

railways

Das Kundenmagazin von DB Cargo



01/19

FOCUS

TRENDS & IMPULSE

Ganze Industriezweige im Umbruch, der Klimawandel als zentrales Thema und nicht zuletzt das Dauerthema Digitalisierung. Der stete Wandel bleibt auch für die Logistikbranche eine permanente Herausforderung.

→ Seite 08

Editorial



**Liebe Leserinnen
und Leser,**

die Wirtschaft befindet sich im Wandel – weltweit und über alle Branchen hinweg. Bewährte Strukturen brechen auf und ganze Industriezweige verändern sich grundlegend. Uns als Transport- und Logistikunternehmen stellt das immer wieder vor neue Aufgaben, die wir auch 2019 mit Nachdruck angehen. Was uns erwartet und auf welche Veränderungen wir reagieren müssen, erklären ausgewiesene Fachleute und Experten von DB Cargo. Eine der größten Aufgaben ist und bleibt der Klimaschutz. Wir sind deshalb Teil der Rail Freight Forward-Koalition – eines Zusammenschlusses der europäischen Güterbahnen –, die zur Klimakonferenz im polnischen Katowice das einzigartige Kunstprojekt Noah's Train gestartet hat.

Einen Ausschnitt davon können Sie bereits auf dem Titel der aktuellen Ausgabe von railways bewundern. Auf dieser Doppelseite sehen Sie das zweite von insgesamt vier Motiven, mit denen DB Cargo seinen Teil zum Kunstwerk beiträgt.

Im Interview mit Dr. Roland Bosch lesen Sie, warum das Projekt so wichtig ist und wie DB Cargo für die weiteren Herausforderungen 2019 aufgestellt ist.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Herzlichst
Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Th. Meffert". The signature is written in a cursive style.

Thorsten Meffert

Vice President Marketing, DB Cargo AG



— Die deutschen
Wagen von Noah's
Train erhielten ihre
auffälligen bunten
Graffiti in Berlin.



Trends & Impulse

FOCUS

02
Editorial

04
Inhalt

06
News

08
Wandel bei voller Fahrt
Experten ordnen die aktuellen Herausforderungen für die Logistikbranche ein.

18
Interview: Dr. Roland Bosch
Der DB Cargo-Vorstandsvorsitzende über die Herausforderungen und Chancen für Europas größte Güterbahn.

22
Wirtschaftstrend N° 1
Stahlindustrie – auf stabilem Kurs, auch dank starkem Partner.

26
Wirtschaftstrend N° 2
Automobilindustrie – im Transformationsprozess, auch bei der Logistik.

— Sicherheit geht vor: das Instandhaltungswerk in Köln-Gremberg.

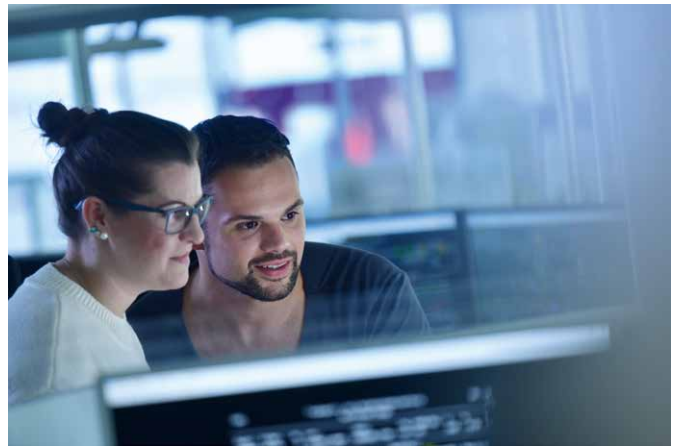


— Dr. Roland Bosch erläutert, wie DB Cargo für 2019 aufgestellt ist.



01/19

— Die Digitalisierung im SGV macht DB Cargo noch attraktiver für Arbeitnehmer.



CUSTOMERS & MARKETS

28

Wirtschaftstrend N° 3

Kohleindustrie – im Umbruch und auf neuen Wegen, vor allem international.

32

Wirtschaftstrend N° 4

Digitalisierung – mehr Qualität und Transparenz dank digitaler Transformation.

36

Wirtschaftstrend N° 5

Kombinierter Verkehr – verkehrsträgerübergreifende Lösungen sichern Wachstum.

39

Wirtschaftstrend N° 6

Nachhaltigkeit – auf dem Weg zum komplett CO₂-freien Transport.

42

Schiene stärkt Stahlrecycling

Derichebourg macht den Rohstoffkreislauf noch nachhaltiger – mithilfe von DB Cargo.

46

Nachhaltiger und effizienter

Ein cleveres Wiederbeladungskonzept für Stora Enso vermeidet Leerfahrten.

50

Umweltfreundlich nach Schweden

60.000 Tonnen Autoteile befördert der Zulieferer AC Floby auf der Schiene.

INNOVATIONS & SOLUTIONS

52

Neue Wagen rollen gut

Neue Spezialwagen Shimmns-ttu für tonnenschwere Aluminiumcoils.

54

Exklusive Flotte

Das Racksystem „TiRex20“ für mehr Ladevolumen beim Transport von Rundhölzern.

56

Zu Besuch bei den Güterwagen-Doktoren

Das Instandhaltungswerk Köln-Gremberg sorgt für Sicherheit auf der Schiene.

58

Was macht eigentlich ...

... ein mobiles Instandhaltungsteam?

59

Ausblick und Impressum

NEWSLETTER

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

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



LESERUMFRAGE

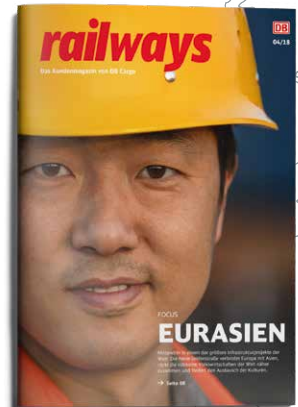
Viel Lob für die neue railways

Das freut uns! In der letzten Ausgabe der railways hatten wir Sie, liebe Leserinnen und Leser, nach Ihrer Meinung gefragt, denn vor etwas mehr als einem Jahr haben wir unser Kundenmagazin grundlegend überarbeitet. Jetzt liegt die Auswertung der Umfrageergebnisse vor – und wir fühlen uns bestärkt.

83 Prozent der Teilnehmer geben der neuen railways die Note gut oder sehr gut. Die Relevanz der Themen bewerten 75 Prozent mit gut oder sehr gut, die Übersichtlichkeit gefällt sogar 91 Prozent gut oder sehr gut. Mit dem Umfang des Magazins und der Textbeiträge sind zwei Drittel zufrieden. Und bei der Wahrscheinlichkeit, mit der man das Magazin Kollegen oder Bekannten weiterempfehlen würde, wählte kein Umfrageteilnehmer einen Wert kleiner als 70 Prozent.

Gab es auch Kritik oder Anregungen? Natürlich! Einige Teilnehmer der Umfrage finden, dass Zahlen und Statistiken mitunter unübersichtlich angeordnet sind und den Lesefluss etwas stören. Außerdem wurde der Wunsch nach Berichten über Verbesserungen und Abläufe bei DB Cargo geäußert. Diese Anregungen nehmen wir gerne auf.

Die 25 Gewinner unserer Verlosung haben ihre DB Cargo-Powerbank inzwischen erhalten. Herzlichen Glückwunsch! •



DEUTSCHLAND – NEUE LOGISTIKEXPERTEN

DB Cargo-Vorstandsteam wird internationaler

Zwei internationale Logistikexperten verstärken das Führungsteam von DB Cargo. Der Niederländer Pierre Timmermans, 57, (Bild links) wird als Vorstand für Vertrieb und Marketing Nachfolger von Raimund Stüer, der den Konzern bereits verlassen hat. Timmermans verfügt über mehr als 20 Jahre Expertise und Bahnerfahrung, unter anderem als Vorstandsvorsitzender des tschechischen Schienengüterlogistikers AWT, als Chef der Containerhafengruppe PSA International mit Sitz in Singapur und als Vorstand beim dänischen Transportunternehmen Frans Maas (heute DSV).

Bereits zum 1. Februar hat Marek Staszek, 49, aus Polen seine neue Aufgabe als Produktionsvorstand

übernommen. Er ist Nachfolger von Michael Anslinger, auf den neue Aufgaben im DB-Konzern warten. Staszek bringt 25 Jahre Erfahrung im Schienengüterverkehr mit. Seit 2010 war er Mitglied im Vorstand von DB Cargo Polska, zunächst als Finanzvorstand, seit 2014 als Vorsitzender. Zuvor war Staszek unter anderem als CFO bei PCC Rail S.A. und als CEO bei PTKiGK in Rybnik tätig, beides polnische Unternehmen, die inzwischen zur Deutschen Bahn gehören.

In der nächsten Ausgabe der railways können Sie die beiden neuen Vorstände näher kennenlernen. •



Auf seiner Tour durch europäische Großstädte wurde Noah's Train mit großflächigen Graffiti verziert.



— DB Cargo-Chef Dr. Roland Bosch (Bild links) und Alexander Doll aus dem Vorstand der Deutschen Bahn signieren Noah's Train.

EUROPA - NOAH'S TRAIN

Schienenkunst wirbt für mehr Klimaschutz

Eine spektakuläre Aktion neigt sich dem Ende entgegen: Am 20. Februar 2019 wird Noah's Train nach seiner Tour durch Europa in Brüssel den Zielbahnhof erreichen. Und dennoch ist es erst der Anfang. Denn der Güterzug mit den auffällig gestalteten Wagen symbolisiert den Auftakt zu etwas Großem.

Eine Koalition aus 18 europäischen Eisenbahnen und Logistikverbänden will den Marktanteil des Schienengüterverkehrs in den nächsten elf Jahren von derzeit 18 auf 30 Prozent steigern. Das soll einen substantziellen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen leisten.

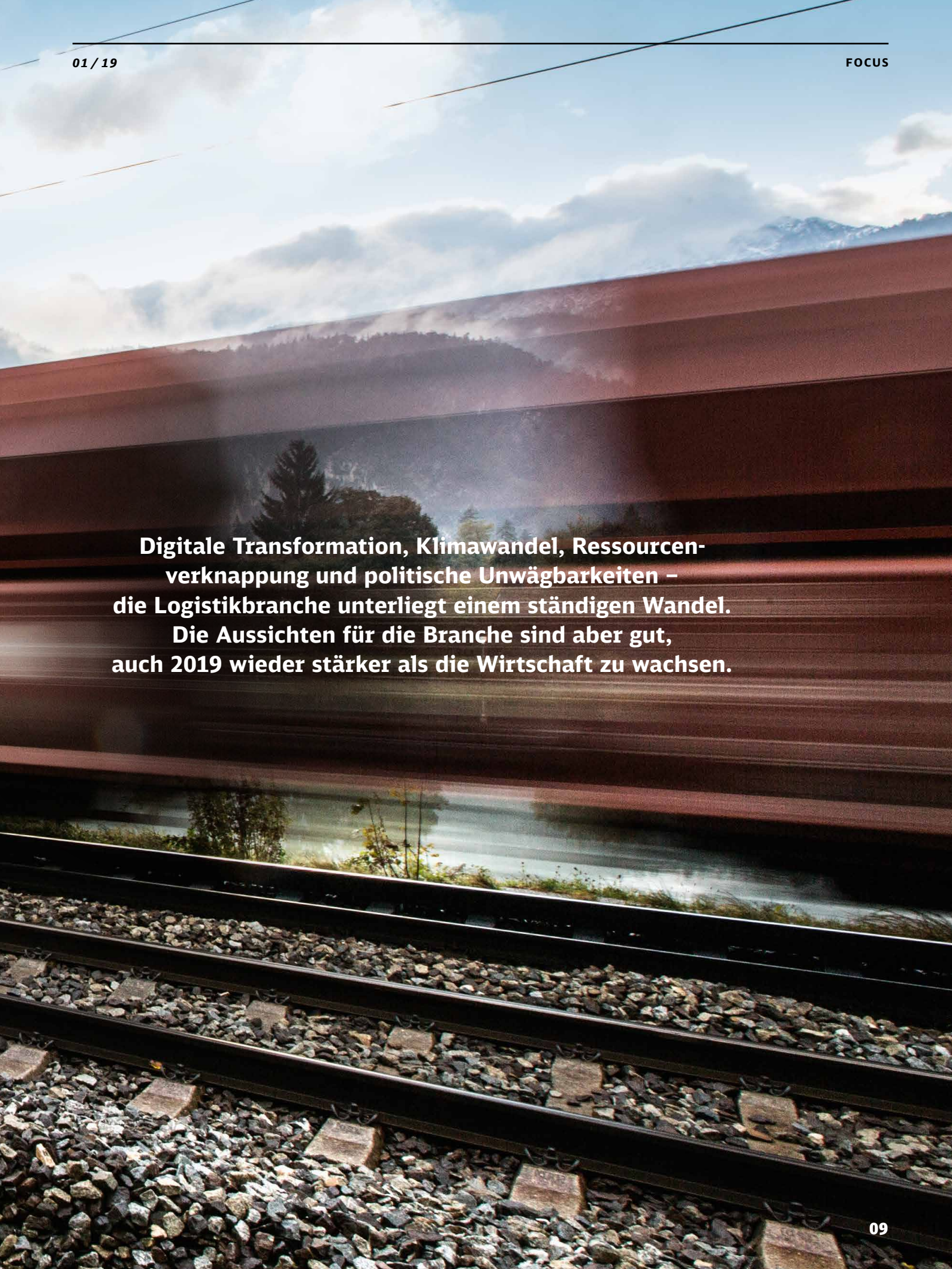
Der Gütertransport per Zug bringt ein besonders großes Potenzial mit: Im Vergleich zur Straße ist der spezifische Energieverbrauch des Schienenverkehrs sechsmal kleiner. Das macht sich bei der Umweltbelastung bemerkbar, zumal Züge überwiegend elektrisch angetrieben werden. Dies müsse künftig in die Kostenberechnung einbezogen werden, die derzeit noch zugunsten des Lkw-Transports ausfällt, so eine der Hauptforderungen der Koalition.

Eine weitere Aufgabe wird den Aufsichtsbehörden zugewiesen. Sie sollen Hürden beseitigen, die den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Schiene derzeit wesentlich komplizierter machen als den entsprechenden Straßenverkehr. Und auch der Schienengütersektor selbst soll seine Anstrengungen verstärken, um mehr Services anzubieten, die dem Lkw überlegen sind. ●

Weitere Infos unter <https://railfreightforward.eu>



Wandel bei voller Fahrt



**Digitale Transformation, Klimawandel, Ressourcen-
verknappung und politische Unwägbarkeiten –
die Logistikbranche unterliegt einem ständigen Wandel.
Die Aussichten für die Branche sind aber gut,
auch 2019 wieder stärker als die Wirtschaft zu wachsen.**



Vorher allerdings muss die Branche einige Herausforderungen bewältigen. Zwar war 2017 das Jahr der guten Zahlen. Und auch 2018 hat das Wachstum noch ordentlich zugelegt: „Die deutsche Wirtschaft befindet sich in einem soliden Aufschwung, trotz protektionistischer Tendenzen in der Weltwirtschaft“, heißt es im Bundeswirtschaftsministerium zum Abschluss des 3. Quartals 2018. Doch gleichzeitig hat sich die Stimmung eingetrübt. Viele Unternehmen sind verunsichert, weil sie heute planen müssen, wie sie auf die anstehenden Veränderungen von morgen reagieren. Für Logistikunternehmen als Dienstleister ist es besonders schwierig, kommende Entwicklungen vorwegzunehmen, ohne durch falsche Zielsetzungen und Investitionen aufs wirtschaftliche Abstellgleis zu geraten.

Politische Ungewissheiten und drohende Handelsauseinandersetzungen

**„Die deutsche
Wirtschaft befindet sich in einem
soliden Auf-
schwung – trotz
protektionisti-
scher Tendenzen
in der Welt-
wirtschaft.“**

BUNDESWIRTSCHAFTSMINISTERIUM
zum Abschluss des 3. Quartals 2018

sind Faktoren, die die Wachstumsaussichten beeinträchtigen. Hinzu kommen Trends, die sich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit auswirken – der Zwang zu mehr Nachhaltigkeit, der demografische Wandel, die digitale Transformation, die Modernisierung der Infrastruktur. Wer dies als mittelfristige Aufgabe betrachtet, weiß, dass gewaltige Herausforderungen auf die Branche warten.

Demografischer Wandel: *beschreibt die Veränderung der Zusammensetzung der Bevölkerung eines Landes. Als Kennzahlen zur Ermittlung der Bevölkerungsstruktur dienen vor allem die Geburten- und Sterberate sowie Migrations- und Altersstruktur.*

Drei Zahlen zum demografischen Wandel und zu Fachkräftengpässen

30 bis 45 Prozent

Anstieg des Anteils der Ü67-Jährigen an allen Erwerbstätigen bis 2034.

1/3 weniger Erwerbspersonen bis 2060 (oder bis zu 16 Mio. Personen), wenn Deutschland keine Zuwanderung zulassen würde.

352 von 801 Berufsgattungen sind aktuell mit Fachkräftengpässen konfrontiert.

