahn nach China. Das ist ein wichtiger Impuls für die Region und das Land Bayern.



1 — Damit nichts weggommt: Die Container werden versiegelt.

2 — Max Bögl profitiert bei diesem Auftrag von einer schnellen und umweltfreundlichen Lieferung.



In Chengdu entsteht eine Demonstrationsstrecke für das Transport System Bögl (TSB), eine Magnetschwebbahn mit einer Maximalgeschwindigkeit von 150 km/h. Das TSB ist auf den Nahverkehr ausgelegt und damit deutlich langsamer als der bekannte Transrapid in Shanghai, der bis zu 430 km/h fährt. Max Bögl liefert die Fahrbahnträger und das Fahrzeug für diese Demonstrationsstrecke. Etwa 16 Züge mit jeweils 41 Containern werden deshalb wochenweise in Richtung China geschickt. Bis Ende August 2019 werden es mehr als 650 Container sein. Die Container sind mit GPS-Boxen ausgestattet, sodass der Kunde jederzeit über den Standort und Zustand seines Transports informiert ist.

Jedes Betonteil wiegt rund 20 Tonnen und wird am Stammsitz von Max Bögl in Sengenthal in serieller Fertigung produziert und mit Spezialmaschinen verladen. Dazu kommen weitere Teile und Material, das für die Montage des Fahrzeugs und den Betrieb benötigt wird. Von Sengenthal geht es zunächst über Neumarkt nach Nürnberg und dann via Frankfurt

Mindestens
4 Wochen

schneller ist der Transport auf der Schiene von Deutschland nach China als der Seeweg.

(Oder), Polen, Weißrussland, Russland und Kasachstan nach China. Das dauert rund 16 Tage – inklusive der zweimal nötigen Umspurung, da China die gleiche Spurweite hat wie Deutschland und Polen, dazwischen aber auf der russischen Breitspur gefahren wird. Der Seeweg über Hamburg oder Rostock und beispielsweise Shanghai hätte fünf bis sechs Wochen in Anspruch genommen, was den Vorteil der Schiene unmittelbar verdeutlicht.

Uwe Leuschner, Geschäftsführer DB Cargo Eurasia, zeigt sich deshalb besonders zufrieden: „Wir sind stolz, mit der Bündelung von Kompetenzen und Kapazitäten von DB Schenker als Spediteur, DB Cargo als Schienenproduzent sowie DB Cargo Eurasia als Operateur im Korridor unter dem Dach der DB ein attraktiver Dienstleister für Unternehmen in den Beziehungen zwischen China und Deutschland zu sein und ein konkurrenzfähiges Logistikprodukt präsentieren zu können. Die Qualität und die Pünktlichkeit liegen uns dabei besonders am Herzen.“ Wie eingepreist der Bahnverkehr auf der Neuen Seidenstraße inzwischen ist, zeigt sich darin, dass einige Züge sogar früher als geplant ihr Ziel erreichten. ●



Wencke Zessin, Senior Manager Marketing & PR
DB Cargo Eurasia GmbH
wencke.zessin@deutschebahn.com

Das Netz wird dichter

Dreimal die Woche setzt DB Cargo Italia Direktzüge zwischen Frankreich und Italien ein.

— Fast 17 Stunden braucht der Zug für die Strecke durch die Alpen.

Für seine Kunden greift DB Cargo auf das größte europäische Schienennetz zurück, dessen Vernetzung kontinuierlich zunimmt:

Seit Kurzem verbindet DB Cargo Italia Norditalien und Frankreich direkt mit dem Zug. Dreimal wöchentlich fährt ein DB Cargo-Zug aus Lezo Mailand nach Lyon Venissieux – und umgekehrt. „Für uns ist dieser Zug ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, wie wir flexibel auf die Anforderungen des Marktes reagieren können“, sagt Pieralberto Vecchi vom Vertrieb bei DB Cargo Italia.

Die jeweils 17 Wagen transportieren alle möglichen Arten von Gütern: Stahl, Konsumgüter, Abfall oder Gefahrgut. Montags, mittwochs und freitags starten sie jeweils am Nachmittag. Tags darauf steht die Ladung am Ziel zur Verfügung.

Europäische Industriezentren

Hintergrund der neuen Zugverbindung ist eine Anfrage vom Kunden Contship, Italiens größtem Betreiber von Containerterminals. Schon im Jahr 2017 wollte das Unternehmen, das seinen Kunden auch intermodale Transportlösungen anbietet, die französische Industrieregion Auvergne-Rhône-Alpes um Lyon besser über die Schiene mit Norditalien verbinden. Immerhin ist die Region eines der wichtigsten Industriezentren Europas. Auch die norditalienischen Regionen Piemont, Lombardei, Trentino-Südtirol und Venetien zählen zu diesen wirtschaftlich starken Landesteilen.

Hoher Kundenbedarf

Die Anfrage von Contship traf bei DB Cargo auf großes Interesse. Schon seit geraumer Zeit wollte die Güterbahn ihr Netzwerk ausbauen und den Transit über Modane stärken, um eine direkte Schienenverbindung nach Frankreich zu etablieren. Bislang leisten Lkw den Großteil des Warenverkehrs zwischen den Regionen. Nun konnte die Bahn mit Contship gemeinsam die technischen und kommerziellen Aspekte einer solchen Direktverbindung erproben. Weil die Bahn der nachhaltigste Verkehrsträger ist, sorgt eine solche Verbindung zudem für eine geringere CO₂-Emission bei internationalen Transporten. Gerade im alpenquerenden Verkehr spielt das

„Seitdem kann sich DB Cargo Italia für seine Kunden auf einer strategischen europäischen Achse neu positionieren.“

PIERALBERTO VECCHI

Head of International Sales, DB Cargo Italia

mittlerweile eine große Rolle. Größte planerische Herausforderung der neuen Verbindung: die Fahrpläne der beiden Bahnen in Italien und Frankreich miteinander in Einklang zu bringen. „Zunächst ging es darum, mit der französischen DB Cargo-Landgesellschaft ECR einen gemeinsamen Business-Plan für die direkten Verbindungen zu erstellen“, berichtet Sven Loeffler, der das Projekt auf ECR-Seite betreute. Anschließend mussten die Details mit Contship geklärt werden. Auch die Produktion bei den beiden Güterbahnen musste eingebunden werden: Dabei ging es vor allem darum, die Prozesse für die Interoperabi-

lität der Lokomotiven zu klären – auf der Route werden Loks vom Typ Bombardier Traxx eingesetzt. Und schließlich musste die Ausbildung der Lokführer für die Strecke und die Übergabe der Wagen an der Grenze geregelt werden. Ziel war es, den Stopp an der Grenze, der durch den Wechsel von Lok und Lokführer bedingt war, so kurz wie möglich zu halten.

