railways

DAS KUNDENMAGAZIN VON DB CARGO

NR. 02 | 16

STARKES NETZWERK

Mit seinen Mitarbeitern bekennt sich DB Cargo zum europäischen Einzelwagenverkehr

Seite 08

MEHR ZUVERLÄSSIGKEIT

Das britische Lok-Team

Seite 30

JAHRHUNDERTFAHRT

Der Gotthard ist offen

Seite 36

LETZTER GANG

Loks auf dem Weg ins Museum

Seite 52

„Schienengüterverkehr in den Vereinigten Arabischen Emiraten – das ist definitiv eines der letzten Abenteuer auf der Schiene!“

HANS-GEORG WERNER
VORSTAND DB CARGO FÜR DIE REGION EAST

DAS LETZTE ABENTEUER AUF DER SCHIENE

Etihad Rail DB, das DB Cargo-Joint-Venture mit Etihad Rail, transportiert bis zu 7,2 Millionen Tonnen Schwefel im Jahr.

Schwefelgranulat fällt bei der Förderung und Weiterverarbeitung von Erdgas an, und zwar vor allem von Sauergas, wie es zum Beispiel unter den Vereinigten Arabischen Emiraten liegt. Viele hunderttausend Tonnen des schwefelgelben Materials entstehen monatlich und werden mithilfe von Etihad Rail DB abtransportiert. Das Unternehmen ist für den Betrieb und die Wartung der Eisenbahn in den Vereinigten Arabischen Emiraten verantwortlich, die bis zu 7,2 Millionen Tonnen Schwefelgranulat im Jahr von Shah und Habshan nach Ruwais bringt. Die 264 Kilometer lange Strecke erleichtert den Transport von Schwefelgranulat von den Förderstellen im Binnenland zum Export in den Hafen von Ruwais. Etihad Rail DB fährt jeden Tag zwei Züge mit insgesamt 110 Waggons, die 11.000 Tonnen des Granulats befördern, eines wertvollen Rohstoffs für Industrie und Landwirtschaft.

2013 gründeten die DB AG mit der Etihad Rail die Etihad Rail DB. Heute kümmert sich Etihad Rail DB um den Betrieb und die Instandhaltung der sieben Loks und 240 Güterwaggons. Rund 70 DB-Mitarbeiter halten Waggons, Gleise und Brücken instand, fahren Züge und bilden technisches Personal aus. Keine einfache Sache in einem Land, in dem die Lokführer mit heißesten Temperaturen und Sandverwehungen auf den Gleisen konfrontiert sind. „Das ist definitiv eines der letzten Abenteuer auf der Schiene“, sagt Hans-Georg Werner, Vorstand DB Cargo für die Region East. „Und wir sind dabei!“ *an*

LEIDENSCHAFT BAHN

Wissen Sie, was mich an DB Cargo fasziniert? Das Zusammentreffen von Technik aus dem letzten Jahrhundert mit modernster digitaler Technologie. Wir überspannen somit mehrere Generationen der technischen Entwicklung.

Wir von DB Cargo haben mit unserem Einzelwagenverkehr ein Alleinstellungsmerkmal in Europa. Keine andere Bahn unserer Größe nimmt das Wagnis auf sich, so ein komplexes System durch ganz Europa zu betreiben. Dahinter steckt die Leistung unserer Mitarbeiter. Und deshalb haben wir für dieses Magazin die Menschen in den Fokus genommen, die sonst eher selten im Rampenlicht stehen: unsere Mitarbeiter auf den Güterbahnhöfen, die rund um die Uhr hart arbeiten.

Tag für Tag wollen wir dieses faszinierende Bahnsystem neu mit Leben und Begeisterung füllen. Ich würde mich freuen, wenn auch Sie manchmal diese Leidenschaft spüren, die unser Unternehmen prägt.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre,

Andreas Busemann

Vorstand Vertrieb & Marketing der DB Cargo AG

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

Fotos: Sandvik Process Systems, DB/Pablo Castagnola/Ramon Haindl, Titel: Michael Neuhaus

08 FOCUS: STARKES SYSTEM FÜR EUROPA

Reportage: Einzelwagenverkehr für Kunden, die wirklich europäisch handeln und denken – dafür bringt DB Cargo viele Mitarbeiter auf dem ganzen Kontinent in einem starken Produktionssystem zusammen.