Wirtschaftlicher Ausblick 2019

Zunächst einmal die nackten Zahlen der Prognostiker: Für die Jahre 2018 und 2019 sagt der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der die Bundesregierung berät, Zuwachsraten des realen Bruttoinlandsproduktes (BIP) von 1,6 Prozent beziehungsweise 1,5 Prozent voraus. „Die ungewisse Zukunft der globalen Wirtschaftsordnung und der demografische Wandel stellen die deutsche Volkswirtschaft vor große Herausforderungen“, sagte der Vorsitzende



„Die ungewisse Zukunft der globalen Wirtschaftsordnung und der demografische Wandel stellen die deutsche Volkswirtschaft vor große Herausforderungen.“

CHRISTOPH M. SCHMIDT
Vorsitzender des Sachverständigenrates

des Sachverständigenrates, Christoph M. Schmidt, im November 2018. „Deshalb stehen wir vor wichtigen wirtschaftspolitischen Weichenstellungen.“

Nur etwas optimistischer urteilt die Gemeinschaftsdiagnose, die fünf deutsche Wirtschaftsinstitute für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie erstellen: „Im Durchschnitt dürfte die Wirtschaftsleistung nach einem Zuwachs um 1,7 Prozent (2018) mit Raten von 1,9 Prozent im Jahr 2019 und 1,8 Prozent im Jahr 2020 expandieren“, heißt es in der Diagnose von September 2018. Roland Döhrn, Konjunkturchef des RWI-Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung, bestätigt: „Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft verliert an Fahrt. Die Nachfrage aus dem Ausland ist schwächer geworden, gleichzeitig haben Unternehmen offenbar zunehmend Probleme, genügend Arbeitskräfte für ihre Produktion zu finden.“ 2019 nimmt wahrscheinlich auch der Güterverkehr kräftig zu. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) erstellt für die Bundesregierung eine „gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“. Und in der aktuellen Prognose hält sie fest, dass eine gleichbleibende Rohstahl-

produktion, ein fast unveränderter Mineralölverbrauch und ein sinkender Steinkohleabsatz weniger Verkehre bedeuten. Gleichzeitig prognostiziert sie aber, dass der Güterverkehr im Jahr 2019 trotzdem kräftig zulegen wird. Um 2,3 Prozent beim Aufkommen und 3,1 Prozent bei der Transportleistung. Die Gründe dafür: Wachstum bei den Bauinvestitionen, der Produktion des Bauhauptgewerbes und der Industrieproduktion.

Wachstum

Die Branche steht jedoch für weit mehr als reinen Güterverkehr und ist mit über drei Millionen Beschäftigten und einem Umsatz von 267 Milliarden Euro im Jahr 2017 der drittgrößte Wirtschaftsbereich Deutschlands. Dessen Aussichten haben die Logistikweisen, ein Kreis von renommierten Experten aus unterschiedlichen Branchen und Bereichen, untersucht. „Für 2019 wird ein Wachstum von 1,7 Prozent nach Euro prognostiziert“, so das Gremium in seinen Ergebnissen vom Herbst 2018. Im Jahr darauf sollen es gar 2,2 Prozent werden. Allerdings halten die Logistikweisen eine wichtige Aussage bereit: Das Wachstum besteht zum Teil aus mehr ▶

► Tonnage, zu einem Großteil aber auch aus höheren Preisen. Logistik wird also teurer.

Trends

Was aber treibt die Logistik 2019 an? Welches sind die großen Themen, mit denen sich Verlager und Dienstleister in diesem und in den kommenden Jahren auseinandersetzen müssen? „Es gibt zwei große Bottlenecks: den Fachkräftemangel und die Entwicklung der Kapazitäten auf der Straße“, sagt Wolfgang Stölzle, Professor für Logistikmanagement am Institut für Supply Chain Management der Universität St. Gallen (Schweiz). Der Wissenschaftler, der auch dem Kreis der Logistikweisen angehört, ist optimistisch, was das Jahr 2019 betrifft. Aber: „Es herrscht der Eindruck vor, dass ein langes Konjunkturohoch langsam zu Ende gehen könnte. Die Logistik partizipiert ja in beiden Richtungen überproportional stark an der Entwicklung der Wirtschaft.“

61%

der Unternehmen sehen Fachkräftemangel bereits heute als Risiko.

Fachkräfte

Der Logistikbranche gehen die Fachkräfte aus, was die Transportkapazitäten bereits heute einschränkt. Ohne Lokführer, Fahrdienstleister, Disponenten und Trucker können die immer komplexer werdenden Versorgungsketten nicht mehr funktionieren. In all diesen Berufen gibt es zu wenig Mitarbeiter. Bis zu 45.000 Lastwagenfahrer fehlen heute, so Schätzungen. Auch bei den Eisenbahnen mangelt es an Fachkräften. DB Cargo zum Beispiel hat 2018 mehr als 1.800 neue Mitarbeiter eingestellt: Lokführer, Lokrangierführer und Wagenmeister, aber

auch Planer und Disponenten in der Produktion. Hinzu kommt, dass die Altersstruktur der heute Beschäftigten den Mangel in den kommenden Jahren verschärfen wird. „Der demografische Wandel schlägt mittlerweile voll durch. Wenn ich mit Logistikführungskräften rede, dann war Fachkräftemangel früher etwas, was sich am Horizont abzeichnete. Heute sind davon alle betroffen“, sagt Prof. Stölzle.

Infrastruktur

Außerdem gibt es einen limitierenden Faktor, den auch die Logistikweisen ganz klar benennen: „Die notwendige Erneuerung/Sanierung der Straßen- und Schieneninfrastruktur führt zu zahlreichen Baustellen teilweise mit zu langer Laufzeit. Es fehlt zudem die Basis für eine intelligente Verkehrssteuerung. Die Infrastruktur ist trotzdem weiterhin marode. Dies führt zu Effizienzverlusten, höherem Zeitaufwand und steigenden Kosten in der Logistik.“

Fast die Hälfte der Autobahnbrücken beispielsweise ist zwischen 1965 und 1975 gebaut worden. Heute müssen sie mindestens grundsaniert oder neu gebaut werden, hat das Institut für Wirtschaft schon im Jahr 2017 festgestellt. Noch dramatischer sind die Infrastrukturmängel auf den Wasserstraßen: Etwa 600 Schleusen und Wehre sind im Durchschnitt 70 beziehungsweise 65 Jahre alt. Die alten Anlagen fallen häufig aus, zudem sind sie für heutige Schiffe zu klein.

Ähnlich sieht es bei den Schienenwegen aus: Fast 10.000 Eisenbahnbrücken wurden vor dem Ersten Weltkrieg gebaut. Heute liegt das Durchschnittsalter der Eisenbahnbrücken in Deutschland bei etwa 56 Jahren. Auch hier herrscht großer Sanierungsbedarf. Um die Bahn politisch zu unterstützen, will der Bund das Schienennetz ausbauen: 29 zusätzliche Schienenprojekte sind als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit erhalten 22 Neu- und Ausbauprojekte, sechs Ausbauprojekte von Eisenbahnknoten sowie Maßnahmen für den Einsatz von 740 Meter langen Zügen die höchste Dringlichkeitsstufe. „Wir bringen zusätzliche Schienenpro-



jekte aufs Gleis, die ein echter Gewinn für das gesamte Schienennetz und die Regionen sind. Mit ihnen beseitigen wir Engpässe, schaffen mehr Kapazitäten und stellen die Infrastruktur für den Deutschlandtakt bereit“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Nun fließt viel Geld in die Modernisierung der Infrastruktur. Doch zum einen dauern viele Bauprojekte Jahre, zum anderen führen viele Bauprojekte ausgerechnet jetzt dazu, dass die Infrastruktur noch weniger nutzbar ist als zuvor.

„Es ist völlig ausgeschlossen, dass die Infrastruktur in dem Maße wächst, wie der Verkehr wächst. Das gilt für alle Verkehrsbereiche“, sagt deshalb Prof. Stölzle von der Universität St. Gallen. „Die alte Forderung, das wirtschaftliche Wachstum vom Verkehrswachstum zu entkoppeln, ist bislang nicht umgesetzt worden. Im Gegenteil: Die Wirtschaft wird immer transportintensiver.“

Bemerkenswert in dem Zusammenhang ist allerdings ein internationaler Vergleich: So hat die Weltbank 2018 beim Logistics Performance Index Deutschland zum dritten Mal in Folge zum Top-Standort unter 160 Ländern gekürt. Dabei fließen Bewertungen der jeweils wichtigen Haupt-handelspartner und von ausländi-

schen Logistikkienstleistern in das Rating ein. Und die positionieren Deutschland in der Kategorie „Qualität der Handels- und Transportinfrastruktur“ an erster Stelle.

Deutschlandtakt: ein abgestimmter, vertakteter Zugfahrplan für ganz Deutschland – vom regionalen Nahverkehr bis hin zu den Hauptverkehrsachsen. Der Deutschlandtakt ist im Koalitionsvertrag 2018 verankert und wird auch für den Güterverkehr Vorteile bringen, z. B. durch spezielle Trassen und den gezielten Infrastrukturausbau.

Ziele des Zukunftsbündnisses Schiene

- **Kapazitäten ausbauen:**
Milliardeninvestitionen in Elektrifizierung, Netz und Technik (ETCS)
- **Wettbewerbsfähigkeit stärken:**
weiterentwickelte Regeln zur Trassenvergabe und -preisgestaltung, Interoperabilität von Tarifen für vernetzte Angebote
- **Lärmemissionen senken:**
Lärmschutz am Gleis und Einsatz leiserer Züge, damit die Bahn für alle ein guter Nachbar ist
- **Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen fördern:**
autonomes Fahren auf der Schiene, Elektromobilität (z. B. Brennstoffzellentechnik)

E-Commerce verändert die ganze Logistikbranche

Gleichzeitig verändern sich aber die Güterströme in Deutschland. Der boomende E-Commerce lässt die Versorgungsketten länger werden. Bei Lagerung, Kommissionierung, Transport, Auslieferung und teilweise der Bezahlung der Ware nehmen die Services zu. „Auch die Unternehmen aus dem Bereich Ladungsverkehr, Stückgut und Kombiniertem Verkehr legen zu“, sagt Martin Schwemmer



„Der Handel verändert sich rasant: Der stationäre Handel öffnet sich weiter und baut den Multi-Channel-Vertrieb aus.“

MARTIN SCHWEMMER
Fraunhofer-Arbeitsgruppe
für Supply Chain Services, Nürnberg

von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS in Nürnberg. Die Arbeitsgruppe präsentierte im November die aktuelle Studie Top 100 der Logistik 2018/19. „Der Handel verändert sich rasant, der stationäre Handel öffnet sich weiter und baut den Multi-Channel-Vertrieb aus“, sagt Schwemmer. „Viele Logistiker sehen jetzt klar die Notwendigkeit, um zu investieren.“ Weil die Sendungen kleinteiliger werden, ist vor allem Flexibilität der Schlüssel zum Erfolg.

„Da ist es durchaus möglich, dass die Schiene einen Teil der Wertschöpfung übernehmen kann“, sagt Schwemmer. Vor allem im Kombinierten Verkehr stecke für den Verkehrsträger viel Potenzial. Allerdings müsse die Bahn die Flexibilität und Slots bieten, die in das System der Händler passten.

Hinzu komme, dass viele Spediteure bislang keinen Berührungspunkt mit der Bahn gehabt hätten. Deshalb müssten Unternehmen wie DB Cargo ihre Angebote leichter

„Wir bringen zusätzliche Schienenprojekte aufs Gleis, die ein echter Gewinn für das gesamte Schienennetz und die Regionen sind.“

ANDREAS SCHEUER
Bundesverkehrsminister

PLATTFORM VS. LOGISTIKER

Dr. Steffen Wagner ist Partner und Head of Transport & Leisure bei der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Er beschäftigt sich seit 1997 mit den Bereichen Transport, Services und Infrastruktur.



— Dr. Steffen Wagner, KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Auf dem Logistikkongress in Berlin hat Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier im Oktober 2018 an die Branche in Deutschland appelliert, weltweite Plattformen für die Logistik zu schaffen. Sind solche Plattformen tatsächlich ein wichtiges Symbol für die digitale Transformation einer ganzen Branche?

DR. STEFFEN WAGNER — Plattformen haben tatsächlich das Potenzial, herkömmliche Geschäftsmodelle zu verändern. So sind manche Plattformen nicht nur ein reiner Marktplatz für Transportleistungen, sondern gehen einen Schritt weiter und bieten zum Beispiel bei der Abwicklung von Landtransporten eine Fülle von Zusatzleistungen an. Früher rief der Verlager bei einem Spediteur an und ließ sich ein entsprechendes Leistungspaket schnüren. Heute können einige dieser Leistungen bereits über Plattformen abgewickelt werden. Das setzt allerdings voraus, dass die Anbieter der betreffenden Transportleistungen diese auch möglichst in Echtzeit bepreisen können müssen. Das ist eine sehr große Herausforderung für die kleinen und mittleren Betriebe, da diese in der Regel schlicht nicht die dafür erforderliche (digitale) Transparenz über ihre Prozesse haben.

Was bedeutet das denn für Logistikunternehmen?

SW — Wir müssen berücksichtigen, dass sich in den kommenden Jahren die Frachtvolumina weiter strukturell ändern werden. Die Sendungen werden immer kleinteiliger und erfordern flexiblere Lösungen. Auf der anderen Seite ist der Frachtraum begrenzt; hinzu kommen Fahrermangel, steigende Dieselpreise, Mauterhöhung und anstehende Investitionen in neue Antriebe: All das treibt die Kosten. Die Folgen sind zum einen eine stärkere Konsolidierung im Anbietermarkt. Zum anderen aber auch mehr Insourcing aufseiten der auf Verlässlichkeit angewiesenen Verlager – zumindest der planerischen Leistungen.

Was heißt das heute?

SW — Es gibt aus meiner Sicht für kleine Logistiker drei grundsätzliche Möglichkeiten: Sie verkaufen ihr Geschäft beziehungsweise bringen es in eine größere Einheit ein, sie kooperieren stärker mit einem großen Verlager (zum Beispiel in Form einer Art Insourcing) oder sie integrieren sich in für sie relevante Plattformen – vorausgesetzt, sie haben die Datengrundlage. Entscheidend für den Logistiker ist schlicht die Frage, ob beziehungsweise wie es gelingt, die immer flüchtiger werdende Kundenschnittstelle aufrechtzuerhalten. Um diese zu sichern, haben die großen Logistikdienstleister schon längst eigene Plattformen aufgebaut. Spannend wird sein, welche davon sich in einigen Jahren am Markt durchgesetzt haben werden.

► zugänglich machen und den Kunden die Möglichkeit bieten, auch kleine Liefermengen unkomplizierter transportieren zu lassen.

Trend zu mehr Nachhaltigkeit

Lastenfahrräder, Elektrofahrzeuge, Künstliche Intelligenz zur Routenplanung und der perfekt geplante Einsatz von unterschiedlichen Verkehrsträgern sind Beispiele dafür, wie ernst Logistiker klimafreundlichere Lieferketten nehmen: Nachhaltigkeit bleibt im Jahr 2019 ein großes Thema. „Wir nehmen das als einen relevanten Trend wahr“, bestätigt Martin Schwemmer. „Allerdings ist die Nachhaltigkeit nicht intrinsisch motiviert, sondern wird zum Beispiel durch politische Regelungen oder durch Kunden gefordert.“ Vor allem Logistiker wie die Expressdienstleister seien näher am Endkunden und spürten mehr Druck, ihre Nachhaltigkeit auszuweisen. Gerade für die Unternehmen im Schienengüterverkehr sei der Bedarf



„Die Digitalisierung führt schon heute zu mehr Transparenz – wir haben ja heute viel mehr Wissen über unsere Lieferketten als früher.“

WOLFGANG STÖLZLE
Professor für Logistikmanagement

Picking: (von engl. „to pick“ für nehmen oder auswählen) die Tätigkeit, in einem Lagerbetrieb Ware von einer Lagereinheit für einen Auftrag zu entnehmen.

PICKING-METHODEN:

1. Kommissionierung mit Pickzettel

- Auf dem Pickzettel stehen Lagerplatz, Artikelnummer und Menge

2. Pick-by-Scan

- Ein mobiles Datenerfassungsgerät (MDE) in der Hand oder am Stapler enthält den detaillierten Kommissionsauftrag

3. Pick-by-Voice

- Ein MDE wird mittels Sprach-eingabe (Mikrofon) gesteuert, die Ausgabe des Auftrags erfolgt akustisch, zumeist per Kopfhörer

4. Pick-by-Light

- Lichtsignale zeigen direkt am Lagerplatz, welche Position in welcher Menge für einen Auftrag entnommen werden muss

5. Pick-by-Vision

- Relevante Daten werden per Datenbrille im Blickfeld des Kommissionierers angezeigt
- Integrierte Wegführung optimiert die Laufwege
- Steuerung des Systems mittels Spracherkennung

an nachhaltigen Transportlösungen eine große Chance, ihren Anteil im Modal Split zu erhöhen, weil die Bahn durch effiziente und elektrifizierte Verkehre emissionsärmer sei als beispielsweise der Lkw. Allerdings kommt es auf wettbewerbsfähige Kosten an. „Bislang müssen sich nachhaltige Lieferketten rechnen“, erläutert Schwemmer. Dabei kommt der Bahn entgegen, dass sie bei einigen Kosten wie den Trassenpreisen entlastet wird. Ihr stärkster Konkurrent, der Lkw, wird jedoch durch höhere Maut und möglicherweise steigende Treibstoff-

preise belastet. Auch der soziale Aspekt der Nachhaltigkeit wird immer wichtiger: Angesichts des Fachkräftemangels kommt es darauf an, das Unternehmen attraktiv zu machen – für bestehende und künftige Mitarbeiter.