Premiere im Herbst 2018

Der erste Zug konnte Ende Oktober 2018 starten. Knapp 17 Stunden brauchen die Züge für die mehr als 450 Kilometer lange Strecke durch die Alpen. Dabei passieren sie Turin, Modane und Chambéry. „Seitdem kann sich DB Cargo Italia für seine Kunden auf einer strategischen europäischen Achse neu positionieren“, sagt Vecchi. „Dieser europäische Verkehrskorridor 6 schafft eine schnelle Verbindung zwischen der französischen Industriemetropole Lyon und Triest in Friaul-Julisch Venetien, Ljubljana in Slowenien und der ungarischen Hauptstadt Budapest. Es ist ein Zugsystem mit wirklich europäischer Dimension.“ ●



Pieralberto Vecchi, Head of
International Sales, DB Cargo Italia
pieralberto.vecchi@deutschebahn.com

Salut auf die Schiene!

Seit 150 Jahren produziert Freixenet hochwertige Cavas. Beim Transport nach Deutschland setzen DHL FoodLogistics und der spanische Sektproduzent auf DB Cargo – und seit Neuestem auf den Trailer Med Xpress.

DER TRAILER MED XPRESS

- Verbindung Saarbrücken-Perpignan-Saarbrücken
- 5 Abfahrten je Richtung pro Woche
- Laufzeit Tag A/Tag B | übers Wochenende Tag A/Tag D
- Doppeltaschenwagen zum Transport von kranbaren Megatrailern und Containern
- Für alle multimodalgeeigneten Güter (außer Gefahrgut)
- Zentrale Steuerung und Transportverfolgung – auch door-to-door

Ein kalter Morgen in Saarbrücken: Es nieselt und es hat sieben Grad – übrigens die ideale Trinktemperatur für Sekt –, als der Trailer Med Xpress nach 1.200 Kilometern in den Güterbahnhof einfährt. Geladen hat der aus dem südfranzösischen Perpignan kommende Zug den beliebten Schaumwein von Freixenet. Trailer Med Xpress – von Perpignan nach Saarbrücken. Seit vielen Jahren kooperieren DHL FoodLogistics und DB Cargo beim Transport der Freixenet-Weine und -Sekte, der „Cavas“, von Spanien in die deutschen Supermärkte. „Seit 2018 bietet DB Cargo mit dem Trailer Med Xpress ein hochfrequentes Shuttlesystem für Trailer- und Container-Transporte an, das Saarbrücken mit dem südfranzösischen Perpignan verbindet, hin und zurück, jeweils fünfmal die Woche. „Das ist perfekt für unsere Freixenet-Transporte, die in der vergangenen Saison erstmals mit dem Trailer Med Xpress durchgeführt wurden“, sagt Bernd Kloska, Sales Manager Consumer Goods bei DB Cargo.

Bisher mussten die Getränkepaletten in Perpignan noch einzeln vom Lkw in die Güterwagen umgeladen werden. Das kostete Zeit. Durch den Shuttleverkehr über den Trailer Med Xpress kommt der Sekt deutlich schneller nach Deutschland.

Für Andreas Imme, Niederlassungsleiter bei DHL FoodLogistics Mannheim und langjähriger Geschäftspartner, liegt die Kooperation mit der DB auf der Hand: „Mit DB Cargo als Geschäftspartner profitieren wir und damit auch unser Kunde Freixenet von einer maßgeschneiderten Logistiklösung mit stabilen Transportzeiten

und zentraler Steuerung.“ Und das auch in den Stoßzeiten vor Weihnachten und Silvester – ab November boomt das Geschäft mit Wein und Sekt.

Prickelnd durch Frankreich

Los geht's mit der Abholung der Ware per Lkw in den Freixenet-Kellereien in Sant Sadurní d'Anoia und Vilafranca del Penedès in der Nähe von Barcelona. Von dort wird der Cava per Lkw zum Terminal in Perpignan transportiert, wo die Trailer auf die Bahn verladen werden. Anschließend fahren sie umweltfreundlich auf der Schiene bis Saarbrücken. Die rund 1.200 Kilometer lange Strecke schafft die Bahn in der Regel in 24 Stunden. Im Lkw-Nachlauf gelangen die Sektflaschen in das Freixenet-Zentrallager in Biblis sowie in die diversen Handelsgroßlager und Supermärkte in Deutschland, direkt bis zum Konsumenten.

Zukunftsweisend unterwegs

Durch unsere intermodalen Logistikkonzepte mit Lkw-Vor- und -Nachlauf haben auch Kunden ohne Gleisanschluss die Möglichkeit, ihre Produkte umweltfreundlich und zuverlässig mit einem starken Schienenhauptlauf bis zum Verbraucher zu bringen. Das entlastet den Straßenverkehr und die Umwelt. Durch den Transport auf der Schiene reduziert sich der CO₂-Ausstoß um bis zu 81 Prozent im Verhältnis zum reinen Lkw-Verkehr. ●



Bernd Kloska, Sales Manager
Consumer Goods, DB Cargo
bernd.kloska@deutschebahn.com

Im Ketchup-Express in die Schweiz

Viele Lieferantenverkehre auf die Schiene umstellen – das ist das Ziel der Schweizer Migros-Gruppe. Und die Mission gelingt: Ketchup und Katzenstreu aus den Niederlanden fahren bereits Güterbahn.