Über allem steht der digitale Wandel

Und schließlich die digitale Transformation. Der Digitalisierung wird vorausgesagt, dass sie durch technische Lösungen viele Probleme auf einmal löst. Automatisierung und Künstliche Intelligenz (KI) helfen, den Fachkräftemangel zu überwinden. KI und Data Analytics sorgen für eine effiziente Nutzung der begrenzten Infrastruktur und damit für mehr Nachhaltigkeit – genauso wie Lang-Lkw, Platooning, längere Züge und selbstfahrende Fahrzeuge. Das ist sicher ein Grund dafür, warum Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier beim BVL-Logistikkongress im Oktober in Berlin einen Appell an die Unternehmen richtete, sich stärker um die Digitalisierung zu kümmern – und den Aufbau von digitalen Plattformen voranzutreiben (siehe Interview mit Steffen Wagner auf Seite 14). ▶

Platooning: (von engl. „Platoon“ für einen militärischen Zug) in der Entwicklung befindliches System für den Straßenverkehr, bei dem mehrere Fahrzeuge mithilfe eines technischen Steuerungssystems in geringem Abstand fahren, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen.

In einer Pilotphase wurden Lkw-Kolonnen im Regelbetrieb von DB Schenker über mehrere Monate im realen Straßenverkehr auf der A9 zwischen München und Nürnberg getestet. Auf der 145 Kilometer langen Strecke wurden seit Ende September 2018 täglich bis zu drei Fahrten im Logistikalltag realisiert. Zum ersten Mal saßen dabei keine Testfahrer, sondern Berufskraftfahrer von DB Schenker am Steuer.



► „Die Digitalisierung führt schon heute zu mehr Transparenz – wir haben ja heute viel mehr Wissen über unsere Lieferketten als früher“, erläutert Prof. Stölzle. Mit dem Ergebnis, dass viele Unternehmen nun mit digitalen Angeboten auf den Markt drängten. Allerdings fehlten noch viele Standards, bemängelt Martin Schwemmer. Die Bandbreite der heute verwendeten digitalen Tools sei sehr breit – vom 3D-Druck über die Lokalisierung und Tourenplanung bis zur Datenbrille für das Picking. „Das sorgt auch für viel Unsicherheit“, so Schwemmer. „Viele Unternehmen warten ab, weil sie unter hohem Kos-

tendruck stehen.“ Digitale Projekte werden erst eingeleitet, wenn sich der Business Case rechnet.

Entscheidungen stehen jetzt an

Doch der Weg in das digitale Unternehmen ist steinig. Die Transformation muss im laufenden Betrieb stattfinden. Wenn alle Systeme rund um die Uhr laufen, 365 Tage im Jahr, wenn alle Mitarbeiter unter hohem Leistungsdruck stehen, dann sind die Kapazitäten für Neuerungen denkbar knapp.

Das allein ist für die Logistikbranche schon ein schwieriges Feld.

Dazu kommen noch weitere Ungewissheiten, die die Wirtschaft fundamental prägen. Bekennen sich Politiker zum offenen Handel oder schaffen sie einen neuen Protektionismus? Und führt dies eventuell zu einer nationalen oder regionalen Rückbesinnung? Sorgt die Automatisierung weltweit für Wachstum? Wie verändert der Klimawandel die globalen Fertigungskonzepte? Und wer ist in der Lage, darauf schon heute gültige Antworten zu finden? ●

INDUSTRIEN IM WANDEL

Auf den folgenden Seiten zeigen wir Ihnen, was die verschiedenen Industriezweige in Deutschland, in Europa und der Welt beschäftigt. Und mit welchen Veränderungen sich letztlich auch die Logistikunternehmen arrangieren müssen.



3,68 15,33 76,54
DE EU Welt
Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2018
(in Bio. €)



42,4 168,1 1.808
DE EU Welt

Stahlproduktion 2018
(Rohstahl, in Mio. t)
→ S. 22-25



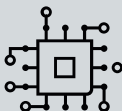
5,65 22 73,5
DE EU Welt

Automobilproduktion 2017
(in Mio. St.)
→ S. 26-27



175,1 490,1 7.730
DE EU Welt

Kohleförderung 2017
(in Mio. t)
→ S. 28-31



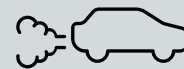
15,3 23,5 28,6
DE Norwegen Südkorea

Geschwindigkeit der Internetanschlüsse (in Mbit/s)
→ S. 32-35



15,1 776
DE Welt

Containerumschlag 2017
(in Mio. TEU)
→ S. 36-38



0,905 3,5 36,15
DE EU Welt

CO₂-Emissionen 2017
(in Mrd. t)
→ S. 39-41



— Der Physiker
und promovierte Öko-
nom steht seit einem
Jahr an der Spitze von
DB Cargo.



IM GESPRÄCH MIT: DR. ROLAND BOSCH

Das bringt 2019

Megatrends in der Logistik – das sind gleichermaßen Chancen wie Herausforderungen für Europas größte Güterbahn. Wie DB Cargo für 2019 und darüber hinaus aufgestellt ist, erläutert der Vorstandsvorsitzende Dr. Roland Bosch (47).

Herr Dr. Bosch, zunächst der Blick zurück – Sie sind jetzt seit einem Jahr an der Spitze von DB Cargo: Welches Resümee ziehen Sie nach dieser Zeit?

DR. ROLAND BOSCH— Ich habe die Aufgabe vor einem Jahr ganz bewusst angenommen und mache sie weiterhin gerne. Die Herausforderungen sind vielfältig, es gibt aber bereits kleine Erfolge. So sind wir im letzten Jahr inhaltlich einen ganzen Schritt weitergekommen: Wir haben 2018 unser Produktionssystem komplett in die neue Start- und Ziellogik überführt und sind insgesamt stabiler unterwegs als noch vor einem Jahr. Am meisten freut es mich, wenn Kunden oder Mitarbeiter von Fortschritten berichten. Dann weiß ich, dass wir auf dem richtigen Weg sind. In Bezug auf die Zufriedenheit mit unseren Leistungen konnten wir uns bereits bei einzelnen Kunden steigern. DB Cargo hat zwar noch einen schwierigen Weg vor sich, doch der Schienengüterverkehr hat enormes Potenzial und leistet überdies mit dem CO₂-freundlichen Transport einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz – einem der wichtigsten gesell-

„Der wichtigste Trend für uns ist, dass die Weltwirtschaft wächst und damit auch der Logistikmarkt.“

schaftspolitischen Themen, das uns schließlich alle betrifft.

Zum Jahresende wurde bekannt, dass DB Cargo den Vorstand umbaut.

RB— Ja, wir reagieren damit einerseits auf den Weggang von Raimund Stürer und den Wechsel von Michael Anslinger innerhalb des DB-Konzerns. Andererseits stellen wir uns damit auch europäischer auf. Mit Pierre Timmermans als neuen Vertriebsvorstand und Marek Staszek als neuen Produktionsvorstand konnten wir nicht nur zwei Branchenkenner gewinnen, sondern holen auch internatio-

nale Erfahrung an Bord. Der Schienengüterverkehr hat enorme Möglichkeiten in Deutschland und auf den europäischen Korridoren. Diese Chancen wollen wir stärker nutzen. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit in neuer Konstellation.

Lassen Sie uns nun den Blick nach vorn richten. Was sind die Schwerpunkte für 2019?

RB— Unsere Schwerpunkte sind und bleiben Qualität und Wachstum. 2019 wollen wir wieder auf einen Wachstumskurs zurückkehren und unsere führende Stellung im europäischen Schienengüterverkehr ausbauen. Dafür brauchen wir ein attraktives und qualitativ hochwertiges Angebot. Das erfordert zum einen Investitionen in unsere Loks und Wagen – unterstützt durch Maßnahmen zur stärkeren Automatisierung und Digitalisierung. Bereits heute ist unsere gesamte Wagenflotte für Automobiltransporte mit intelligenter Sensorik ausgestattet. Großes Potenzial liegt auch in Themen wie der digitalen Flottensteuerung und vorausschauenden Instandhaltung. Auch ▶



— Für 2019 stehen bei Roland Bosch zwei Dinge ganz oben auf der Agenda: Qualität und Wachstum.

► modernisieren wir unsere Flotte stetig, beschaffen weitere mehrsystemfähige E-Lokomotiven für die internationalen Verkehre und ersetzen alte Dieselloks durch Hybrid- und Zweikraftlokomotiven. Zum anderen, und das ist ganz wichtig, läuft weiterhin das größte Rekrutierungs- und Qualifizierungsprogramm in der Geschichte von DB Cargo.

Lassen Sie uns auf Marktentwicklungen schauen, was ist der wichtigste Trend?

RB— Ganz klar: Bis 2030 wird für den Güterverkehr mit Lkw, Bahn und Schiff allein in Deutschland ein Wachstum um 30 Prozent prognostiziert. Und wir wollen unseren Anteil am Modal Split kräftig erhöhen. DB Cargo hat sich mit den anderen Güterbahnen mit der Initiative „Rail Freight Forward“ vorgenommen, den Anteil der Schiene am gesamten euro-

„2018 haben 1.800 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei DB Cargo angefangen.“

päischen Güterverkehr bis 2030 von 18 Prozent auf 30 Prozent zu erhöhen. Um für dieses Ziel öffentlichkeitswirksam zu trommeln, haben wir zum Ende des Klimagipfels in Katowice im Dezember 2018 das längste mobile Kunstwerk der Welt, Noah's Train, auf eine Reise durch Europa geschickt. Mit diesem Zug, benannt nach der biblischen Arche, unterstreichen wir unser Klimaschutzengagement und

wollen Unterstützer für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene gewinnen. Der Güterzug machte auf seiner Tour unter anderem Halt in Berlin, Paris und Brüssel.

Wie reagiert DB Cargo dabei auf Faktoren, die Unternehmen nur bedingt beeinflussen können: unter anderem den Rückgang der Schwerindustrie, die globale Produktion oder die Dezentralisierung?

RB— Die Umstellungen durch den Rückgang der Schwerindustrie gehen wir unter anderem mit multimodalen Transportlösungen und dem Ausbau der Europa- und Chinaverbindungen an. Mit unserem europäischen Netzwerk besitzen wir dabei einen strategischen Wettbewerbsvorteil, den wir noch weiter ausbauen müssen. So können wir für unsere Automobilkunden problemlos Werke in Osteuropa bedienen. Weltweit nutzen wir das enorme Wachstumspotenzial Chinas und intensivieren unser Engagement entlang der Neuen Seidenstraße.

DBeco neutral

Kompensation der CO₂-Emissionen auf allen Strecken, indem DB Cargo Klimaschutzzertifikate erwirbt. Mit den Geldern werden nachhaltige Projekte in aller Welt unterstützt, die den Ausbau der erneuerbaren Energien fördern und damit zur Reduktion von CO₂-Emissionen beitragen.

DBeco plus

Mit dem Produkt **DBeco plus** wird der Transport der Güter in Deutschland und Österreich vollständig CO₂-frei abgewickelt. Die Traktion erfolgt mit Strom aus erneuerbaren Quellen. Ein Zertifikat belegt die Menge der CO₂-Einsparung.

Der Rückgang des Kohleabbaus in Deutschland schreitet voran, auch aus Gründen der Nachhaltigkeit. Auf der anderen Seite boomen die Stahl- und Automobilindustrie. Wie gelingt hier der Spagat?

RB— Das steuern wir über eine gezielte Ansprache im Vertrieb, indem wir den gesamten Markt systematisch

bearbeiten. Wenn auf der einen Seite ein Verkehr wegbricht, müssen wir diesen auf der anderen Seite mit neuen Aufträgen kompensieren. Das Marktpotenzial dafür ist vorhanden: Wir haben Bestandskunden, mit denen wir im letzten Jahr um 25 Prozent gewachsen sind. Außerdem stellen wir uns darauf ein, mehr leichte Güter zu transportieren. Wir profitieren spürbar von dem Trend, dass mehr und mehr Unternehmen nachhaltig unterwegs sein wollen. Und es ist nun mal kein Transportmittel nachhaltiger als die Schiene.

Die Politik verbessert gerade die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr. Wie möchte DB Cargo an dem prognostizierten Wachstum teilhaben?

RB Der Masterplan Schienengüterverkehr der Bundesregierung ist für uns ein deutliches Signal der Politik, um mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen. Die Förderung der Trassenpreise gibt uns Rückenwind. Einerseits werden wir diese Mittel gezielt für Wachstumsverkehre einsetzen, andererseits um die Qualität zu verbessern und in Loks und Wagen zu investieren. Von alledem profitieren letztlich unsere Kunden. Daneben hilft uns der Masterplan auch im Hinblick auf unsere internationalen Verkehre. Wir arbeiten derzeit intensiv an unseren Prozessen, um Transportgeschwindigkeit und Verlässlichkeit auf den paneuropäischen Korridoren zu verbessern. Das Ziel: von einer Güterbahn mit 16 Landesgesellschaften hin zu einer Produktion mit länderübergreifenden Leistungsketten.

Wachstum setzt voraus, dass man über genügend Personal und Assets verfügt. Wie ist der aktuelle Stand bei DB Cargo?

RB Wir wollen sowohl auf der Lok- und Wagenseite als auch auf der Personalseite eine Ressourcenbasis schaffen, um Marktchancen auch zu nutzen. Wir haben bereits im Sommer 2017 mit einem sehr ehrgeizigen Einstellungs- und Qualifizierungs-

programm begonnen. Mit Blick auf Wachstum und demografischen Wandel müssen wir hier weitermachen und unsere Anstrengungen 2019 erhöhen. 2018 haben 1.800 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei DB Cargo angefangen und auch in Zukunft werden wir weiterhin auf hohem Niveau einstellen. Die Weichen stehen also voll auf Wachstum, auch wenn der Effekt bei den Kunden oft noch nicht direkt spürbar ist. Denn viele der neuen Kolleginnen und Kollegen befinden sich noch in der Ausbildung und die neuen Wagen rotieren noch nicht mit der nötigen Effizienz.

DB Cargo möchte für seine Kunden ein verlässlicher Partner sein. Wie wollen Sie Ihre Kunden von der Schiene überzeugen?

RB Ganz einfach: In erster Linie wollen wir liefern. Wir wollen unsere Kunden mit Leistung und Qualität überzeugen – dafür arbeiten die Kollegen jeden Tag hart. Und dafür holen wir uns seit 2017 das Kundenfeedback nicht mehr nur jährlich, sondern monatlich ein. Wir sehen dadurch sehr zeitnah, wo es hakt und wo wir gegebenenfalls nachsteuern müssen. Für uns gilt: Wir müssen bei unserer Ressourcenbasis nachlegen, damit wir die enorme Nachfrage auch zuverlässig und zur vollsten Zufriedenheit der Kunden bedienen können. Auch der Zugang zur Schiene wird digitaler und damit einfacher. 2019 werden wir uns deswegen auch verstärkt bei Xrail engagieren und den Anschluss an die entsprechende Brokerplattform im Einzelwagenverkehr schaffen. Für unsere eigene Plattform – jetzt unter dem neuen Namen „link2rail“ – arbeiten wir an weiteren Services.

Was haben Sie sich persönlich vorgenommen – was möchten Sie als Vorstandsvorsitzender mit DB Cargo am Ende des Jahres erreicht haben?

RB Wir haben viel geschafft, wenn ich am 31. Dezember bei unseren Kunden anrufe und sie mir sagen, dass sie insgesamt zufriedener mit DB Cargo und unserer Leistung oder gar neuen Angeboten sind, dass sie rechtzeitig

DR. ROLAND BOSCH

VITA

2002: Leiter „Strategische Planung, Regionalstrategien und Wettbewerbsanalyse“ bei DaimlerChrysler

2005: Finanzchef für DaimlerChrysler Nordostasien in Peking

2010: Vorstand Finanzen der DB Netz AG

2013: Vorstand Produktion der DB Netz AG

Seit Dezember 2017: Vorsitzender des Vorstands der DB Cargo AG

bei Problemen informiert wurden und wir in diesen Fällen eine gute Lösung gefunden haben. Denn das zeigt: Die Arbeit an unseren Prozessen und unsere Investitionen in Qualität und Wachstum haben sich ausgezahlt – auch für die Motivation der DB Cargo-Mannschaft. Außerdem ist mir wichtig, dass alle unsere Mitarbeiter verstehen, an welchen Rädchen sie selbst drehen können, und sich auch trauen, Dinge umzusetzen und zu ändern. Ganz nach dem Motto: Entscheidungen im Sinne des Kunden sind immer gute Entscheidungen. Wie wir dieses Verhalten stärken können, darüber diskutieren wir 2019 erneut im internen Dialogformat „Vorstand vor Ort“.

link2rail

link2rail ist die zentrale Kundenplattform für alle digitalen Services von DB Cargo. Neben den bereits bekannten Lösungen von *myRailportal* werden Services über den reinen Portalcharakter hinaus entwickelt, welche unsere Kunden zukünftig bei der Digitalisierung ihrer Logistikprozessen noch besser unterstützen sollen. Wir bieten die Anbindung von Funktionen an Kundensysteme mit moderner Technologie und anwenderorientierten, einfachen Zugriff per App.

WIRTSCHAFTSTREND

N° 1

Auf stabilem Kurs

Die deutsche Stahlindustrie steht vor gewaltigen Aufgaben. Mit DB Cargo hat sie einen zuverlässigen Partner.

STAHLTRANSPORTE VON DB CARGO IN ZAHLEN

Vertriebsbereich Industrial Sales 2017/18

Beförderte Tonnage (t)	71,2 Mio.
Verkehrsleistung (tkm)	25.708 Mio.
Ø Transportentfernung (km)	361
Anteil Einzelwagen (t)	44 %
Anteil Ganzzüge (t)	56 %
Anteil national (€)	48 %
Anteil international (€)	52 %
Anzahl Güterwagen	37.906
Anzahl beförderte Güterwagen (nicht Bestand)	1.127.576

Für die Stahlindustrie in Deutschland war 2018 ein Jahr voller Herausforderungen. Während der Zollstreit zwischen den USA und China weiterhin das weltweite Wirtschaftswachstum bedroht, werden europäische Hersteller und Logistikdienstleister mit steigenden Ausgaben für CO₂-Zertifikate belastet. Hinzu kommt die technologische Herausforderung, digitale Lösungen zur Effizienzoptimierung entlang der gesamten Lieferkette der Stahlerzeugung und Logistik erfolgreich zu entwickeln und zu etablieren.

Auch vor der Stahlschrottverwertung macht die Transformation der Stahlbranche keinen Halt. Auf der einen Seite stagniert der Stahlschrottversand in Deutschland, auf der anderen Seite erfährt der globale Markt einen anhaltenden Aufschwung. Wie soll die Hauptbranche Stahl mit diesen Einflüssen umgehen? Und welche Entwicklungen lassen sich daraus für die Randbranche Stahlrecycling ableiten?

Dr. Hilker: „Maßnahmen für deutliche Kapazitätserhöhungen bei DB Cargo eingeleitet.“

Trotz aller Herausforderungen, denen sich die Branche im vergangenen Jahr stellen musste, zieht Dr. Jörg Hilker, Senior Vice President Industrial Sales bei DB Cargo, ein positives Fazit: „DB Cargo konnte erneut gegenüber

dem Vorjahr zusätzliche Mengen fahren.“ Das werde sich laut Hilker noch steigern lassen: „Wir haben bereits ab 2017 alle am Markt verfügbaren geeigneten Güterwagen angemietet und auch entschieden, die Flotte durch Neubeschaffungen deut-



„2019 erwarten wir weiterhin Rückenwind für Stahltransporte auf der Schiene, generell sind die Marktaussichten stabil.“

DR. JÖRG HILKER
Senior Vice President Industrial Sales
bei DB Cargo



— *Wirtschaftsfaktor Stahl: Die Stahlindustrie beschäftigt in Deutschland etwa 96.000 Menschen.*

lich zu erweitern. Nachdem viele Wagen bereits 2018 ausgeliefert worden sind, werden in den kommenden beiden Jahren weitere dazu kommen.“

Zudem werden auch die personellen Kapazitäten im operativen Produktionsbereich deutlich und nachhaltig erhöht: „Die bereits eingeleiteten Maßnahmen werden ab 2019 zu einer deutlichen Kapazitätserhöhung bei DB Cargo führen.“ Im vergangenen Jahr, so Hilker, habe sich sehr deutlich gezeigt, dass das Schienensystem für einen umweltgerechten Umbau der deutschen und europäischen Verkehrsstrukturen unverzichtbar ist. Für 2019 erwarte DB Cargo weiterhin Rückenwind für Stahltransporte auf der Schiene, generell seien die Marktaussichten stabil. „Dies gilt auch unabhängig von vorübergehenden Rückgängen der Automobilproduktion aufgrund der bekannten Zulassungsproblematik oder Zolldiskussionen weltweit.“

Dr. Cosson, BDSV: „Für die Stahlrecyclingbranche ist 2018 zufriedenstellend verlaufen.“

Diese stabile Entwicklung zeigt sich auch in der Stahlrecyclingbranche. Charakteristisch für diesen Wirtschaftszweig ist, dass er von Wohl und Wehe ihrer größten Kundengruppe – der deutschen Stahlindustrie – unmittelbar abhängig ist. Es gilt das geflügelte Wort: Hat die deutsche Stahlindustrie Schnupfen, dann haben die deutschen Stahlrecyclingbetriebe Lungenentzündung. Für die Stahlrecyclingbranche ist das Jahr 2018 zufriedenstellend verlaufen. Das betrifft sowohl die Mengen als auch die Preisentwicklung für den Sekundärrohstoff Schrott.

„Mit der Stahlindustrie teilt die Stahlrecyclingbranche auch den Umstand, ganz am Anfang der Wertschöpfungskette zu stehen“, sagt Dr. Rainer Cosson, Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e. V. (BDSV). „Dies bedeutet einerseits, dass konjunkturelle Schwankungen dort zuerst ankommen. Andererseits führen diese frühen Ausschläge oft zu Überreaktionen. Die Stahlrecyclingbranche hat sich darauf eingestellt, mit erratischen Ausschlägen, insbesondere im Preisbereich, zu leben.“ 2018 seien die Schwankungen vergleichsweise moderat gewesen, sagt Cosson, obgleich zum Jahresende hin die Vorbote einer konjunkturellen Abkühlung in der deutschen Wirtschaft spürbar geworden seien.

Dr. Cosson, BDSV: „Güterbahn muss Flexibilität und Preiswürdigkeit verbessern.“

Besondere Herausforderungen stellten für die Stahlrecyclingbranche der sich immer mehr abzeichnende Fachkräftemangel und die unzureichende Infrastruktur für die Warentransporte dar. „Zudem hat der heiße Sommer zu extremem Niedrigwasser auf den Bundeswasserstraßen geführt, wo durch die Kapazitäten der Binnenschifffahrt erheblich beeinträchtigt wurden.“

INDUSTRIAL SALES

Der Vertriebsbereich Industrial Sales transportiert mit einer großen Fahrzeugflotte und der Fachkompetenz seines Branchenteams im Jahr rund

71,2

Mio. Tonnen Stahl für die Stahlindustrie, davon ca.

8

Mio. Tonnen Schrott. Darüber hinaus beliefert Industrial Sales die Stahlindustrie mit rund

3

Mio. Tonnen Kohle und

15

Mio. Tonnen Erz.

► Verhalten optimistisch sei seine Branche zwar, dass die Gesamtwirtschaft 2019 eine konjunkturelle Delle zu meistern haben wird – aber keine Rezession drohe: „In der Stahlrecyclingbranche stellen wir uns auf eine hinreichend befriedigende geschäftliche Weiterentwicklung ein. Stahl wird seine Stellung als weltweit wichtigster Werkstoff weiter ausbauen.“

Kardinalprobleme Fachkräftemangel und schlechte Infrastruktur

Zu meistern seien indes die „Kardinalprobleme“ des Fachkräftemangels und der schlechten Infrastruktur: „In personeller Hinsicht bringen die vom Gesetzgeber angeschobenen Verbesserungen für die Anwerbung von Fachkräften aus dem Nicht-EU-Raum womöglich Entlastungen. In der BDSV arbeiten wir deshalb weiter intensiv daran, das Image der Arbeitsplätze in den Betrieben zu verbessern: Unsere Betriebe sind Bestandteil der Umweltwirtschaft; sie helfen, natürliche Rohstoffe zu schonen und Emissionen klimaschädlicher Gase deutlich zu reduzieren.“

In verkehrlicher Hinsicht wollen wir gemeinsam mit den Unternehmen der Güterbahn – vor allem mit DB Cargo – zu konkreten Fortschritten gelangen. Die Güterbahn ist ökologisch vorteilhaft, muss sich jedoch hinsichtlich Flexibilität und Preiswürdigkeit deutlich verbessern.

Dr. Hilker: „Teure CO₂-Zertifikate erfordern grundlegende Veränderungen in Stahlproduktion und Logistik.“

Tatsächlich werde, darauf weist Dr. Jörg Hilker von DB Cargo hin, das Thema Klimawandel und seine Auswirkungen auf die Logistikketten in der Zukunft weiter an Dynamik gewinnen. Es erfordere schnelle und klare Entscheidungen: „Die wirtschaftliche Belastung durch zunehmend teurer werdende CO₂-Zertifikate erfordert grundlegende Veränderungen in der Stahlproduktion, aber auch in der Logistik – dabei wird die Schiene einen entscheidenden Beitrag leisten. Allerdings müssen rechtzeitig



„Wir können nur darauf vertrauen, dass sich bei der EU die Erkenntnis Bahn bricht, dass ein deindustrialisierter EU-Wirtschaftsraum gravierende Flurschäden für die EU als Ganzes anrichten würde.“

DR. RAINER COSSON
BDSV-Geschäftsführer

Vereinbarungen getroffen werden, weil die Kapazitätserweiterungen auf der Schiene längerfristig vorbereitet werden müssen.“

Schwerpunkt Prozessdigitalisierung

DB Cargo werde laut Dr. Jörg Hilker neben den Umweltherausforderungen, dem Kapazitätsaufbau und der Qualitätsverbesserung 2019 auch die Themen Digitalisierung der Prozesse im Unternehmen sowie Schnittstellen zum Kunden weiter mit hoher Geschwindigkeit vorantreiben. Große Effekte seien dabei durch die Ausstattung aller Güterwagen mit GPS und weiterer Sensorik zu erwarten: „Ende 2019 werden zum Beispiel alle

Coil-Transportwagen ausgerüstet sein. Damit ist es erstmals auf Knopfdruck möglich, den Standort und den Beladezustand im In- und Ausland zu erkennen.“ Mit dem ab 2020 schrittweise verfügbaren neuen Steuerungssystem für das Einzelwagensystem werde es zudem möglich sein, deutlich verbesserte Empfangszeitpunktinformationen automatisiert verfügbar zu machen.

BDSV-Transformation zum digitalen Mitmachverband

Die digitale Transformation aller Arbeitsschritte in der Stahlrecyclingwirtschaft sei auch ein zentrales Thema, das bei der BDSV einen übertragenden Stellenwert hat, erklärt Dr. Rainer Cosson: „2018 haben wir deshalb einen Fachausschuss Digitalisierung an den Start gebracht, der den Mitgliedsunternehmen Orientierung im gesamten Digitalisierungsbereich bieten wird. Auch innerhalb des Verbandes setzen wir voll auf die digitale Transformation. Auf der Agenda für 2019 steht, dass sich der „Mitmachverband“ BDSV zum „digitalen Mitmachverband“ fortentwickelt. Dazu werden wir ein Intranet für alle Verbandsmitglieder implementieren. Wir versprechen uns davon, die Interessen unserer Verbandsmitglieder noch effektiver vertreten und durchsetzen zu können.“ ●

Mehr zum Thema Digitalisierung finden Sie ab Seite 32.



Dr. Jörg Hilker,
Senior Vice President Industrial Sales, DB Cargo AG
joerg.hilker@deutschebahn.com



— Heute werden weltweit jährlich etwa 1,8 Mrd. Tonnen Rohstahl erzeugt.

WIRTSCHAFTSTREND

N° 2

Boomende Automobil- industrie

„Die Weltbevölkerung wächst, und immer mehr Menschen wollen mobil sein. Für sie ist das eigene Auto ein Traum, weil es individuelle Mobilität mit Komfort und sozialem Status verbindet.“

Der Weltmarkt für Pkw ist 2018 um zwei Prozent gewachsen, in Europa lag das Wachstum bei einem Prozent. 2018 hat die deutsche Industrie daher neue Rekorde verbucht: Die deutschen Pkw-Hersteller konnten 2018 ihre weltweite Produktion auf 16,7 Mio. Einheiten steigern, ein neuer Höchststand, so Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA).

Doch ungewiss ist, ob und wie sich das Wachstum im Jahr 2019 fortsetzt. „Die deutsche Automobilindustrie steht vor einem enormen Transformationsprozess. Ob Digitalisierung oder vernetztes und automatisiertes Fahren, ob effiziente Antriebe oder Mobility Services: Als Technologietreiber ist die deutsche Automobilindustrie besonders gefordert“, so Mattes.

Die Automobilindustrie setzt Maßstäbe

Diese Transformation hat großen Einfluss auf die Logistikbranche, denn die Automobilindustrie ist für die Logistikunternehmen weiterhin maßgeblich. Mit ihren Anforderungen an

Service und Qualität hat die Industrie Maßstäbe gesetzt, die später andere Branchen übernommen haben. Auch sind die Logistikdienstleistungen längst Teil der Wertschöpfung der Automobilhersteller geworden. In Europa verbinden spezialisierte Dienstleister die Werke durch dezidierte Netzwerke. Sie versorgen die Werke mit Material und bringen Fahrzeuge aus den Werken zu den Häfen und zu Distributionsplätzen in aller Welt.

Dabei steigen die Anforderungen an die Qualität der Netzwerke immer weiter: Die Modellvielfalt nimmt zu. Die Automobilhersteller müssen hoch flexibel agieren, um sich auf die sich dynamisch verändernden Märkte einzustellen. Für die Transportunternehmen bedeutet das, dass die Auslastung der Netzwerke immer schwieriger zu planen ist. Will die Logistikbranche künftig am Wachstum partizipieren, muss sie sich also weiterentwickeln.

Die Transformation der Industrie mitgestalten

DB Cargo ist einer der wichtigsten Logistikdienstleister für die Branche – mit Lösungen bis in die Werke der



— Mit mehr als 250 Zügen täglich transportiert DB Cargo sowohl Fertigfahrzeuge als auch Komponenten.

Hersteller hinein. Doch die Güterbahn hat schon lange reagiert. Um ihre Systeme effizient und flexibel gestalten zu können und gleichzeitig eine hohe Qualität auch bei Störfällen zu garantieren, bietet DB Cargo intermodale Netzwerklösungen. Dabei agiert die Bahn im Sinne eines Lead Logistics Providers und bietet alle notwendigen Logistikdienstleistungen aus einer Hand. Gleichzeitig hat sie ihr europäisches Netzwerk ausgebaut und ist auf vielen Korridoren mit dem Vertrauen der Kunden gewachsen.

„Wir sind als einer der wesentlichen Logistikdienstleister gefordert, den Transformationsprozess der Automobilindustrie durch umweltgerechte Logistiklösungen mitzugestalten“, sagt Jens Nöldner, CEO von DB Cargo Logistics GmbH.

Da ist beispielsweise der Innovationstreiber E-Mobilität. Nach Angaben des VDA wollen allein die deutschen Hersteller in den kommenden zwei Jahren ihr Angebot von 30 auf mehr als 100 Modelle mit Elektroantrieb erhöhen. Neue Antriebe und Fahrzeugkonzepte aber können zu neuen Nachschubwegen führen. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung sorgen dafür,

dass immer mehr Abläufe automatisiert werden.

Gleichzeitig führen Automatisierung und Elektrifizierung der Antriebe vermutlich nicht zur Reduktion von Bauteilen – und damit von Transportgut –, sondern eher zu mehr Komponenten: vor allem elektronische Bauteile wie Sensoren.

Innovationen im partnerschaftlichen Geist

„Um auf solche Trends reagieren zu können, brauchen wir neue Ideen, mehr Innovationen und eine hohe Investitionsfähigkeit“, sagt Nöldner. Die DB Cargo-Gruppe will deshalb in großem Umfang investieren. Bei der Automobillogistik stehen IT-Plattformen im Fokus, die die Steuerung der komplexen Systeme sowie die operative Planung und Disposition durch selbstlernende Algorithmen verbessern. Modernes Equipment, Fahrzeug-Compounds und Logistikcenter gehören ebenfalls dazu.

Solche Lösungen kann jedoch kein Logistiker allein entwickeln. „Für uns ist der permanente Austausch mit unseren Kunden von immenser Bedeutung“, sagt Nöldner. Strategi-



„Wenn wir von einer Partnerschaft mit unseren Kunden sprechen, dann sind wir uns dessen bewusst, dass wir eine klare Verantwortung haben.“

JENS NÖLDNER
CEO, DB Cargo Logistics GmbH

sche und partnerschaftliche kommerzielle Regelungen seien notwendig, um Innovationen und Investitionen wirtschaftlich abbilden zu können.

Allerdings weiß Nöldner, dass dabei auch DB Cargo liefern muss: „Wenn wir von einer Partnerschaft mit unseren Kunden sprechen, dann sind wir uns dessen bewusst, dass wir eine klare Verantwortung haben“, so der Logistiker. „Wir müssen vor allem mit unseren Leistungen, neuen Ideen und effizienten Konzepten überzeugen.“ ●



Jens Nöldner,
CEO, DB Cargo Logistics GmbH
jens.noeldner@deutschebahn.com

WIRTSCHAFTSTREND

N° 3

Im Umbruch

Der Kohletransport ist für DB Cargo ein zentraler Geschäftsbereich. Mit der deutschen Energiewende sinken die innerdeutschen Transporte – gleichzeitig erstarkt die Bedeutung der internationalen Ausrichtung der Bahn.

— Kohletransporte werden auf internationale Strecken verlagert – hier für ArcelorMittal in Polen und Rumänien.



Die Güterbahn ist seit der ersten Stunde fester Bestandteil des deutschen Energieversorgungskonzepts.

DB Cargo leistet seinen Anteil bei der Versorgung der deutschen Kohlekraftwerke: Güterzüge transportieren Kohle von den Abbaugebieten am Niederrhein und in der Lausitz zu den Kraftwerken.

Kulturwandel

Allein im Jahr 2016 hat DB Cargo über 40 Millionen Tonnen Steinkohle, Braunkohle und Koks befördert. Der überwiegende Teil der Braunkohle wird immer noch innerdeutsch zur Kraftwerksversorgung angeliefert. „Mit der deutschen Energiewende und dem anvisierten Kohleausstieg wird es auch bei DB Cargo einen Kulturwandel geben“, davon ist Thomas Reiser überzeugt, der im Vertriebsbereich Industrial Sales die Kohletransporte verantwortet.

Das letzte deutsche Steinkohlenbergwerk Prosper-Haniel in Bottrop wurde Ende 2018 geschlossen. Damit laufen auch die innerdeutschen Steinkohletransporte aus. An dieser Stelle greift die internationale Ausrichtung von DB Cargo: Immer mehr Steinkohle, die in Kraftwerken und in der

Stahlproduktion benötigt wird, wird mittlerweile im internationalen Transport, vor allem in den Niederlanden, in Belgien, Polen, Großbritannien und Rumänien transportiert. Und die europäische Stahlindustrie wächst: 0,9 Prozent Wachstum pro Jahr prognostiziert die Wirtschaftsberatung Oxford Economics für die europäische Stahlproduktion bis 2030.