Bereits seit 2014 lässt Migros, das größte Einzelhandelsunternehmen der Schweiz, seine Binnenverkehre aus dem europäischen Ausland über Deutschland in die Schweiz von DB Cargo abwickeln und steuern. Seit 2017 arbeitet das Unternehmen, das sich im Rahmen seines Nachhaltigkeitsprogramms unter anderem für einen geringeren CO₂-Ausstoß einsetzt, noch enger mit DB Cargo zusammen. Das Ergebnis der Kooperation, die in enger Abstimmung mit den Schweizer Staatsbahnen (SBB Cargo) realisiert wird, kann sich sehen lassen.

Wenn Katzenstreu und Ketchup Bahn fahren

„Als einer der ersten Lieferanten für Migros lässt Heinz Ketchup seine Produkte schon seit Längerem aus den Niederlanden via Schiene in die Schweiz transportieren“, sagt Kathrin Brunswicker, Projektmanagerin und Kundenbetreuerin International Sales für DB Cargo Schweiz. „Darauf aufbauend, haben wir in den Niederlanden

vom gleichen Ort, in diesem Fall Blerick, den Versand von Tierfutter für den Lieferanten Teeling Petfood eingerichtet und parallel dazu den niederländischen Abgangsbahnhof Oosterhout als Railport etabliert. Die Produkte werden über Kurzdistanz per Lkw zu den Railports geliefert, die die Ware in Güterwagen umschlagen.“ Im Einzelwagennetz von DB Cargo laufen die Transporte dann in den Gleisanschluss des Migros-Verteilzentrums (MVS) in Suhr.

Die Relation Niederlande–Schweiz ist ein echter Glücksfall

In den vergangenen zwei Jahren wurden außerdem die Schienenverkehre für Sivomatic, einen Hersteller für Katzenstreu, erfolgreich auf die Schiene verlagert. Und mit Allesterin, einem Produzenten für Heimtiernahrung, ist ein weiteres Potenzial aktuell

in der Erschließung. „Die Relation Niederlande–Schweiz ist für uns ein echter Glücksfall“, sagt Rolf Ryser, Projektleiter Bahn- und Kombierter Verkehr bei Migros. „Sie passt ideal in unser Konzept von Nachhaltigkeit und deutlichen CO₂-Einsparungen. Ein Gewinn für die Umwelt, für unser Unternehmen und für alle Migros-Kunden.“ Damit die Umwelt geschont wird, ist die Verbindung selbstverständlich keine Einbahnstraße: Nach der Entladung gehen die Wagen nach Buchs im Kanton Sankt Gallen. Dort werden sie für Transporte eines anderen Unternehmens zurück nach Deutschland genutzt. •

INFOBOX

Die Lieferantentransporte für Migros im Überblick:

Heinz Ketchup & Teeling Petfood

Relation: Blerick–Suhr

Strecke: 645 km

Transporte pro Woche: 2–3

Sivomatic

Relation: Oosterhout–Suhr

Strecke: 770 km

Transporte pro Woche: 4–5

Kathrin Brunswicker, Projektmanagerin und Kundenbetreuerin International Sales, DB Cargo Schweiz
kathrin.brunswicker@deutschebahn.com



Starke Partner im Rail17-Netzwerk

Ende 2018 hat die schwedische ScandFibre Logistics AB (SFL) einen bestehenden Transportvertrag mit DB Cargo um weitere zwei Jahre verlängert. Damit setzt der schwedische Eisenbahn-Logistiker beim Transport von Papier und Zellstoff weiterhin auf den Schienengüterverkehr der DB.

Bereits seit vielen Jahren ist DB Cargo nun schon für SFL als Dienstleister aktiv. Seit 2013 konnte DB Cargo die Mengen auf der Schiene aus und nach Schweden kontinuierlich steigern. Im Dezember 2016 vereinbarten die beiden Unternehmen, dass DB Cargo 1,2 Millionen Tonnen Papier im Jahr für SFL nach Mittel- und Südosteuropa bringen soll. In Gegenrichtung fuhr DB Cargo etwa 12.000 Wagenladungen für SFL nach Schweden, insbesondere für Kunden aus der Konsumgüterindustrie. Diesen Dreijahresvertrag hat der Kunde nun verlängert. „Wir sind sehr zufrieden mit den Leistungen von DB Cargo. Das starke Einzelwagennetzwerk in ganz Europa hilft uns, flexibel und zuverlässig auf die Anforderungen des Marktes und unserer Kunden zu reagieren“, sagt Mats Erkén, CEO von SFL.

Bedeutender Kunde für das Einzelwagensystem

Für SFL nutzt DB Cargo das gesamte europäische Einzelwagennetzwerk, um die großen Mengen abzufahren. „SFL ist einer unserer bedeutendsten Kunden im Einzelwagensystem, der

langfristig auf DB Cargo setzt. Es gibt kein Unternehmen in Europa, das mehr Papier- und Zellstoff auf der Schiene verschickt“, sagt Guido Schaefer, der als Strategic Account Manager bei DB Cargo in Schweden für den Kunden zuständig ist.

SFL ist ein Dienstleister für Transport- und Logistiklösungen für die schwedische Papier- und Zellstoffindustrie und gehört dem schwedischen Papierproduzenten BillerudKorsnäs. SFL betreibt ein eigenes europäisches Transportnetzwerk namens „Rail17“, in dem DB Cargo einer der wichtigsten Dienstleister ist. Allein 2018 hat die Güterbahn insgesamt fast 1,6 Millio-

nen Tonnen Papier, Zellstoff und Konsumgüter für SFL transportiert. Insgesamt hat DB Cargo mehr als 30.000 Wagen dafür durch ganz Europa bewegt.

Ein großer Teil der Fracht gelangt nach Hamburg: Dort werden die Waren auf das Schiff umgeschlagen und nach Übersee exportiert. Insgesamt steuert DB Cargo zwölf Länder für SFL an. Bis nach Spanien, Serbien und Norditalien bringt die Bahn schwedische Forstprodukte. Eine besondere Bedeutung kommt dem bayerischen Bahnhof Schwandorf nördlich von Regensburg als Drehkreuz für den italienischen Markt zu. Dort trifft die Ware im Einzelwagen ein, wird gesammelt, sortiert und neu gruppiert. Anschließend fährt sie mit sechs wöchentlichen Ganzzügen zu drei verschiedenen Zielen in Italien.

Kontinuierliche Verbesserung

Um die Verkehre kontinuierlich weiter zu optimieren, haben DB Cargo und SFL regelmäßige Workshops vereinbart. Dabei werden Vorschläge für kürzere Laufzeiten ausgearbeitet, um beispielsweise die Anschlüsse in die europäischen Nachbarländer und die Übergänge zu verbessern.

1,6 Mio.

Tonnen Papier, Zellstoff und Konsumgüter hat DB Cargo 2018 für SFL transportiert.



1



2

1 — Die Papier- und Zellstofffabrik von BillerudKorsnäs im schwedischen Karlsborg.

2 — Das Mutterunternehmen von SFL beliefert mehr als 2.000 Kunden mit innovativen Verpackungslösungen aus Papier.

Eine große Herausforderung für die schwedische Papier- und Zellstoffindustrie aber ist die Verfügbarkeit von leeren Güterwagen. Leerfahrten aus Mitteleuropa nach Norden verteuern die Züge. Um die Güterwagen für die Rückfahrt nach Schweden besser auszulasten, akquirieren DB Cargo, SFL und der Wagenvermieter TRANSWAGGON deshalb

gemeinsam Ladung, meist Lebensmittel, Industrie- und Konsumgüter.

Der Kunde SFL ist mit dieser Auslastungsverbesserung zufrieden. „DB Cargo ist für uns ein starker Partner, um durch mehr Rückladungen die Wirtschaftlichkeit des Systems Rail17 zu verbessern“, bestätigt Patrik Leylin, Manager Operations bei SFL.

„Je mehr Güter wir nach Norden fahren, desto mehr können wir zurückfahren. Allein 2018 haben wir rund 5.700 neue Wagenladungen nach Norden gewonnen und so die Auslastung unserer Züge und die Balance Nord/Süd und Süd/Nord maßgeblich verbessert“, berichtet Schaefer. „Das senkt die Kosten nicht nur für SFL, sondern kommt auch dem Verkehrsträger Bahn zugute.“ Jeder Güterwagen ersetzt mehr als zwei Lastwagen auf der Straße. ●



Guido Schaefer, Strategic Account Manager, DB Cargo
guido.schaefer@deutschebahn.com

Energiegeladene Transportkette

DB Cargo Logistics bietet maßgeschneiderte Door-to-door-Konzepte für die Automobilindustrie, um Batteriewerke und Automobilfabriken miteinander zu verknüpfen.

Europa wird elektromobil: Immer mehr Modelle mit elektrischen Antrieben präsentieren die Automobilhersteller. Herzstück der Stromer sind die viele Hundert Kilo schweren Batterien – deren zuverlässiger Nachschub ist für den Erfolg der Autoindustrie entscheidend.

Bislang kommen die Lithium-Ionen-Zellen zumeist per Seefracht aus Asien. Doch mittlerweile erweitern die großen Zellhersteller ihre Kapazitäten in Europa, neue Anbieter kommen hinzu. Auch viele Automobilhersteller bauen eine eigene

Batterieproduktion auf. Oder sie beauftragen Zulieferer, die entsprechenden Zellen direkt an die Fertigungsstraßen der Autofabriken zu liefern.

„Wir bieten der gesamten Autoindustrie – von den Originalausrüstungsherstellern bis zu den Zulieferern der ersten und zweiten Ebene – individuelle und maßgeschneiderte Transportlösungen für Lithium-Ionen-Zellen an. So verknüpfen wir die Batterieherstellung mit dem Automobilbau“, sagt Andrey Ludwigs, Senior Project Manager Components bei DB Cargo Logistics. „Unsere multimodalen Konzepte optimieren die Logistikkosten

und verringern zugleich die CO₂-Emissionen.“ Einige Autohersteller verlangen das mittlerweile von ihren Zulieferern.

Weil Akkus so schwer sind, kann die Schiene beim Transport ihre Stärke voll ausspielen. Der Zuladefaktor ist bei Güterwagen zweieinhalbmal so hoch wie beim Lkw: Anstelle von zwei bis drei Lastwagen rollt nur ein Güterwagen zum Ziel. „Nicht nur die Logistikkosten bieten hier einen Vorteil für die Schiene“, ergänzt Jahn Reich, Project Manager, Competence Center Automotive & Logistics, „sondern auch in puncto Sicherheit ist die Schiene dem Lkw voraus.“ Gemessen an der Unfallhäufigkeit pro 1 Milliarde Tonnenkilometer sogar bis zum 40-Fachen. „Gleichzeitig schränken die Gefahrgutvorschriften den operativen Ablauf nicht so stark ein, wie es oft angenommen wird.“ Sichergestellt wird dies bei DB Cargo durch ein professionelles Gefahrgutmanagement



— In eigenen Batteriefabriken setzen Automobilhersteller die Lithium-Ionen-Zellen zu Batterien für E-Autos zusammen.



REINHEITSGRADE VON LITHIUM

- „Battery Grade“, mit einer Reinheit von über 99,5%, vor allem für High-End-Batterie-Kathoden-Materialien
- „Technical Grade“, mit einer Reinheit von etwa 99,5%, vor allem für Keramik, Schmiermittel und Batterien
- „Industrial Grade“, mit einer Reinheit von über 96%, vor allem für Glas, Gießpulver und Schmiermittel

und intensive Gespräche mit allen Beteiligten der Transportkette.

Zuverlässigkeit im Automotive RailNet

Für diese Transporte nutzt DB Cargo Logistics das europaweite Netzwerk. Mit dem Automotive RailNet kann die Güterbahn schon heute hohe Flexibilität, kurze Laufzeiten und hohe Zuverlässigkeit in Zentraleuropa verbinden: Im Nachtsprung werden die Waren zwischen den Automobilwerken transportiert. Dieses Netzwerk wird nun um Angebote für die Batteriehersteller und Zellen-Zulieferer ergänzt.