„Hier profitieren Kunden von unserer Kompetenz bei der Steuerung, Kontrolle und Optimierung der gesamten Lieferkette“, so Reiser. Zum Beispiel bei der Lausitz Energie Bergbau AG, für die DB Cargo Braunkohlenbriketts sowie die Industriebrennstoffe Braunkohlestaub und Wirbelschichtkohle transportiert. Die Produkte werden in der Lausitz gefördert, produziert und europaweit vertrieben. DB Cargo beliefert im Einzelwagenverkehr und mit Ganzzügen ein weit gespanntes Netzwerk an Umschlagslagern.

Klimawandel

Eine Entwicklung, die den Mitarbeitern von DB Cargo persönlich eher Sorge macht, ist der Klimawandel. Wenn, wie im vergangenen Sommer, die Pegel der großen Flüsse auf ein niedriges Niveau sinken, was die Binnenschifffahrt einschränkt, über-

DB CARGO INDUSTRIAL SALES BIETET

- einen umfangreichen Lok- und Wagenpark, etwa großvolumige Fal-Wagen für große Mengen
- enge Zusammenarbeit mit den europaweiten Schwestergesellschaften
- variable Logistiklösungen für Kraftwerke und Stahlproduzenten
- Vertaktung von Kraftwerksversorgung und -entsorgung
- Durchführung des kompletten Werksverkehrs zur Sicherstellung reibungsloser Prozesse auf dem Werksgelände
- Übernahme der Entladung im Gleisanschluss
- umfassende Kundenbetreuung rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr
- internationale Transportüberwachung und Sendungsverfolgung

nimmt die Güterbahn immer mehr Transporte von den Westhäfen ins Hinterland. „Vor allem bei den immer häufiger nicht vorhersehbaren und längeren Niedrigwasserphasen, insbesondere auf dem Rhein, könnte DB Cargo in Zukunft eine stärkere Rolle als Logistikpartner und Transporteur spielen“, so Thomas Reiser.

In den sogenannten ARA-Häfen wird ein großer Teil der in Deutschland verbrauchten Steinkohle umgeschlagen. Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, die Häfen, für die das Kürzel steht, sind die Übernahme- punkte, an denen DB Cargo gemeinsam mit den Kollegen der DB Cargo Nederland die Transporte zu den Verbrauchern „aus einer Hand“ anbietet. Mit Ganzzügen transportiert DB Cargo komplette Schiffsladungen Kohle ins Binnenland. Dafür wurde eigens das sogenannte ARA-Konzept entwickelt, dessen Stärke in seiner Flexibilität liegt.

Wandel der Transportbedürfnisse

So verkehren die Kohlezüge aus Wilhelmshaven, die DB Cargo seit 2013 für den europäischen Energieversorger Engie fährt, über den DB Cargo-Hub in Oberhausen – wie auch die Kohlezüge aus Rotterdam. Die Vorteile des ARA-Konzepts liegen

auf der Hand: Durch den Zugriff auf einen großen Wagenpool können die Leerwagenversorgung verbessert und Unregelmäßigkeiten im Versand oder Empfang ausgeglichen werden. Durch die Verknüpfung der Züge kann das Konzept außerdem an neue Rahmenbedingungen angepasst werden.

DB Cargo wird auf die Entwicklungen in der Kohlebranche reagieren. Die Transporte – das ist klar – werden sich verringern und sukzessive auf internationale Strecken verlagern. „Der Rückgang der Kohle könnte dabei zum Teil durch Wachstum bei Stahl und Schrott aufgefangen werden. Wir begleiten den Wandel und sehen den zunehmenden europaweiten Transportbedürfnissen zuversichtlich entgegen“, sagt Reiser. Die Stärke der Güterbahn liegt dabei in ihrer Vielfalt. „Mit unserem europaweiten Schienennetzwerk, unseren internationalen Kooperationspartnern, Branchenexperten und den zahlreichen DB Cargo-Produktionsgesellschaften, mit DB Cargo Nederland, DB Cargo Polska, der Mitteldeutschen Eisenbahn und der RBH Logistics sind wir für die Zukunft gut aufgestellt.“ ●



Thomas Reiser,
Head of Coal – Key Account Manager, DB Cargo AG
thomas.reiser@deutschebahn.com

„Mit der deutschen Energiewende und dem anvisierten Kohleausstieg wird es auch bei DB Cargo einen Kulturwandel geben.“

THOMAS REISER
Head of Coal – Key Account Manager,
DB Cargo AG



— Steinkohle, Braunkohle
und Koks werden in offenen
Schüttgutwagen vom Typ Fal
und Ea transportiert.



175 Mio.

Tonnen Kohle wurden 2017
in Deutschland gefördert.

WIRTSCHAFTSTREND

N° 4

Digitalisierung für mehr Transparenz

Die digitale Transformation ermöglicht es DB Cargo, besser auf die Anforderungen seiner Kunden zu reagieren – für mehr Qualität und einen besseren Service.

Der technologische Wandel im digitalen Zeitalter stellt längst neue Anforderungen an Unternehmen im Schienengüterverkehr. Zugleich erweitern neue Technologien auch die Möglichkeiten für die Branche. Digitalisierung soll vor allen Dingen die Zuverlässigkeit erhöhen und Transparenz schaffen.

Ziele für die Zukunft der Fahrzeuge

DB Cargo verfolgt mit der Digitalisierung ganz konkrete Ziele: Transparenz im Transportprozess und eine bessere Planbarkeit der nachgelagerten Prozessschritte für den Kunden. Beides steht für eine höhere Qualität und einen besseren Service im Rahmen der Transportleistung.

„Für uns ist die Digitalisierung ganz klar ein Hebel, um die Anforderungen unserer Kunden besser zu erfüllen. Zugleich können wir mit neuen Lösungen die Branche voranbringen, um für mehr Güterverkehr auf der Schiene zu sorgen“, sagt Steffen Bobsien, Senior Vice President Assets & Technology, DB Cargo AG. „Ingenieure, Entwickler, Data Scientists sowie Experten der digitalen Transformation und Logistik sorgen im hauseigenen „amspire“-Lab zusammen mit Kollegen

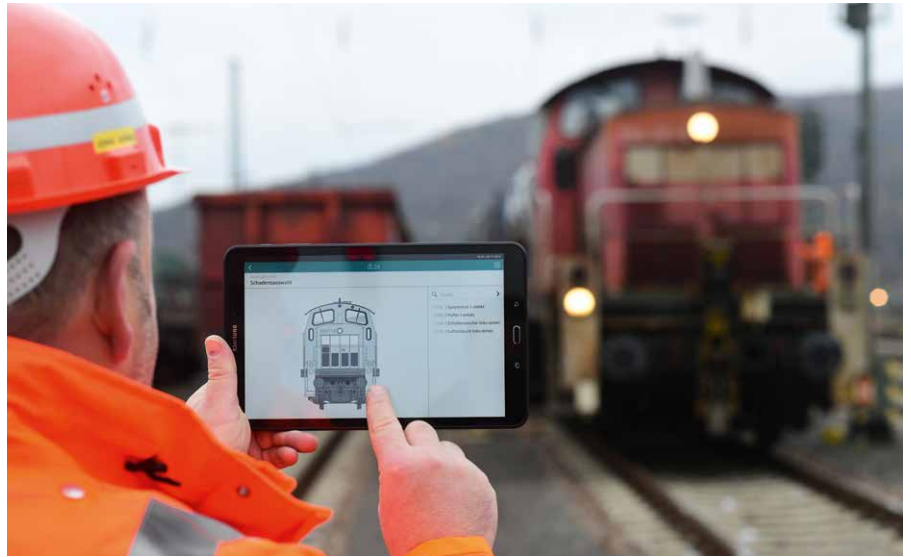
von DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Fernverkehr, DB Regio, DB System und DB Systemtechnik und externen Partnern dafür, dass innovative Ideen rund um Automatisierung und Digitalisierung in digitale Lösungen für die Zukunft umgesetzt werden“, so Fabian Stöffler, Vice President Asset Digitization. Digitalisierung und Automatisierung sind Kernelemente der Technik- und Innovationsstrategie von DB Cargo.

Das Ziel ist die digitale Transformation im Bereich Fahrzeuge und Instandhaltung sowie die Unterstützung und Automatisierung des Zugbetriebs durch Einführung neuer Technologien. Damit sollen eine bessere Auslastung und gesteigerte Verfügbarkeit von Fahrzeug- und Produktionsressourcen erreicht werden. Parallel dazu stehen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz bei DB Cargo stets im Fokus.

Technische Aufrüstung

Bis 2020 werden alle Güterwagen von DB Cargo mit modernster Funk- und Sensortechnik ausgerüstet. Die Kunden profitieren unmittelbar von den Möglichkeiten der Positionsbestimmung über GPS-Ortung, von der RFID-/NFC-Kennzeichnung sowie

— Die Digitalisierung unterstützt Arbeitnehmer, DB Cargo wird damit attraktiver für die Mitarbeiter.



„Wir können mit neuen Lösungen die Branche voranbringen, um für mehr Güterverkehr auf der Schiene zu sorgen.“

STEFFEN BOBSIEN

Senior Vice President Assets & Technology,
DB Cargo AG

von der Zustandserkennung mittels Temperatursensoren, Stoßsensorik für Fahrzeuge mit sensiblen Ladegütern und Informationen zum Beladungszustand (Voll-/Leer-Erkennung). Über 13.000 Wagen wurden bereits ausgerüstet. „In einer Welt der fortschreitenden Digitalisierung erwarten die Kunden heute ein hohes Service-niveau. Sie wollen Informationen zu Standort, Lieferzeit und Zustand ihrer Fracht“, erläutert Gerrit Koch to Krax, Leiter Wagon Intelligence.

„ArcelorMittal Eisenhüttenstadt sieht Innovationen als den Schlüssel für die Zukunft und Nachhaltigkeit des Stahlgeschäfts. Daher besteht ein großes Interesse an der Entwicklung von zukunftsweisenden Technologien für die von uns genutzten Güterwagen. Die Entwicklung eines intelligenten Güterwagens, der dem Nutzer jederzeit Informationen über Standort und Wagenzustand mitteilt, sehen wir daher als einen großen Schritt in die digitale Zukunft im Güterverkehr. Durch die Ausrüstung der Güterwagen mit RFID-Technologie ergeben sich für unser Unternehmen Möglichkeiten, unseren Belade- und Versandprozess zu verbessern. Durch eine enge Zusammenarbeit mit DB Cargo beim Thema Wagon Intelligence erhoffen wir uns Synergieeffekte für beide

Unternehmen“, so Sebastian Hagen, Transport Logistik ArcelorMittal Eisenhüttenstadt.

Die Daten liefert DB Cargo nahezu in Echtzeit. Leitzentralen, Wartungspersonal und Zugbetreiber können die Daten für eine effiziente Logistik und Routenplanung nutzen. Das hilft den Kunden dabei, ihre Zulieferketten genauer und präziser zu planen. „Durch die neuen Möglichkeiten von Wagon Intelligence konnten wir bereits in diesem Jahr die Transparenz über die Standorte unserer Güterwagenflotte deutlich erhöhen. Dies hilft den Disponenten insbesondere bei Transporten ins Ausland oder bei Detailprozessen im Nahbereich, zu denen früher keine Detailinformationen vorhanden waren. Gleichzeitig konnten wir durch die Digitalisierung einige manuelle Prozesse automatisieren, sodass mehr Zeit für Kundengespräche und Lösungsfindung zur Verfügung steht“, so Christian Hackelberg, Leiter Product Management Finished Vehicles, DB Cargo Logistics GmbH.

Algorithmen und Datenanalysen

Im Asset Intelligence Center, einer zentralen Daten- und Analyseplattform aus dem „amspire“-Lab von DB Cargo, laufen sämtliche Daten ▶



„Wir entwickeln Ideen rund um die Digitalisierung und die Automatisierung zu innovativen digitalen Lösungen für die Schiene.“

FABIAN STÖFFLER

Vice President Asset Digitization, Asset & Technology, DB Cargo AG

► zusammen, die von den Sensoren an Lokomotiven und Wagen oder durch Kamerasysteme am Gleis erfasst werden. In dieser „Internet der Dinge“-Plattform wird aus den Betriebsdaten und Schadensmeldungen von Loks und Güterwagen eine Datenvielfalt generiert, die letztlich sämtlichen Produktionsprozessen und der betrieblichen Disposition nutzt. Ziele sind unter anderem eine bessere Auslastung der Fahrzeuge und eine gesteigerte Verfügbarkeit der Flotten durch eine optimale vorausschauende Instandhaltung (Predictive Maintenance).

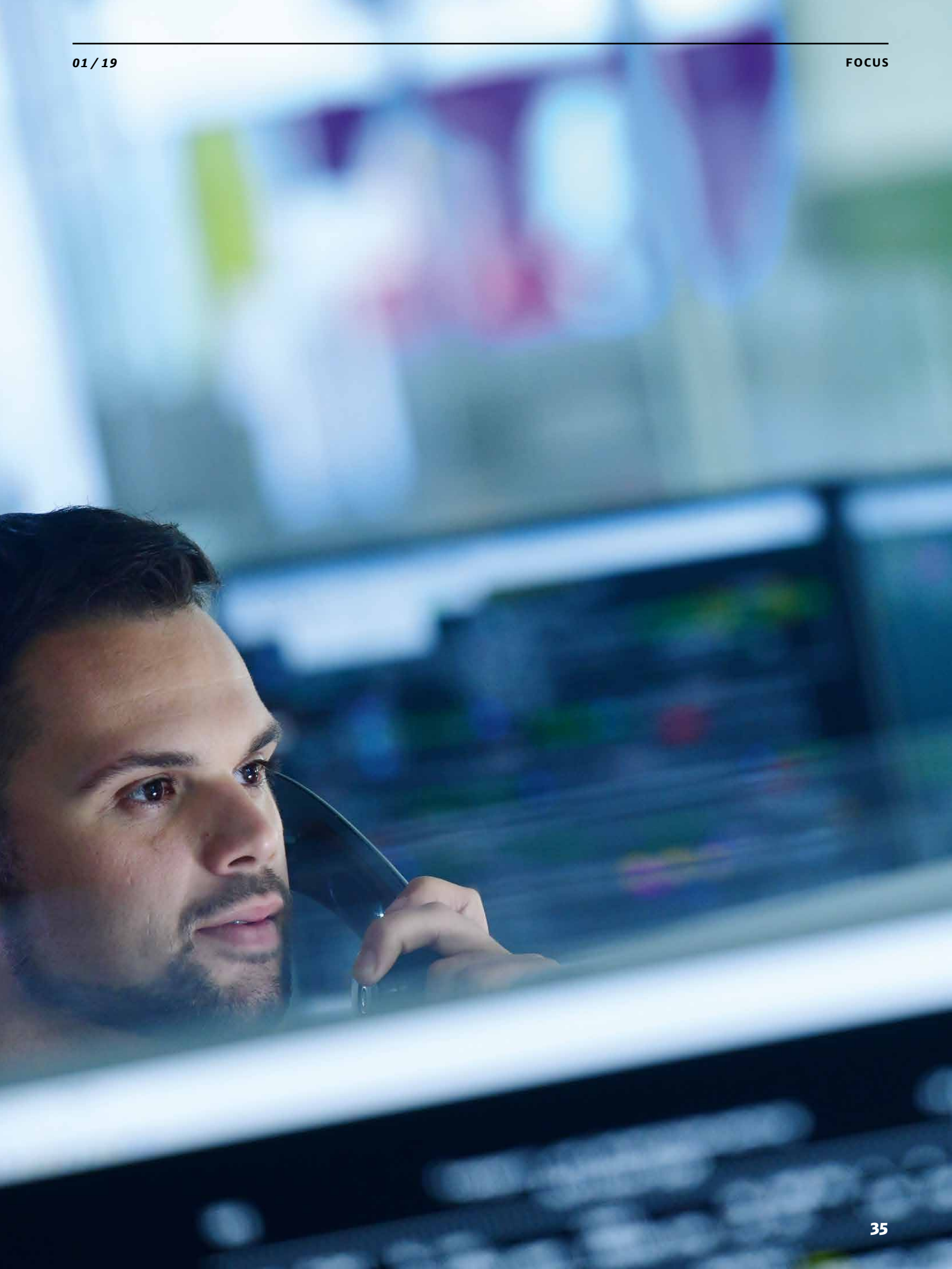
Die Software-Plattform Digitale Flottensteuerung (DFS) bildet die Grundlage für die sukzessive Automatisierung der optimierten Werkstattauswahl und Instandhaltungsplanung von Triebfahrzeugen. Der Instand-

haltungsplanungs- und Instandhaltungsbeauftragungsprozess sollen durchgehend digital transformiert werden, um zeitaufwendige Tätigkeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Auch im Jahr 2019 bietet die Digitalisierung die Möglichkeit, eine weitere Herausforderung zu bewältigen – den Fachkräftemangel. Weil das operative Fachpersonal vom Lokführer über den Rangierer bis zum Wagenmeister knapp ist, müssen die Unternehmen in neue Technologien investieren, um leistungsfähig zu sein. „Arbeitnehmer werden nicht nur technologisch unterstützt, viele Jobprofile entwickeln sich weiter. Wir als DB Cargo werden so attraktiver für die Mitarbeiter“, erklärt Bobsien. In der kontinuierlichen Veränderung durch die Digitalisierung liegt für viele Unternehmen ein doppelter Vorteil: eine höhere Leistung für den Kunden und eine bessere Perspektive für den Mitarbeiter. •

— Das Asset Intelligence Center liefert Daten nahezu in Echtzeit für mehr Planungssicherheit.



Fabian Stöffler, Vice President
Asset Digitization, Asset & Technology, DB Cargo AG
fabian.stoeffler@deutschebahn.com



WIRTSCHAFTSTREND

N° 5

Gute Zeiten für Kombinierten Verkehr

Verkehrsträgerübergreifende Lösungen schaffen Effizienz und Planungssicherheit, Flexibilität und Nachhaltigkeit.