Weitere Mehrwertservices runden das Konzept ab, zum Beispiel ein Relationsmanagement oder die Beratung des Kunden bei der Auswahl von Ladeflächen. Diese müssen nicht nur den RID- und ADR-Regelungen für den Transport von Gefahrgut entsprechen, sondern werden wie alle Transportgestelle, die die Bahn nutzt, aufwendig auf Frachtsicherheit untersucht und in speziellen Auflaufversuchen getestet.

Gleichzeitig steuert DB Cargo Logistics als Lead Logistics Provider verkehrsmittelübergreifende Lösun-

gen. „Wir bieten den Kunden alternative Konzepte: Durch das europaweite Netzwerk von DB Cargo ist es möglich, konventionelle oder intermodale Transporte auf der Schiene anzubieten“, sagt Heike Armgart, die sich ebenfalls bei DB Cargo Logistics um Batterielogistik kümmert.

Dabei können die Kunden einzelne Kapazitäten im System buchen – die Bahn garantiert die tägliche Abfuhr größerer und kleinerer Volumina. Auch hier kann DB Cargo Logistics die gleiche Flexibilität wie der Lkw garantieren: Dank der Hubs in Stuttgart/Kornwestheim, Ingolstadt/Regensburg, Halle/Leipzig sowie Braunschweig können Güter schnell umgeschlagen werden. Auch die vielen Railports und Terminals, die DB Cargo und die Partner der Güterbahn an verschiedenen Standorten betreiben, spielen eine wichtige Rolle. Sie ermöglichen nämlich auch den Herstellern den Zugang zur Güterbahn, die keinen eigenen Gleisanschluss haben.

Hubs und Railports

So bereitet DB Cargo Logistics derzeit den Transport von Lithium-Ionen-Zellen über den Railport am Standort Wrocław (Breslau) vor. Die Batterien kommen aus neuen Produktionsstätten in Polen und Ungarn und sind für Automobilhersteller in ganz Europa vorgesehen. „Wir haben die Möglichkeit, diesen und andere Standorte schnell für die speziellen Anforderungen der Batterielogistik umbauen und

2,5

Lkw-Fahrten werden je Wagen durch den Transport auf der Schiene eingespart.

nutzen zu können“, sagt Ludwigs. Schon heute plant die Güterbahn die Verkehre für künftige Kunden. „Für einige bedeutende Batteriehersteller und Lithium-Ionen-Lieferanten haben wir sehr erfolgreiche Pilotverkehre durchgeführt“, so Ludwigs.

Für die Fertigung eines großen Autoherstellers in Deutschland untersucht DB Cargo Logistics derzeit konkret, wie die Supply Chains der Hersteller und Zulieferer effizient verknüpft werden können. Durch zuverlässige und nachhaltige Transportkonzepte will DB Cargo das Ihre dazu beitragen, dass die Stromer auf den Straßen zum Erfolg werden. ●



Andrey Ludwigs, Senior Project Manager Components,
DB Cargo Logistics
andrey.ludwigs@deutschebahn.com

LEGENDE

- Automobilhersteller
- Batteriehersteller



Vollelektrisch in die Zukunft!

Audi hat die Serienfertigung des e-tron in Brüssel gestartet. DB Cargo sorgt durch CO₂-freie Transporte von Komponenten und Fahrzeugen für Nachhaltigkeit.

Der e-tron ist Audis Start in die Zukunft der Elektromobilität: Im September 2018 hat der Automobilhersteller begonnen, den ersten vollelektrischen Audi in Serie zu fertigen. Mit dem Produktionsstart des e-tron hat Audi die Produktion im Brüsseler Werk umgestellt: Karosseriebau, Lackiererei und Montage sind umfangreich umgebaut worden. Fahrerlose Transportsysteme bringen die Batterie des Elektroautos just in sequence an die Montagelinie. Das Werk erhält zudem eine eigene Batteriemontage. Zeitgleich hat DB Cargo ein europaweites nachhaltiges Transportkonzept aufgesetzt. Die Güterbahn versorgt das Werk in Brüssel mit Fahrzeugkomponenten und bringt die fertigen Autos zum Export – pünktlich und CO₂-frei. Die Herausforderungen, die die Bahn dabei bewältigt, machen die Züge zu den anspruchsvollsten Verkehren in Europa.

„Wir versorgen das Werk mit allen nötigen Komponenten für den Fahrzeugbau, also auch mit Blechteilen und E-Motoren“, erläutert Michael Gaschütz, Leiter Sales & Operations Center Components bei DB Cargo Logistics. Weil Audi eine sehr hohe Planbarkeit, Steuerbarkeit und Termintreue erwartet, hat die Güterbahn ein zuverlässiges Transportsystem auf der Schiene aufgebaut. DB Cargo nutzte die Hochlaufphase von Oktober 2018 bis Januar 2019, um das Konzept zu testen.

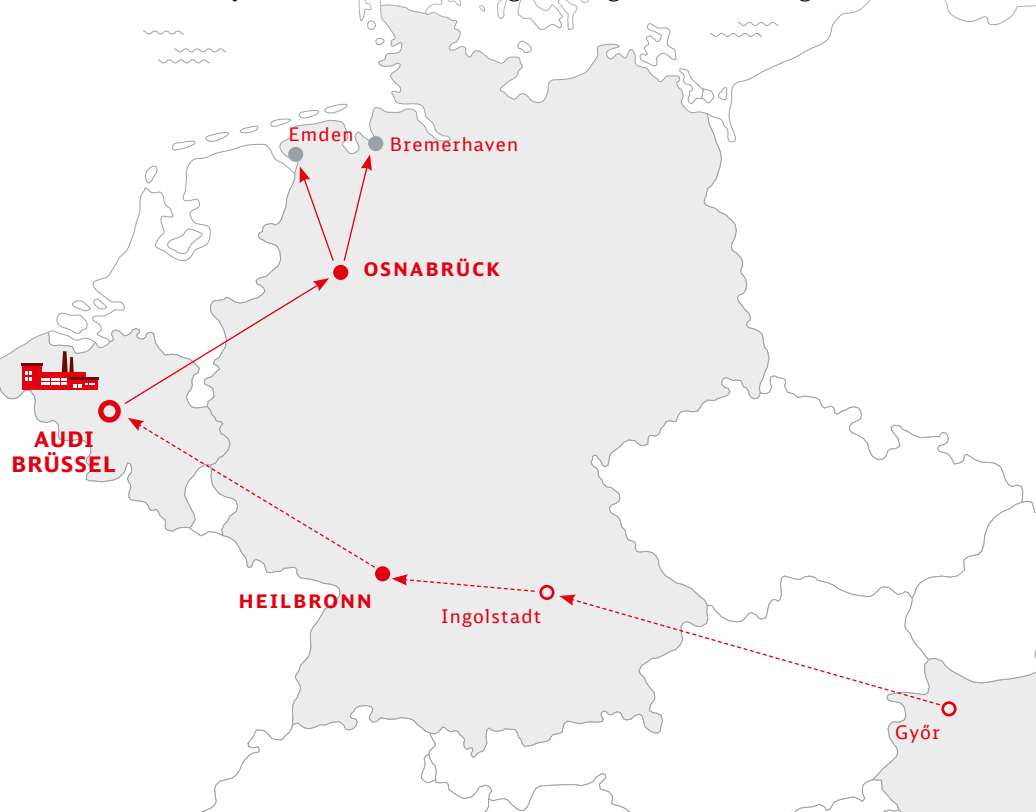
Lieferung mitten in die Stadt

In Heilbronn laufen die Materialien aus den Audi-Werken Ingolstadt, Neckarsulm und Győr teils im Einzel-

wagenverkehr ein. Von dieser Drehscheibe aus gelangen sie in Direktzügen nach Brüssel. In Gegenrichtung werden Leergestelle und Paletten über Heilbronn zu den Werken zurück transportiert. Künftig sind drei Züge pro Woche und Richtung geplant. Bereits in Heilbronn übernimmt DB Cargo eine wichtige Rolle über den reinen Transport der Teile hinaus: Die Komponenten werden exakt in der Reihenfolge und so vorbereitet zusammengestellt, wie sie später im Werk verbaut werden. Das ist am Brüsseler Standort unabdingbar. „Wir müssen exakt ankommen. Das Werk in Brüssel verfügt über keine Pufferflächen, um Verspätungen durch einen eigenen Lagerbestand auszugleichen“,

LEGENDE

- Versandwerk
- Empfangsplatz
- ⊙ Produktion (Versand- und Empfangswerk)
- HUB
- Fertigfahrzeugtransport
- ← Komponententransport





— Das Werk in Brüssel hat eine Grundfläche von 540.000 Quadratmetern.

sagt Gaschütz. So ersetzen die Züge von DB Cargo Hunderte von Lastwagen und entlasten den nahen Autobahnring sowie das historische Ortszentrum der Brüsseler Teilgemeinde Forest.

Exportverkehre über Osnabrück

Auch den Abtransport der fertigen Fahrzeuge übernimmt DB Cargo. Die Güterbahn bringt seit Februar 2019 die Fahrzeuge in die Exporthäfen und setzt dafür Güterwagen vom Typ 560 ein. Ab Brüssel gelangen die Fahrzeuge per Ganzzug direkt nach Osnabrück – bis zu zehn Züge pro Woche sind geplant. Vom dortigen Hub für alle Volkswagen-Verkehre gehen Züge vor allem nach Emden und Bremerhaven. „Dank eines flexiblen und mitwachsenden Zugsystems können wir Mengenschwankungen operativ perfekt abfangen“, erläutert Alexander Röckelein, Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles 1. „Bei diesen Verkehren bauen wir auf den Erfahrungen auf, die wir zuvor beim Transport des A1 gemacht haben“, ergänzt Nathalie Verbrüggen vom Sales & Operations Center.

„Wir versorgen das Werk mit allen nötigen Komponenten für den Fahrzeugbau, also auch mit Blechteilen und E-Motoren.“

MICHAEL GASCHÜTZ
Leiter Sales & Operations Center
Components, DB Cargo Logistics

CO₂-freie Verkehre in Europa

Dabei ist für Audi eine Sache entscheidend: die Nachhaltigkeit der Verkehre. Der Automobilkonzern ist ein langjähriger Partner von DB Cargo und der erste Automobilkunde, der das CO₂-

freie Transportprodukt DBecoplus nutzte. Das e-tron-Werk in Brüssel ist nun weltweit die erste zertifizierte CO₂-neutrale Großserienfertigung im Premiumsegment. Das bedeutet, dass der Automobilhersteller alle in der Fertigung und am Standort entstehenden Emissionen ausgleicht – durch erneuerbare Energien und durch Umweltprojekte.

Ein wichtiger Aspekt dabei ist die nachhaltige Transportkette von DB Cargo. Seit dem 1. April 2019 bietet die Bahn die gesamte Transportkette für Audi CO₂-frei beziehungsweise CO₂-neutral an: Sämtliche CO₂-Emissionen, die bei Bahntransporten von Audi in Europa entstehen, werden an anderer Stelle kompensiert. ●



Michael Gaschütz, Leiter Sales & Operations Components,
DB Cargo Logistics
michael.gaschuetz@deutschebahn.com

Alexander Röckelein, Leiter Sales & Operations
Finished Vehicles, DB Cargo Logistics
alexander.roeckelein@deutschebahn.com



Königsdisziplin der Logistik

Transformatoren sind viele Hundert Tonnen schwer und besonders wertvoll. Für einen sicheren Transport müssen zahlreiche Aspekte bedacht werden.

Unter den logistischen Aufgaben gehört der Transport von Transformatoren ohne Zweifel zu den anspruchsvollsten.

Es gilt, die viele Hundert Tonnen schweren Stromwandler sicher und zugleich pünktlich an ihren Bestimmungsort zu bringen. Jede Beschädigung der empfindlichen Geräte würde immense Kosten verursachen ebenso wie Schäden an den Bahntrassen, der Infrastruktur oder an Gebäuden auf dem Weg.