KNOW-HOW DURCH AUSTAUSCH

Kombinierter Verkehr hat viele Vorteile. Doch wer KV-Leistungen buchen will, muss über die Einsatzmöglichkeiten einzelner Verkehrsträger und die Akteure der Transportkette Bescheid wissen. Das Projekt ERFA KV möchte Spediteure und Verlader dabei unterstützen, sich mit dem KV auseinanderzusetzen. Dahinter stehen das Fraunhofer IML und die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV). Sie wollen in ausgewählten Regionen die KV-Akteure und Interessenten zum Erfahrungsaustausch zusammenbringen.

Infos: erfa-kv.de

Der Kombinierte Verkehr (KV) bietet Verladern und Transporteuren viele Vorteile. Und schafft so ideale Voraussetzungen für die Unternehmen in Europa, die weiterhin erfolgreich wachsen.

Diese Einschätzung teilen auch viele Logistiker, DB Cargo beispielsweise. Europas größter KV-Anbieter, der jedes Jahr rund zwei Millionen Ladeeinheiten auf der Schiene transportiert, ist zuversichtlich: „Wir sehen die Perspektiven für den intermodalen Verkehr grundsätzlich positiv“, sagt Sylke Hußmann, Leiterin Carrier Sales im Vertriebsbereich Intermodal. „Wenn sich die Prognosen erfüllen, dann können wir 2019 gut wachsen – auch dank der politischen Unterstützung, die wir nun endlich erfahren.“

Dabei orientiert sich DB Cargo nicht nur an den internationalen Strecken. „Auch auf kurzen Strecken wollen wir mehr anbieten können“, sagt Dirk Steffes, Senior Vice President Intermodal Sales. „Wir wollen die Kunden durch unsere guten Angebote im nationalen Bereich überzeugen.“

Wachstum auf der Schiene

Tatsache ist: Die verkehrsträgerübergreifenden Lösungen sind in den vergangenen Jahren immer beliebter geworden. Allein 2017 ist der KV im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Prozent gewachsen, so die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße. Insgesamt wurden rund 3,2 Millionen Sendungen befördert. Noch stärker war das Wachstum, wenn man die Tonnenkilometer betrachtet: Bei der Leistung legte der KV um 8,7 Prozent zu.

Vor allem auf den großen Korridoren fahren immer mehr KV-Züge. Die Strecken zwischen Italien und Nordeuropa werden immer wichtiger, selbst wenn derzeit viele Baustellen im Schweiz-Korridor und viele ungenügende Zuläufe bremsen. Die Routen in die Türkei und nach Südosteuropa verzeichnen bislang gute Wachstumsraten, ebenso nach Skandinavien. Der Korridor zwischen Asien und Europa, die Neue Seidenstraße, hat sich zu einem wahren Wachstumsmagneten entwickelt: 2018 fuhren 38 Prozent mehr Züge als im Vorjahr zwischen Europa und Asien – und das, obwohl

— In großen Kombiterminals gelingt der Transfer zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.



Bis zu
5,7%

Expansion prognostiziert das Bundesamt für Güterverkehr dem KV für 2020

die Seefrachtraten kräftig gesunken sind. (Lesen Sie dazu auch unser Dossier in der railways-Ausgabe 04/18.)

Angesichts dieser Entwicklung erwarten Fachleute, dass sich der Trend im Jahr 2019 fortsetzt. „Für den Kombinierten Verkehr ist für 2019 und 2020 eine deutlich überdurchschnittliche Expansion (4,1 Prozent bis 5,7 Prozent) zu erwarten“, heißt es in der Mittelfristprognose des Bundesamtes für Güterverkehr vom Sommer 2018.

Der Grund dafür sei zum einen, dass Mauterhöhung, gestiegene Treibstoffpreise und Fahrermangel die Kapazitäten auf der Straße einschränken. Zum anderen habe die Bundesregierung mit dem Masterplan Güterverkehr Verkehre auf der Schiene wettbewerbsfähiger gemacht: Neben gesunkenen Trassenpreisen soll die Infrastruktur ausgebaut werden, etwa für 740 Meter lange Züge. Auch sollen die Digitalisierung und Automatisierung stärker unterstützt und Innovationen gefördert werden.

„Dank des Masterplans können wir neu in Assets investieren“, erläutert Steffes. „Gleichzeitig können wir mehr Lokführer ausbilden. Und durch die Digitalisierung intermodaler Lieferketten steigern wir unsere Qualität.“

Damit könnte DB Cargo dazu beitragen, mehr Güter von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern.

Mehr Tempo und höhere Kapazitäten

In den kommenden Jahren kommen zwei weitere große Herausforderungen auf die KV-Transporteure zu. „Vor allem im maritimen Bereich fragen ▶



„Vor allem im maritimen Bereich fragen uns einige große Kunden heute schon an, ob wir künftig Kapazitäten zusichern können.“

SYLKE HUSSMANN

Leiterin Carrier Sales Vertriebsbereich
Intermodal, DB Cargo AG

► uns einige große Kunden heute schon an, ob wir künftig Kapazitäten zusichern können“, so Hußmann. Voraussetzung dafür ist eine höhere Verfügbarkeit und bessere Planung von Ressourcen.

Das zweite ist die Beschleunigung im KV. Der zunehmende E-Commerce lässt Sendungen immer kleiner werden – alles kann online bestellt werden. So ergibt sich eine größere Anzahl an Sendungen, die in kürzester Zeit an viele Kunden ausgeliefert werden müssen. Damit die Bahn mit der Branche wachsen kann, will sie noch flexiblere und schnellere Züge anbieten. „Wir betreiben schon heute zwischen den Großstädten ein festes System mit Expressstrassen, auf denen hohe Pünktlichkeit herrscht. Verkehre, wie wir sie an den Wochenenden vor Weihnachten fahren, wollen wir ganzjährig durchführen“, erläutert Hußmann. „Indem wir durch Expressprodukte die Großstädte besser und zuverlässiger miteinander verknüpfen, trauen wir uns zweistellige Wachstumsraten zu.“ ●



Sylke Hußmann, Leiterin Carrier Sales
Vertriebsbereich Intermodal, DB Cargo
sylke.hussmann@deutschebahn.com



WIRTSCHAFTSTREND

N° 6

Null Emission

**DB Cargo wird jeden Tag ein wenig nachhaltiger.
Ziel: CO₂-freie Transporte.**

Sie sind nur wenige Zentimeter groß, nachtaktiv und stehen unter Artenschutz: Es geht um Fledermäuse. Sie suchen sich oft ihre Unterkünfte in alten Gebäuden oder Unterführungen. Sobald an diesen Orten Bahnarbeiten stattfinden, ziehen die Fledermäuse um: Die Bahn richtet ihnen ein neues Zuhause ein. So wie in Ducherow in Mecklenburg-Vorpommern. Dort betreibt die Bahn den Umbau einer alten Ziegelei zu einem „Fledermaushotel“.

Die Fledermaus ist nur eine von vielen Arten, um die sich die Deutsche Bahn im Rahmen von sogenannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kümmert. Generell ist es der Bahn wichtig, beim Bau und Betrieb den Eingriff in den Lebensraum von Tieren und Pflanzen so gering wie möglich zu halten. Ist dies nicht möglich, so wird an anderer Stelle für Ausgleich gesorgt. ▶

DBeco plus

Dabei werden Transporte komplett CO₂-frei durchgeführt. Die Traktion erfolgt durchgängig mit regenerativem Strom. **DBeco plus** ist auf allen elektrifizierten Routen in Deutschland und Österreich verfügbar. Auf ausländischen Streckenteilen verursachte CO₂-Emissionen werden in Kombination mit der Produktoption **DBeco neutral** kompensiert. Mit zehn Prozent der Erlöse aus **DBeco plus** werden Anlagen gefördert, die regenerativen Strom erzeugen oder speichern.



— Alle Wagen von DB Cargo werden mit Flüsterbremsen ausgestattet.

► So ist es auch mit den Transporten. Das Ziel von DB Cargo ist eine vollständig CO₂-freie Traktion auf allen Routen und für alle Güter. Auf dem Weg dorthin ist die Bahn bereits besser vorangekommen als geplant. Das ursprüngliche Ziel, konzernweit bis 2030 den spezifischen CO₂-Ausstoß um 30 Prozent zu reduzieren, ist einem noch ehrgeizigeren gewichen: Nun plant die DB, die Emissionen bis 2030 um die Hälfte zu reduzieren.

Die Kunden ziehen mit. Sie sind es, die gemeinsam mit DB Cargo die Nachhaltigkeit der Schiene vorantreiben. Denn immer mehr setzen auf die Produktoption **DBeco plus**. Damit wickeln sie ihre Transporte vollständig CO₂-frei ab. Die Traktion ihrer Züge erfolgt mit Strom, der ausschließlich aus erneuerbaren Quellen gewonnen wird. Auf den Routen in Europa, wo keine Möglichkeit besteht, die Züge mit Ökostrom anzutreiben, bietet DB Cargo Ausgleichsmaßnahmen. Bei dem Produkt **DBeco neutral** wird der durch den Transport erzeugte CO₂-Ausstoß durch Klimaschutzzertifikate ausgeglichen, die DB Cargo von der renommierten Organisation „atmosfair“ bezieht. Die Option **DBeco plus** ist attraktiv und wird viel gebucht. Allein 2017 konnte DB Cargo die CO₂-freien Transporte auf der

Schiene um mehr als 50 Prozent steigern. Kunden aus verschiedenen Branchen nutzen bereits diese Produktoption und verbessern so ihre CO₂-Bilanz.

Umweltfreundlicher Elektroantrieb

Wer auf die Bahn setzt, ist „auf der grünen Seite der Logistik“. Allein die Verlagerung von Verkehren auf die Bahn erzeugt erhebliche Umwelteffekte. Auch ohne Buchung einer der beiden **DBeco**-Optionen verringert sich der CO₂-Ausstoß bei Nutzung der Schiene gegenüber dem Lkw um etwa drei Viertel. Dazu kommt der umweltfreundliche Elektroantrieb: Über 90 Prozent der Schienentransporte werden von E-Lokomotiven durchgeführt. Sie belasten die Umwelt weder direkt mit CO₂, noch mit Feinstaub. Anwohner profitieren von sauberer Luft – und weil alle etwa 63.000 aktiven Waggons von DB Cargo sukzessive mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet werden, sollen bis 2020 die DB-verursachten Lärmemissionen des Güterverkehrs um die Hälfte sinken.

Sinkender Gesamtenergieverbrauch

Die Bahn wird jeden Tag ein wenig nachhaltiger. Das zeigt sich etwa

darin, dass die Auslastung der Transportmittel kontinuierlich angehoben wird. Dazu kommt die stetige Modernisierung der Logistikanlagen, der Terminals und Instandhaltungswerke. Neue Dieselloks verfügen über schadstoffarme Motoren. Alle Lokführer absolvieren Schulungen, die sie mit einer energiesparenden Fahrweise vertraut machen. Sie senken den Gesamtenergieverbrauch zusätzlich.

Ganz zu schweigen von dem Entlastungseffekt der Straßen: Die Züge von DB Cargo entlasten Europas Straßen Tag für Tag um rund 98.000 Lkw-Fahrten. Sie vermeiden so den Ausstoß von etwa 17.000 Tonnen CO₂ und sorgen für weniger Staus und bessere Luft in Deutschland. ●



Meike Hillenbrand,
Marketing Managerin, DB Cargo AG
meike.hillenbrand@deutschebahn.com

— Streckenplanung
und Vegetations-
management erfolgen
so, dass sich Tiere und
Pflanzen besser
entwickeln können.

DBeco neutral

Nicht vermeidbare CO₂-Emissionen werden dabei durch Kompensationszertifikate nach CDM Gold Standard ausgeglichen, die DB Cargo von der renommierten Organisation „atmosfair“ bezieht. Vorab ermitteln die Umweltexperten von DB Cargo auf Basis der Strecke und Fracht die CO₂-Emissionen und somit den Kompensationsbedarf für die jeweiligen Kundenverkehre.

Schiene stärkt



Stahlrecycling

— Wegbereiter der gelungenen Kooperation: Dennis Bressel, Leiter Regional Sales Central bei DB Cargo, und Andreas Fritsch, Geschäftsführer von Derichebourg Umwelt.

Derichebourg Umwelt und DB Cargo kooperieren mit dem Ziel, den Kreislauf der Rohstoffe noch nachhaltiger zu gestalten.

Stahl ist ein Werkstoff, der verlustfrei immer wieder recycelt werden kann. Allein die deutsche Stahlindustrie setzt jährlich mehr als 20 Millionen Tonnen Stahl- und Eisenschrott ein, um daraus neue Produkte herzustellen. Hier setzt das Konzept des Schrottverwerters Derichebourg Umwelt GmbH gemeinsam mit DB Cargo an: Das nachhaltige Recycling von Stahl soll noch stärker mit nachhaltigen Transporten auf der Schiene verbunden werden.

Um dieses Konzept zu realisieren, ist Derichebourg Umwelt eine enge Kooperation mit der Güterbahn eingegangen. Als Bindeglied zwischen Lieferanten und Kunden empfängt der Recyclingspezialist zum einen verschiedene Arten Schrott aus ganz Europa, zum anderen versorgt er die Stahlwerke mit sortenrein getrennten Rohprodukten. An seinen Standorten in Nürnberg, Neumarkt, Karlsruhe, Reuth im Vogtland und Zwickau empfängt er den Schrott und verarbeitet ihn mithilfe von modernstem Equipment und Hochleistungsaggregaten wie Pressen, Scheren und Schreddern weiter. ▶



► Teil des Wirtschaftskreislaufs

Die leistungsstarken Recyclinganlagen verfügen über modernste Technologie und sind in der Lage, aus den gesammelten Produkten hochwertige Sekundärrohstoffe zu gewinnen und so Schrott zu einem neuen Produktionsrohstoff für die Industriekunden zu verwerten. „Für Derichebourg ist das Stahlrecycling ein unverzichtbarer Prozess in der Kreislaufwirtschaft“, erklärt Andreas Fritsch, Geschäftsführer von Derichebourg Umwelt. „Durch Rückführung des Sekundärrohstoffs in den Verarbeitungskreislauf schützen wir vor-

(SCHROTT) AUF DER SCHIENE

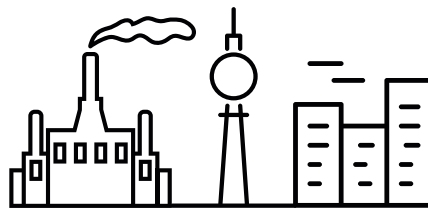
Relationen für Derichebourg Umwelt:

- Bündelung in den Standorten Karlsruhe, Nürnberg, Reuth
- Belieferung von Stahlwerken in ganz Deutschland. Weitere Lieferungen nach Italien und Frankreich
- Standort Reuth: 3 Abfahrten pro Woche, angepeilt ist eine Erhöhung auf 5-mal pro Woche
- Volumen auf der Schiene: 170.000 Tonnen pro Jahr
- CO₂-Einsparung gegenüber Straßen-transport: ca. 75 Prozent

Durch das Stahlrecycling in Deutschland werden jährlich mehr als

20 Mio. t

CO₂ vermieden, so viel, wie die Hauptstadt Berlin in einem Jahr freisetzt.



handene Ressourcen und leisten somit einen hohen Beitrag zum Umweltschutz.“

Jede Tonne eingesetzter Stahl- und Eisenschrott vermeidet den Abbau von 1,5 Tonnen Eisenerz. Eisenhütten-schlacken ersetzen Kalkstein, Kies und andere Naturmaterialien. Neben der Einsparung von Energie und Ressourcen hilft Stahlrecycling auch, Emissionen wie die des Treibhausgases CO₂ zu vermeiden. So spart der Einsatz einer Tonne Stahlschrott CO₂-Emissionen in gleicher Höhe ein. Durch das Stahlrecycling in Deutschland werden mehr als 20 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden – so viel, wie die Hauptstadt Berlin in einem Jahr freisetzt.

In diesen Rahmen passt auch das Engagement für „grüne Transporte“. Derichebourg Umwelt will in Deutschland noch stärker auf die Schiene setzen – und damit auf DB Cargo. Heute transportiert die Güterbahn bereits 170.000 Tonnen Schrott pro Jahr für Derichebourg Umwelt durch ganz Deutschland und Europa – das ist mehr als die Hälfte des Gesamtvolumens des Recycling-spezialisten.

Künftig soll dieser Anteil noch größer werden. „Wir wollen gemeinsam wachsen“, erklärt Wolfgang Rebhan, Kundenberater Regionalvertrieb in Nürnberg bei DB Cargo. Derzeit liegt der Fokus auf dem stark wachsenden



1 — In speziellen Schredderanlagen wird der Rohstoff zunächst zerkleinert.

2 — Mit Radladern wird der Schrott auf die offenen Ea-Wagen verladen.

3 — Die verschiedenen Schrottsorten werden gesammelt, sortiert, gelagert und aufbereitet.

Standort Reuth im Vogtland, wo aktuell drei Abfahrten die Woche anliegen. Im Jahr 2017 wuchsen dort die Schrottmengen überproportional. „Wir werden hier auch in Zukunft weiter investieren“, so Andreas Fritsch.

Nachhaltige Investition

Eine Herausforderung für DB Cargo ist die Wagenbereitstellung. Immerhin transportiert die Güterbahn rund 8,5 Millionen Tonnen Eisen- und Stahlschrott pro Jahr, ein Drittel davon grenzüberschreitend. „Manchmal haben wir aufgrund der langen Umlaufzeiten Schwierigkeiten, ausreichend schnell die passenden Ea-Wagen vor Ort bereitzustellen“, räumt Wolfgang Rebhan ein. Gemeinsam arbeite man an einer Lösung. So wird DB Cargo in den nächsten Jahren verstärkt in neue Loks und Güterwagen investieren. Andreas Fritsch bekräftigt: „Wir wollen mehr Mengen auf die Schiene bringen, und wir wollen mit DB Cargo zusammenarbeiten.“ Jetzt gehe es darum, die entsprechenden Assets zuverlässig bereitzustellen. ●



Wolfgang Rebhan,
Kundenberater Regional Sales Central, DB Cargo
wolfgang.rebhan@deutschebahn.com

INFOS

Derichebourg Umwelt GmbH

- Die Derichebourg Umwelt GmbH ist eine deutsche Tochter des französischen Unternehmens Derichebourg, das an der französischen Börse notiert ist.
- Mit rund 150 Standorten weltweit verfügt Derichebourg über etwa 7.000 Mitarbeiter.
- Der Konzern ist in neun Ländern präsent und verfügt über 55 Schredderanlagen, 140 Schrottscheren und -pressen, außerdem über ein Aluminiumschmelzwerk und eine Elektronikschrottaufbereitung.
- In den 360 Niederlassungen weltweit verarbeiten rund 7.000 Mitarbeiter etwa sieben Millionen Tonnen Schrott und Metalle pro Jahr.
- Die deutsche Tochter Derichebourg Umwelt GmbH hat ihren Hauptsitz in Düsseldorf und verarbeitet Schrott an Niederlassungen in Nürnberg und Neumarkt, Karlsruhe, Reuth im Vogtland und Zwickau.

PRODUKT

DBscrap-solution

- DB Cargo transportiert rund 8,5 Millionen Tonnen Eisen- und Stahlschrott pro Jahr und ist weit vor Lkw und Binnenschifffahrt der größte Versorger der Stahlwerke.
- Mit der Zulaufsteuerung koordiniert DB Cargo den Versand von Schrott zwischen Schrottlieferanten und Stahlwerken, damit stets die richtige Schrottsorte in der richtigen Menge zur richtigen Zeit ausgeliefert wird.
- In dem neuen internetbasierten Kundenportal „ScrapPortal“ wird die Zulaufsteuerung digitalisiert und werden weitere Leistungen aus dem Order-to-Cash-Prozess implementiert – für eine schlankere Kommunikation, mehr Transparenz und einfachere Prozesse. Weitere logistische Dienstleistungen, wie etwa verkehrsträgerübergreifende Planung oder Lagermanagement, werden je nach Kundenbedarf angeboten.



Nachhaltiger und effizienter

Durch ein cleveres Wiederbeladungskonzept vermeiden Stora Enso und DB Cargo viele Leerfahrten zwischen Schweden und Deutschland.

Seit vielen Jahren arbeitet DB Cargo sehr erfolgreich mit Stora Enso zusammen – einem der weltweit führenden Hersteller von Kartonage, Papier, Zellstoff und Schnittholz. Nun hat die Güterbahn mit dem Kunden die bisherigen Transporte noch effizienter gestaltet und durch Wiederbeladung von Waggons viele Leerfahrten vermeiden können.

„Unser Key-Account-Kunde Stora Enso übergibt DB Cargo jährlich mehrere 100.000 Tonnen Kartonage, Papier und Zellstoff zum Transport, wovon mehr als die Hälfte aus schwedischer Produktion stammt“, erläutert Guido Schaefer, Key Account Manager Pulp & Paper, DB Cargo mit Sitz in Stockholm. „Wir haben mit Stora Enso ein Wiederbeladungskonzept mit unseren zweiachsigen Hb-Schiebewandwagen entwickelt. Durch Anpassung der Preisstruktur und operative Verbesserungsmaßnahmen direkt in den Werken konnten wir gemeinsam Probetransporte erfolgreich umsetzen“, erläutert Schaefer. „Mit viel Engagement auf beiden Seiten haben wir die bestehenden Hürden ▶

— Rohstoffquelle für Stora Enso: ein Kiefernwald in der schwedischen Provinz Dalarnas län.

Mehr als
1.000

Wiederbeladungen
organisierte Stora Enso
im Jahr 2018

► beseitigt, den Bestellprozess optimiert und gemeinsame Lösungen entwickelt, sodass der regelmäßige Einsatz unserer Wagen möglich wurde.“

Der verantwortliche Logistikmanager Bahn Anders Clason aus dem Hause Stora Enso erklärt: „Wir sind stets an der Optimierung unserer Logistikketten in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit unseren Dienst-

leistern interessiert und wir freuen uns, dass wir die Transportmengen auf der Schiene in Zusammenarbeit mit DB Cargo auf diese Weise steigern können. Gleichzeitig leisten wir einen nachhaltigen Beitrag für unsere Umwelt, was ganz im Einklang mit unserer Unternehmensphilosophie steht.“

Untersuchung von Transportströmen

Im Jahr 2016 haben Stora Enso und DB Cargo begonnen, die Transportströme von den schwedischen Werken in Richtung Deutschland und darüber hinaus zu optimieren. Dabei haben die beiden Partner untersucht, ob die zweiachsigen Schiebewandwagen von DB Cargo zusätzlich in den Stora Enso-Werken eingesetzt werden könnten, um dort die Verladekapazität zu erhöhen.



1



3

1 — Im brasilianischen Bahia werden im Jahr 575.000 Tonnen Zellstoff gewonnen.

2 — 72.000 Kubikmeter Brettsperholz können im österreichischen Bad St. Leonhard jährlich hergestellt werden.

3 — Das Werk im belgischen Langerbrugge fertigt 540.000 Tonnen recyceltes Papier im Jahr.



„Wir sind stets an der Optimierung unserer Logistikketten in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit unseren Dienstleistern interessiert.“

ANDERS CLASON
Logistikmanager Bahn, Stora Enso

Bislang brachten die DB Cargo-Wagen Autoteile, Papier, Spanplatten und Möbel nach Schweden und fuhren anschließend leer nach Deutschland zurück. Die Gründe dafür sind vielfältig. So ist zum einen der Einsatz unterschiedlichster Wagengattungen oft nicht mit dem vorhandenen Platz in den Gleisanschlüssen der Werke vereinbar. Zum anderen können die zweiachsigen DB Cargo-Wagen im Vergleich zu den von Stora Enso verwendeten Wagen oft weniger Fracht laden.

Durch das neue Wiederbeladungskonzept hat DB Cargo mit Stora Enso zusätzlichen, sinnvoll genutzten Laderaum geschaffen und durch Vermeidung von Leerfahrten auch den ökologischen Fußabdruck der Transporte verbessert. „Aus dem zarten Pflänzchen der Wiederbeladung im Jahr 2016 mit 75 Wagen haben wir die Anzahl der Einsätze von über 440 im Jahr 2017 auf über 1.000 Wiederbeladungen im Jahr 2018 entwickeln können“, sagt Schaefer. Mittlerweile ist die Hälfte der in Schweden leer werdenden Hb-Wagen in das Wiederbeladesystem mit Stora Enso integriert. „Es bleibt also noch Potenzial für den weiteren Ausbau“, so Schaefer. „Aber natürlich freuen wir uns auch über jeden anderen Partner, der auf diesen Zug aufspringen möchte!“ ●

STORA ENSO

Spitzenposition mit historischen Wurzeln

Leistung

Der finnisch-schwedische Konzern Stora Enso ist ein führender Anbieter von erneuerbaren Lösungen für Verpackungen, Biomaterialien, Holzkonstruktionen und Papier auf den Weltmärkten. Das Unternehmen mit Sitz in der finnischen Hauptstadt Helsinki beschäftigt weltweit rund 26.000 Mitarbeiter.

Tradition

Stora Enso ist die älteste Aktiengesellschaft der Welt. Das Unternehmen hat seine Wurzeln in der Stora-Kopparberg-Kupfermine. Dieses Bergbauunternehmen im schwedischen Falun wurde am 16. Juni 1288 zum ersten Mal urkundlich erwähnt. 1998 fusionierte das Unternehmen mit dem finnischen Unternehmen Enso und firmiert heute unter dem Namen Stora Enso.

(Quelle: <https://www.storaenso.com/en/about-stora-enso>)



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

Umweltfreundlich nach Westschweden

Mit seinem Service für das westschwedische Unternehmen AC Floby bringt DB Cargo weitere 2.700 Lkw von Europas Straßen auf die Schiene. Zum Vorteil für die Umwelt – und für den skandinavischen Partner.

Dank der erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen DB Schenker in Schweden und DB Cargo komme der Kunde

AC Floby in Westschweden in den Genuss eines Full-Service- und All-inclusive-Pakets, sagt Michaela Relander, Account Managerin, DB Cargo: „Er muss sich beim Transport um nichts mehr kümmern. Zu den Mehrwertdienstleistungen, die zu der gesamten Lieferkette hinzukommen, gehören etwa Pre-Haulage, Umschlag oder auch Sendungsverfolgung.“

Hohe Umweltstandards Voraussetzung für Partnerschaft

AC Floby bietet seinen Kunden aus der Automobilindustrie die Herstellung von Brems Scheiben, Verbindungsstäben und Radnaben entsprechend den höchsten Standards der Branche an. 550 Mitarbeiter sind in dem Werk in Westschweden tätig. Das Unternehmen steht für höchste Qualität und liefert an Kunden weltweit. Bei seinen Produkten setzt AC Floby auf hohe Umweltstandards. Auch bei der Lieferung der Komponenten macht der Zulieferer von Qualitätsteilen keine Abstriche und setzt auf DB Cargo als kompetenten Partner für die Logistik der Autoteile.

Bis zu 1.700 Kilometer

DB Cargo bedient dabei zwei Strecken: Eine verläuft vom mittelhessischen Stadtallendorf, die andere vom baden-württembergischen Gottmadingen in die Stadt Falköping, etwa 16 Kilometer von dem Ort Floby entfernt. „Beide Strecken verlaufen über Flensburg und Dänemark und dann über den

60.000

Tonnen Güter werden jährlich nach Westschweden befördert

Öresund nach Malmö und weiter durch Süd- und Westschweden bis an den Zielort“ erklärt Michaela Relander. „Die Gesamtstrecke beträgt 1.300 beziehungsweise 1.700 Kilometer.“ Von Stadtallendorf nach Falköping sind die Autoteile fünf bis sechs Tage unterwegs, von Gottmadingen nach Falköping sieben bis acht Tage. Insgesamt werden jährlich 60.000 Tonnen befördert. „Durchschnittlich 25 Waggons fahren pro Woche.“



„Wollen unser hohes Effizienzniveau halten“

Die besonders günstigen Konditionen, die DB Cargo dem Kunden anbieten kann, resultieren aus den Maximen des Unternehmens: „Unser Ziel bei DB Cargo ist es, unsere Ressourcen zu optimieren, um so die Kosten zu minimieren und damit unser hohes Effizienzniveau zu halten“, sagt Michaela Relander. „Indem wir die Umläufe ausbalancieren und die Waggons für den Nord-Süd-Transport anderer Kunden einsetzen, ist es deshalb in diesem Fall möglich, AC Floby gemeinsam mit unseren Partnern ein besonders günstiges Angebot zu machen.“

„Diese Lösung hat eine Reihe von Vorteilen – allen voran die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks.“

JAN WICKSTRÖM
Logistik-Entwickler, AC Floby

Umgerechnet 2.700 Lkw von Deutschland nach Schweden

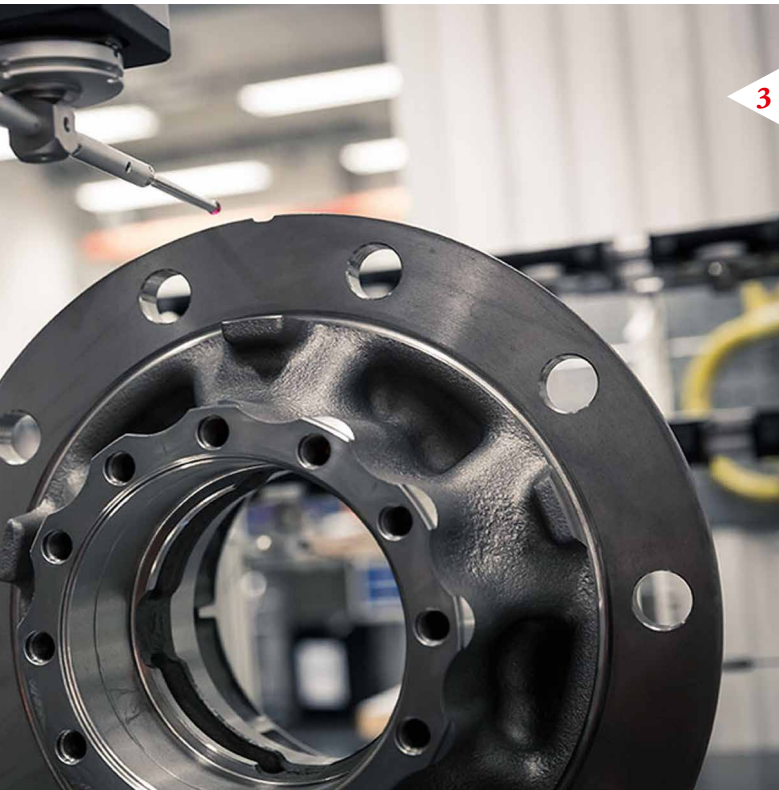
Der Kunde ist zufrieden mit dem ebenso verlässlichen wie flexiblen System, das die erheblichen Volumina befördert: „DB Schenker bietet uns damit eine Transport-Komplettlösung für die eingehenden Transporte von unseren Zulieferern in unsere Transportstätte“, sagt Jan Wickström von AC Floby. „Diese Lösung hat eine Reihe von Vorteilen – allen voran die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks, die ein wichtiger Teil unserer Unternehmensstrategie ist.“ Es sei aber auch eine wirtschaftlich vorteilhafte Lösung: „Dadurch werden unsere Produkte noch kosteneffizienter“, sagt Jan Wickström. „Vom insgesamt bei uns eingehenden Volumen von insgesamt etwa 100.000 Tonnen jährlich werden etwa 65 Prozent auf Schienen transportiert. Damit fahren pro Jahr umgerechnet 2.700 Lkw weniger von Deutschland nach Schweden. Von Beginn des Projekts an haben wir mit dieser Lösung exzellente Erfahrungen gemacht. Wir werden weiter daran arbeiten, unsere Transporte auf der Schiene auszubauen.“



1 — Die knapp acht Kilometer lange Öresundbrücke ist ein wichtiger Teil der 1.300 beziehungsweise 1.700 Kilometer langen Verbindung für AC Floby.

2 — 65 Prozent des gesamten Volumens werden auf der Schiene transportiert.

3 — Radnaben fertigt der schwedische Spezialist bis auf einen hundertstel Millimeter genau.



Michaela Relander, Account Managerin, DB Cargo
michaela.relander@deutschebahn.com

SHORT FACTS

Scheibenbremsen, Verbindungsgestänge, Radnaben: AC Floby im Überblick

AC Floby ist ein Unternehmen, das seit 1957 Zubehör für die Automobilindustrie fertigt. In dem gleichnamigen westschwedischen Ort produziert AC Floby für Kunden aus Europa und aus China. Im Portfolio stehen Scheibenbremsen, Verbindungsgestänge sowie Radnaben. Dank des Einsatzes moderner CNC-Maschinen beim Spanen, Auswuchten und bei der Oberflächenbehandlung garantiert das Unternehmen einen hohen Präzisionsgrad.

Neue Wagen rollen gut

Hydro transportiert seine tonnenschweren Aluminiumcoils jetzt auf der Schiene von Neuss nach Hamburg. Das spart jede Menge CO₂. Neue Spezialwagen für den Kunden gaben den Ausschlag für die Auftragsvergabe an DB Cargo.

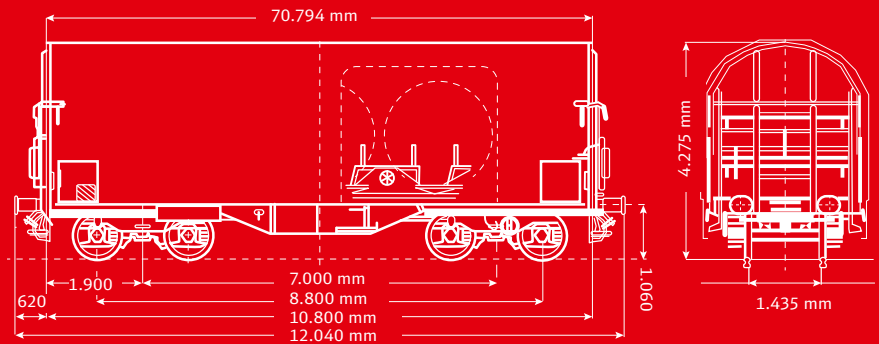
Hydro gehört zu den ersten Kunden, die die neuen Wagen vom Typ Shimmns-ttu nutzen können, die erst in diesem Jahr ausgeliefert wurden. Die Wagen sind speziell für den witterungsgeschützten Transport von Coils ausgelegt und bieten gegenüber älteren Modellen eine vereinfachte Bedienbarkeit beim Be- und Entladen bei gleichzeitig verbessertem Arbeitsschutz. Der Wagen wurde so konstruiert, dass er komplett von einer Seite aus bedient werden kann. Ein Arbeiten auf dem Wagen ist nicht notwendig.

Aus Sicherheitsgründen hatte Hydro seine Transporte zwischen den Werken in Neuss und Hamburg jahrelang per Lkw abgewickelt. Jetzt rollt das Alu wieder auf der Schiene –

DIE FAKTEN

Spurbreite:	1,435 m
Länge über Puffer:	12,04 m
Max. Achslast:	22,5 t (25 t)
Max. Geschwindigkeit:	
beladen	100 km/h
leer	120 km/h
Kleinster	
Kurvenradius:	35 m

SHIMMNS TTU



und zwar zuerst als Barren von Hamburg nach Neuss und dann als Coil wieder zurück an die Elbe. Jedes Coil wiegt etwa sieben Tonnen und ist in der Transportmulde des Spezialwagens sicher verstaut.