„Schwertransporte sind die Königsdisziplin der Logistik“, sagt Thomas Müller, Projektmanager Schwerlastverkehr bei DB Cargo Industrial Sales. „Dabei genießt Sicherheit bei uns oberste Priorität.“ Müller ist seit fast acht Jahren im Bereich Spezialtransporte tätig und kennt das Geschäft. DB Cargo arbeitet bei den Trafo-Transporten mit dem Projektlogistiker DAHER PROJECTS GmbH zusammen, einem Speditionsdienstleister für Energieversorger und Übertragungsnetzbetreiber. Die Firma stellt den erforderlichen Spezialwagen zur Verfügung. Jeder Transport wird von einem eigens ausgebildeten Team begleitet.

Außergewöhnliche Sendung

So auch der Schwerlasttransport für den Dortmunder Übertragungsnetzbetreiber Amprion zum Jahreswechsel 2018/2019. Zwei Trafos sollten aus dem niederrheinischen Krefeld in ein

neues Umspannwerk in Bacharach, Rheinland-Pfalz, gebracht werden. Die Planungen für diese beiden Transporte wurden bereits viele Monate im Voraus unternommen. Die Sondergenehmigung für den Schwertransport musste beantragt und die Schienenwege mussten begutachtet werden. Spezialisten maßen Höhe und Breite sämtlicher Bahnsteige an der Strecke aus. In ihre Berechnungen flossen Spezifikationen der Oberleitungen,

Weichen, Signale und Schranken am Wegesrand ein. Die Enge der Kurven und die Gleisneigung – alles wurde in Hinsicht auf die Machbarkeit dieser „außergewöhnlichen Sendung“, wie der überdimensionierte Transport im Bahndeutsch heißt, überprüft.

Von Krefeld aus ging es auf die Rheinschiene, dann nach Mainz und weiter in Richtung Langenlonsheim. Dort bog der Zug auf eine alte, längst nicht mehr befahrene Strecke der Hunsrückbahn ab. Sie war eigens für diesen Transport reaktiviert worden. 4.000 Tonnen Schotter waren neu unterlegt, zahlreiche Brückenkonstruktionen verstärkt oder saniert worden. Der Transport kam pünktlich am Bahnhof Stromberg an. Dort wartete bereits ein Tieflader, der den Trafo übernahm und mit ihm die letzten Kilometer bis zum Umspannwerk zurücklegte.

Termintransporte

Der knapp 300 Tonnen schwere und elf Meter lange Transformator fuhr während des Schienentransports auf einem sogenannten Tragschnabelwagen mit, der auf 32 Achsen läuft. Der Trafo klemmt dabei freischwebend zwischen den beiden Tragschnäbeln. Diese Vorrichtungen können über eine Hydraulik seitlich und in der Höhe den Trafo bewegen, sodass er über Hindernisse wie etwa über Bahnsteigkanten hinweggehoben werden kann.

Während beim Straßentransport oftmals ganze Autobahnabschnitte



„Schwertransporte sind die Königsdisziplin der Logistik. Dabei genießt Sicherheit bei uns oberste Priorität.“

THOMAS MÜLLER
Projektmanager Schwerlastverkehr,
DB Cargo



— Der Regeltransportator ist 11,50 m lang, 3,30 m breit und 4,50 m hoch.

CHECK BOX

Besondere Anforderungen von Schwerlasttransporten:

1. Fahrwegsprüfungen
2. Einholung spezifischer Transportgenehmigungen
3. Transportbegleitung
4. Spezielle Ladungssicherung

der Schiene: Es fallen durchschnittlich 75 Prozent weniger CO₂ an als beim Lkw. Und – natürlich – die Sicherheit: Die Schiene ist der sicherste landgebundene Verkehrsträger.

Mit der fortschreitenden Energiewende wird der Bedarf nach Trafo-Transporten absehbar steigen. Immer mehr Strom von Windkraftwerken aus dem hohen Norden gelangt durch Fernleitungen zu den deutschen Industriestandorten im Süden und im Westen des Landes. Die Energieversorger müssen deshalb in Trafos mit mehr Leistungsfähigkeit investieren. „DB Cargo ist dabei ein zuverlässiger Partner für sichere und pünktliche Transporte“, versichert Thomas Müller und fügt mit Blick auf die Umweltfreundlichkeit von Schienentransporten hinzu: „An uns sollte die Energiewende nicht scheitern.“ •

2–3 Wochen

benötigen die Transporte in der Regel, da die Züge nur nachts und am Wochenende fahren dürfen.

oder Landstraßen gesperrt werden müssen, läuft der Bahntransport quasi im Verborgenen ab. Die Transporte werden nachts und zu Zeiten unternommen, in denen das Schienennetz kaum ausgelastet ist. Während der Stoßzeiten wird der Transport an einem sicheren Ort geparkt. „Es handelt sich nicht um Zeit-, sondern um Termintransporte“, erklärt Müller. „Es kommt also nicht darauf an, möglichst schnell zu sein, sondern pünktlich das Ziel zu erreichen.“ Nur dann funktioniert die komplette Transportkette. Weitere Vorteile des Transports auf



Thomas Müller, Projektmanager Schwerlastverkehr,
DB Cargo AG
thomas.c.mueller@deutschebahn.com



— In der Umspann-
anlage Bacharach wird
Energie aus Windkraft
auf die benötigte Span-
nung von 380 Kilovolt
hochtransformiert und
in das Übertragungs-
netz eingespeist.



... EIN VERTRIEBSLEITER BEI DB INTERMODAL SERVICES?

WAS MACHT EIGENTLICH ...



635.000 Abfertigungen pro Jahr: Die maritime intermodale Transportkette ist oft ein Rennen gegen die Zeit. Norbert Schuh ist Wettläufe gewohnt.

200

Fahrzeuge stehen dem Zustelldienst bundesweit zur Verfügung.

Wir sind Dienstleister für transportergänzende Leistungen im intermodalen Verkehr. Was das heißt? Wenn zum Beispiel ein beladener Container über die Schiene ankommt, um zugestellt zu werden, der Kunde den Container aber noch nicht benötigt – dann kommen wir ins Spiel mit unserem ersten Segment, das wir anbieten: Pufferlager für Lastcontainer.