DB Cargo transportiert in der Regel vier Einzelwagen als Gruppe zum Hydro-Werk in Hamburg. Diese bieten Platz für je fünf Coils. Insgesamt zwölf Shimmns-ttu sind permanent im Umlauf unterwegs. Jede Lieferung per Zug ersetzt damit bis zu sieben Lkw-Fahrten.

Udo Schaaf, Leiter der Produktionsplanung und Logistik bei Hydro in Hamburg, ist besonders die Verlässlichkeit bei der Lieferung wichtig: „Früher haben unsere Lkw oft im Stau gestanden, das gehört jetzt der Vergangenheit an. Und gleichzeitig verbessert Hydro weiter seine CO₂-Bilanz.“ ●



Kerstin Dierpmann, Account Managerin, DB Cargo
kerstin.dierpmann@deutschebahn.com

SHORT FACTS

- Hydro Aluminium mit Hauptsitz in Norwegen ist ein weltweit tätiges, komplett integriertes Aluminiumunternehmen.
- Hydro ist damit auf sämtlichen Wertschöpfungsstufen tätig: vom Bauxit-Abbau über die Raffinierung von Aluminiumoxid und die Herstellung von Primäraluminium, gewalzten und

„Klimaschutz nimmt bei Hydro eine wichtige Rolle ein. Wir arbeiten täglich an neuen Technologien und energieeffizienteren und sichereren Prozessen.“

UDO SCHAAF

Leiter der Produktionsplanung und Logistik bei Hydro, Hamburg

stranggepressten Produkten bis hin zum Recycling und zur Stromerzeugung.

- In Deutschland verarbeitet Hydro an 17 Standorten mit mehr als 7.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Aluminium hauptsächlich für die Automobil- und Verpackungsindustrie sowie für den Druck- und den Gebäudesektor.

DER SHIMMNS-TTU-CODE

Der Name Shimmns-ttu steht für folgende Eigenschaften:

- „S“ steht für Flachwagen,
- „h“ für liegend verladene Coils,
- „i“ für feste Stirnwände und bewegliche Abdeckungen,
- „mm“ für sehr kurze Ladelänge,
- „n“ für mehr als 60 Tonnen Tragfähigkeit,
- „s“ für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit,
- „tt“ für die stufenlose Festlegeeinrichtung, also die seitliche Fixierung des Coils, und
- „u“ dafür, dass die Mulde für das Coil mit Gummimatten ausgekleidet ist.



— Etwa eine Million Tonnen Walzprodukte liefert Hydro im Jahr aus – die Basis dafür sind 60 cm dicke Alubarren.



DB Cargo Logistics und der Kunde PMG setzen auf das Transportsystem „TiRex20“ und schöpfen damit das Ladevolumen auf der Schiene optimal aus.

Exklusive Flotte

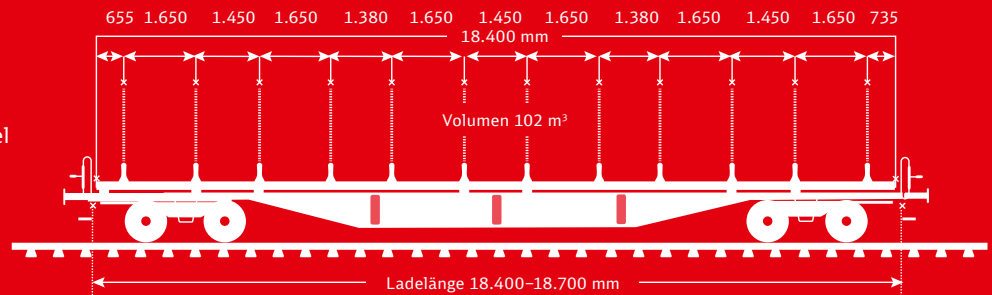


Geht es um Holztransport, kommen bei DB Cargo Logistics klassischerweise zwei Waggontypen zum Einsatz: offene Kastenwagen und Rungenwagen. Sie machen das bestehende Equipment von circa 1.600 Wagen für Rund- und Schnittholztransporte aus. Mit dem Kunden PMG Holzhandels GmbH ist jetzt eine weitere Variante für die Versorgung von Papier- und Zellstoffkunden hinzugekommen – das Racksystem „TiRex20“. Damit kommen auch Containertragwagen für den Holztransport zum Einsatz mit einer noch höheren Zuladungsmöglichkeit.

TiRex20 bündelt Rundhölzer auf einer Palette, die genau auf Maße und Tragfähigkeit der Containerwagen abgestimmt ist. Das Gestell dafür wird auf die Wagen gesetzt und dann entsprechend beladen. Sechs Stapel Drei-Meter-Rundhölzer lassen sich so pro Waggon transportieren – deutlich mehr als beispielsweise im Kastenwagen. Das Palettenmodul wurde von einem Konstrukteur und Holzhändler aus der Schweiz entwickelt und an die Erfordernisse von DB Cargo Logistics und PMG angepasst: „Wir haben TiRex ausführlich getestet und konnten alle unsere Verbesserungswünsche umsetzen“, sagt Clemens Pflästerer, Leiter Sales and Operations Center Timber bei DB Cargo Logistics. „Jetzt können wir dem Kunden eine Lösung bieten, die sehr gut zu seinen konkreten Bedürfnissen passt.“

DIE FAKTEN

Runghöhe:	2,05 Meter
Min. Innenbreite:	2,61 Meter
Max. Innenbreite:	2,72 Meter
Ladevolumen:	> 100 Raummeter (zum Beispiel 6 Stapel 3-Meter-Holz)
Ladevolumen, auf Holz gerechnet:	60–65 Kubikmeter unter der Rinde

TIREX20**PMG HOLZHANDELS GMBH**

Die PMG Holzhandels GmbH mit Stammsitz im österreichischen Villach ist ein europaweit tätiges Handels- und Logistikunternehmen. Das Kerngeschäft umfasst die nachhaltige Rohstoffversorgung der holzverarbeitenden Industrie mit den Schwerpunkten Papier und Zellstoff. PMG setzt auf langfristige Geschäftsbeziehungen und positioniert sich als „tief verwurzeltes Bindeglied zwischen Forst- und Holzwirtschaft“. DB Cargo Logistics und PMG arbeiten seit vielen Jahren eng in der logistischen Abwicklung von Holztransporten zusammen.

Exklusiver Einsatz

40 TiRex-Wagen sind mittlerweile für PMG europaweit auf der Schiene unterwegs. Die Bereitstellung ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit: Das Holzhandelsunternehmen bewegt regelmäßig große Mengen und nutzt das neue Equipment für zwei Jahre exklusiv. So wird sichergestellt, dass die Speziallösung optimal eingesetzt und ausgelastet wird. PMG-Geschäftsführer Peter Naverschnig betont die Vorteile aus Sicht seines Unternehmens: „Mit der TiRex-Rund-

holzpalette haben wir nun noch einen weiteren Waggontypen in der DB Cargo Logistics-Flotte zur Verfügung, der uns das optimale Transportvolumen mit sechs Stapeln bietet. So können wir die Effizienz unserer Logistik weiter verbessern – ein wesentlicher Bestandteil unserer Arbeit.“

Der Vorteil des Systems ist seine Ausgereiftheit: Es wurde in den vergangenen Jahren stetig weiterentwickelt und erfüllt hohe Ansprüche an Stabilität und Sicherheit. DB Cargo Logistics arbeitet gemeinsam mit dem Hersteller deshalb an weiteren Einsatzmöglichkeiten der Wagen. Künftig sollen sie auch für den Transport von Schnittholz verwendet werden können. Pflästerer: „TiRex ist eine gute Basis, um unseren Kunden aus den holzverarbeitenden Branchen flexible Lösungen je nach Anforderung zu bieten. Unser Ziel ist, das Angebot auf diesem Feld weiter auszubauen.“ ●



**„Eine Lösung,
die sehr gut zu
den Bedürfnissen
unseres Kunden
passt.“**

CLEMENS PFLÄSTERER
Leiter Sales and Operations Center Timber,
DB Cargo Logistics



Clemens Pflästerer, Leiter Sales and
Operations Center Timber, DB Cargo Logistics
clemens.c.pflaesterer@deutschebahn.com



In Köln-Gremberg wartet DB Cargo jedes Jahr rund 9.000 Güterwagen.



Zu Besuch bei den Güterwagen-Doktoren

Rund 200 verschiedene Typen von Güterwagen hat DB Cargo im Einsatz. Damit sie immer sicher unterwegs sind, werden sie in regelmäßigen Abständen gewartet – zum Beispiel im Instandhaltungswerk Köln-Gremberg.

Güterwagen sind von der stabilen Sorte: 30 bis 40 Jahre kann so ein Fahrzeug halten. Das geht natürlich nur mit entsprechender Pflege. Und darum kümmert sich in Köln-Gremberg Sebastian Schauerte, der Werkstattleiter für Güterwagen, mit seinen 98 Mitarbeitern. Sie warten und reparieren pro Tag rund 36 Güterwagen, das macht 9.000 pro Jahr.

Trotz grundsätzlich robuster Bauweise der Wagen mögen es etwa Trennwände und Schiebetüren nicht, wenn sie mit dem Gabelstapler bewegt werden. Auch bei Schrott-Transporten werden Wagen häufig beschädigt. „Wenn der große Magnet oder die Baggerschaufel von oben noch ein paar mal drauffällt, damit vielleicht noch eine halbe Tonne Schrott mehr rein-



„Sicherheitsrelevante Schäden haben wir hier extrem selten.“

SEBASTIAN SCHAUERTE
Werkstatteleiter Güterwagen,
Instandhaltungswerk Köln-Gremberg

passt, ist das für den Wagen gar nicht gut“, berichtet Schauerte.

Dann müssen seine Industriemechaniker und Schweißer ran, um die bis zu 10 mm dicken Bleche der Wagen wieder zu richten. Am häufigsten wird aber an Rädern und Bremsen gearbeitet, den Verschleißteilen der Güterwagen. „Bremssohlen und Radsätze werden vorsorglich so rechtzeitig getauscht, dass sie nicht in den sicherheitsrelevanten Bereich geraten“, betont Schauerte.

Manchmal kommt es vor, dass ein Zug zu stark bremst und Räder blockieren. Dann entstehen Flachstellen auf dem Rad, die auf die Schienen einhämmern. „Das beschädigt die Schiene ganz massiv. Im Eisenbahnverkehr soll aber der Radsatz verschleifen, weil der schneller zu tauschen ist als die Schiene“, erklärt Sebastian Schauerte. Die beschädigten Räder können meist wieder repariert werden: Eine Radsatzdrehbank sorgt dafür, dass sie wieder perfekt rund sind.

Auf die Finger geschaut

Ob die Güterwagen-Doktoren ordentlich arbeiten, wird regelmäßig überprüft. So führt DB Cargo Auditierungen durch. Auch externe Kunden schicken in jährlichen bis dreijähr-

lichen Abständen ihre Prüfer vorbei. Und nicht zuletzt auditiert auch das Eisenbahnbundesamt jedes Jahr eine Gruppe von vier DB Cargo-Instandhaltungswerken, sodass jedes Werk ungefähr alle drei Jahre unter die Lupe genommen wird.

Und wenn ein kaputter Güterwagen es nicht mehr selbst ins Werk schafft, machen die Docs auch so etwas wie Hausbesuche. Eins von bundesweit 58 mobilen Teams fährt dann zu einem Bahnhof oder zur Verladestelle eines Kunden und löst das Problem vor Ort. Mehr über die Arbeit eines solchen Teams lesen Sie auf der nächsten Seite. ●



Sebastian Schauerte, Leiter Fertigung Wagen,
Werk Köln-Gremberg, DB Cargo AG,
sebastian.schauerte@deutschebahn.com



1



2

1 — Elektriker
Özcan Sabın bei
der Sichtprüfung
eines Radsatzes.

2 — Die Industriemechaniker Sinan Sen (links) und Özcan Orman tauschen ein Drehgestell aus.

DB CARGO-INSTANDHALTUNG IN ZAHLEN

DB Cargo betreibt einen erheblichen Aufwand, um die Sicherheit und Einsatzfähigkeit seiner Fahrzeuge zu gewährleisten.

- 11 Instandhaltungswerke von DB Cargo bundesweit, zusätzlich 15 Außenstellen, 58 mobile Teams für Güterwagen und Loks
- Bundesweit 2.300 Mitarbeiter im 2- oder 3-Schicht-Betrieb
- Ca. 10 Berufsbilder: Industriemechaniker (Schlosser), Konstruktionsmechaniker, Schweißer, Wagenmeister, Elektroniker, Mechatroniker, Fachkräfte für Lagerlogistik, Ingenieure



... EIN MOBILES INSTANDHALTUNGSTEAM?

Die Loks und Güterwagen von DB Cargo werden regelmäßig gewartet. Aber manchmal geht unterwegs etwas kaputt. Dann schlägt die Stunde der mobilen Teams.

Ein Team besteht aus zwei bis drei Monteuren. Unser Einsatzradius beträgt ungefähr 100 Kilometer rund um unseren Standort.

Meistens geht es um kleinere Sachen, bei denen man nicht auf eine Werkstatt mit Grubengleis oder Kran angewiesen ist. Es kann zum Beispiel sein, dass durch Steinschlag ein Stück von einer Bremssohle abbricht. Die können wir sozusagen ambulant tauschen. Oder es klemmt eine Tür oder eine Feder bricht.

100

Kilometer beträgt der Einsatzradius eines Teams ungefähr

83.300

Güterwagen und über 2.700 Lokomotiven sind bei DB Cargo im Einsatz



Da wir meistens wissen, was gemacht werden muss, laden wir die entsprechenden Ersatzteile ein. Deshalb reicht uns auch ein Sprinter. Manche Teams sind aber auch mit einem 7,5-Tonner unterwegs.

Man muss sich das nicht so vorstellen, dass wir auf freier Strecke arbeiten. Das kommt sehr selten vor, denn meistens schaffen es die Fahrzeuge schon in einen Bahnhof beziehungsweise wird im Bahnhof der Schaden bemerkt. Dort wird der eine beschädigte Wagen ausrangiert, damit die restlichen nicht aufgehalten werden.

Aber manchmal stehen die Wagen schon ungünstig. Dann müssen wir kiloschwere Ersatzteile über mehrere Hundert Meter zur Einsatzstelle tragen. Eine Bremssohle aus Grauguss wiegt zum Beispiel elf Kilogramm. Die Beläge der neuen Flüsterbremsen aus Kunststoffverbundmaterial wiegen zum Glück nur noch dreieinhalb Kilogramm. •



Sebastian Schauerte, Leiter Fertigung Wagen,
DB Cargo AG, Werk Köln-Gremberg
sebastian.schauerte@deutschebahn.com

„Wenn möglich, machen wir defekte Fahrzeuge unterwegs wieder flott. Wegen der schweren Ersatzteile kann das ganz schön schweiß-treibend sein.“

NILS POLENZ
Mitglied eines mobilen Einsatzteams in Köln-Gremberg



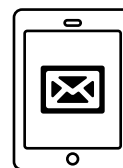
— Die Branche
wagt einen Blick in
die Kristallkugel.

// Ausblick

WAS BEWEGT LOGISTIKER?

DB Cargo auf der weltweiten Leitmesse für Logistik.

Wenn sich alle zwei Jahre Logistikunternehmen aus der ganzen Welt in München zur transport logistic treffen, ist das nicht weniger als der Taktgeber für die ganze Branche. Was wird wichtig? Welche Trends verändern die Branche? Welche Lösungen gibt es bereits und wo besteht akut Handlungsbedarf? Natürlich ist auch DB Cargo als größte Güterbahn Europas auf der Messe präsent – sowohl im Innenbereich als auch auf dem Außengelände und natürlich mit unseren Experten im begleitenden Konferenzprogramm. Wir nutzen den Anlass deshalb für einen Überblick über die Branchenthemen und lassen dafür renommierte Fachleute zu Wort kommen, die die relevanten Messethemen identifizieren, beurteilen und deren Bedeutung für den Schienengüterverkehr einschätzen. Darüber hinaus zeigen wir, welche Lösungen DB Cargo bereits heute anbietet und an welchen Konzepten mit Hochdruck gearbeitet wird. Und natürlich stellen wir vor, was DB Cargo in München präsentieren wird. Mit der nächsten Ausgabe der railways sind Sie also bestens auf die transport logistic vorbereitet.



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

BILDNACHWEISE

Fotos: DB Cargo: S. 6–7 (Akos Vincze),
24, 27, 40 (Pablo Castagnola), 46–49
(Stora Enso), 50–51 (AC Floby), 52–54 |
JadeWeserPort: S. 37 | Messe transpo:
S. 59 (Christian Hartlmaier) | Oliver Lang:
Titel, S. 2–5, 33, 35, 56–58 | Michael
Neuhaus: Titel, S. 8–17, 27–28, 38–39 |
Olivier Hess: S. 2, 4, 18, 20 | Adobe Stock:
S. 23, 25, 41, 54 (pinbokeoyaji) | Stephan
F. F. Dinges: S. 42–48 | Offset: 30–31
(Monty Rakusen) | iStock: S. 52 (Phon-
lamailPhoto) | The Noun Project: S. 16

DRUCK

DB Kommunikationstechnik GmbH
Akazienweg 9
76287 Rheinstetten (Baden)

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreund-
lichem Papier gedruckt.

DB CARGO IM INTERNET

www.dbcargo.com



twitter.com/db_cargo



de.linkedin.com/
company/db-cargo-ag

NEUKUNDENINFO

DB Cargo AG
Masurenallee 33
47005 Duisburg

E-Mail:

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