Meist möchte der Kunde seinen Container auch zugestellt bekommen. Das bieten wir über den Trucking-Service an. Pro Standort bis zu 150 Transporte pro Tag, mit eigener Dispo im Zweischicht-System. Als einer der größten Anbieter in Deutschland halten wir im Auftrag aller weltweit maßgeblichen Container-Reedereien Service-Center mit angeschlossenen Depots für Container vor. Dort erhalten die Container,

falls es nach der Seereise und anschließenden Entladung nötig sein sollte, eine Reparatur oder Wäsche. Mit aktuell 2.000 bis 6.000 abgestellten TEU pro Standort sind wir sehr flächenintensiv. Bedarfsspitzen der Reeder über die Standorte gleichen wir mit unserer Querpositionierung aus. Am liebsten bieten wir die Funktionen im Paket an, was in unterschiedlicher Ausprägung zum Beispiel von der Automobilindustrie genutzt wird. Wenn Verlager wegen langfristiger Containerbindung in Übersee Container kaufen wollen, bieten wir über unseren Containerhandel Lösungen an. Kein Auftrag ist wie der andere, vieles muss „maßgeschneidert“ werden. Dabei haben auch die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung einen hohen Stellenwert.

Mein Arbeitstag beginnt oft mit der Abstimmung der Tages-Prioritäten im Team beziehungsweise im erweiterten Kreis. Abgesehen von fixen Angebots-terminen, Verhandlungsgesprächen, Kalkulations- und Vertragsarbeit bestimmen diese Prioritäten stark den Tag.

In meinem Job sollte man eine wirtschaftliche Denkweise und ein gewisses Verhandlungsgeschick, aber auch Kundenorientierung mitbringen. Da wir oft die Einsatzorte wechseln müssen und verschiedene Themen bearbeiten, ist Flexibilität und nicht zuletzt auch fachliche Erfahrung notwendig. Im Team pflegen wir einen offenen Umgang, um Störfaktoren frühzeitig zu erkennen.

Wie ich nach dem Job abschalte? Oft mit Laufen, häufig auch erst später am Abend. Die Turnschuhe sind immer dabei. Der Wettlauf gegen die Uhr gehört dazu, auch im Job. •



Norbert Schuh, Leiter Vertrieb, Transport und Spedition, DB Intermodal Services GmbH
norbert.schuh@db-intermodal-services.de

DIE LEISTUNGEN VON DB INTERMODAL SERVICES:

- Bereitstellung von Leer- und Lastdepts in Deutschland
- Betrieb von Umschlagterminals
- Beteiligung an Terminalgesellschaften
- Reparatur, Reinigung und Wartung von Containern
- Containerhandel
- Angebot von Zustelldienstleistungen
- Transportdienstleistungen für Werklogistik

„Kein Auftrag ist wie der andere.“

NORBERT SCHUH

Leiter Vertrieb, Transport und Spedition, DB Intermodal Services GmbH



— Von Anfang an
im Dialog mit den
Kunden.

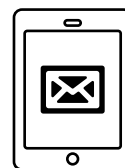
// Ausblick

VON A BIS Z

Die vier Säulen im Angebot von DB Cargo.

Beratung, Transport, Service und Zusatzleistungen – in der nächsten railways zeigen wir Ihnen, was DB Cargo für seine Kunden leistet. Entlang einer realen Lieferkette, ganz konkret und aus der Praxis. Denn Güter verlässlich von A nach B zu transportieren, wird auf dem hart umkämpften Logistikmarkt immer schwerer. Längst gehört mehr dazu als die reine Transportleistung. Umso wichtiger ist ein vollumfängliches Portfolio: Beratung – ist ein Verkehr überhaupt realistisch abbildbar und was ist die beste individuelle Lösung? Transport – knappe Ressourcen und eingeschränkte Kapazitäten erfordern eine gründliche Planung, damit alles reibungslos funktioniert. Service – weil die einfache Bestellung per Online-Tool oder die Verfolgung mittels Track & Trace immer häufiger nachgefragt werden. Zusatzleistungen – Kommissionierung der Ware oder Auslieferung an den Endkunden, oft in Kooperation mit etablierten Dienstleistern.

Weil bei alledem immer der Kunde im Fokus steht, zeigen wir Ihnen in der nächsten Ausgabe außerdem, wie im Lab in Duisburg gemeinsam individuelle Lösungen entwickelt werden.



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

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

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

VERANTWORTLICH

FÜR DEN INHALT

Sebastian Schilling (V. i. S. d. P.),
Senior Vice President Sales
Development and Marketing
Thorsten Meffert,
Vice President Marketing
Uta Kadow,
Head of Marketing and Communication

PROJEKTLEITUNG

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

KONZEPT/GESTALTUNG/ REDAKTION

MPM Corporate Communication
Solutions, Mainz, Düsseldorf

AUTOREN

Mirko Heinemann: S. 14–15, 58–59
Axel Novak: S. 32–35, 44–45, 48–55
Carsten Schmidt: S. 28–29, 36–41,
46–47, 60

BILDNACHWEISE

Audi AG: S. 52–53 | Tom Bauer: S. 42–43 |
Daimler AG: S. 50–51 | BillerudKorsnäs:
S. 49 | BVL: S. 19 | DB Cargo: S. 7, 14–15,
55, 58 | Jonas Ginter: S. 18 | Getty Images:
S. 44–45 (Bill Koplitz) | Olivier Hess: S. 6,
19 | Innofreight: S. 34 | Martin Kroll:
S. 2–3, 5, 12–14 | Oliver Lang: S. 8–9, 16,
20–25, 37 | Messe München: S. 10–11 |
Michael Neuhaus: S. 4, 26–27, 38–41 |
Adobe Stock: S. 6, 46 (Peter Schreiber), 47
(Bozena Fulawka), 56–57 (Countrypixel) |
Oliver Tjaden: S. 59 | Julia Unkel: Titel, S.
4–5, 28–31 | Daniel Winkler: S. 7 | Michael
Wolf: S. 32 | Jochen Zick/keystone: S. 49

DRUCK

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

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem
Papier gedruckt.

DB CARGO IM INTERNET



dbcargo.com



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



[@DB_Cargo](https://twitter.com/DB_Cargo)



DB Cargo AG

www.dbcargo.com

NEUKUNDENINFO

DB Cargo AG
Masurenallee 33
47005 Duisburg

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