FOCUS EINZELWAGENVERKEHR

17 **ZUKUNFT BAHN**
DB Cargo gründet eine schnelle Eingreiftruppe, um die Qualität der Produktion zu verbessern.

18 **ZUVERLÄSSIGKEIT UND QUALITÄT**
Dr. Jürgen Wilder, Vorstandsvorsitzender DB Cargo, im Interview zum Einzelwagenverkehr.

20 **VOM NORDKAP BIS NACH LISSABON**
Eine europäische Transportbrücke feiert zehnjähriges Jubiläum: Railnet France.

22 **EFFIZIENTES NETZWERK**
Mit drei Linienzügen betreibt DB Cargo Polska ein viel genutztes Angebot für Kunden.

24 **NETZWERK FÜR DEN MITTELSTAND**
In Italien ist DB Cargo im Einzelwagenverkehr mit maßgeschneiderten Lösungen erfolgreich.

26 **ERFOLGREICH IN BAYERN**
Ein Jahr nach Eröffnung des KT Burghausen hat sich das Umschlagsvolumen fast verdoppelt.

COMPANY & PEOPLE

32 **„VERKEHRSSTRÖME KÜNFTIG STEUERN“**
DB Cargo gründet eine neue Landesgesellschaft in Tschechien. CEO Tomasz Grzegorz Iwanski erläutert, warum.

34 **DIGITALISIERUNG IST EINE CHANCE …**
Interview mit Pawel Pucek, Vertriebsvorstand des Unternehmens.

35 **WEITERE ZUSAMMENARBEIT**
Rahmenvertrag zwischen DB Cargo und der litauischen Eisenbahn.

MARKETS & INNOVATIONS

36 **JAHRHUNDERTFAHRT DURCH DIE ALPEN**
DB Cargo ist eine der ersten Bahnen, die durch den neu eröffneten Gotthard-Basistunnel fahren.

42 **MIT DOPPELTEM TEMPO**
Die Bahn arbeitet beständig an der Verbesserung der Lieferketten ihrer Automotive-Kunden. Experten von DB Cargo Logistics GmbH zeigten am Beispiel von Opel, dass eine Halbierung von Laufzeiten möglich ist.

CUSTOMERS & PROJECTS

44 **PARTNERSCHAFT FÜR QUALITÄT**
Europas Stahlindustrie durchlebt stürmische Zeiten. Der österreichische Stahlkonzern voestalpine setzt auf neue Strukturen, innovative Produkte und mehr Qualität. Dabei hilft die Güterbahn als Logistikpartner.

47 **KUNDENNÄHE AUF BRITISCHE ART**
Weil ein großer Kunde dringend Waggons benötigte, bauten die Mitarbeiter der britischen Landesgesellschaft von DB Cargo ungenutzte Wagen einfach um.

48 **BÜNDNIS FÜR QUALITÄT**
Ein neuer Rahmenvertrag bekräftigt die enge Partnerschaft zwischen DB Cargo und dem Stahlkonzern ArcelorMittal.

50 **WIEDERBELADUNGSKONZEPT: STAHL UND HOLZ VEREINT**
Nieten und DB Cargo verknüpfen in enger Zusammenarbeit mit den Kunden Montan- und Holztransporte zwischen Deutschland und Schweden.

52 **LETZTER GANG AUF DER SCHIENE**
In Polen transportiert DB Cargo ausgediente Loks zur Sanierung – für das Museum.

54 **FINAL CALL / SAVE THE DATE / IMPRESSUM**

railways ist in der App und in gedruckter Form auch auf **Englisch** verfügbar.

Fotos: DB Cargo/Oliver Tjaden, RIEGER Bertrand/hemis.fr/Getty Images

MANCHESTER / GROSSBRITANNIEN

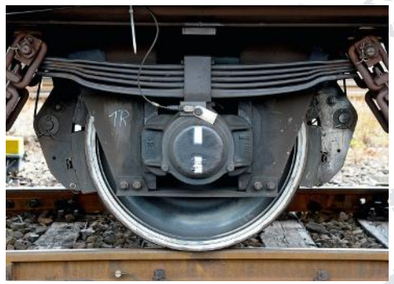
DER MXA-WAGGON WIRD ZUM „HUMMER“

Eine ganz besondere Form der Auseinandersetzung mit dem Thema Sicherheit auf der Schiene haben DB Cargo UK und der britische Infrastrukturbetreiber Network Rail gewählt. Sie sprachen mit Grundschülern über das Thema und lobten einen Wettbewerb aus, um einen Namen für eine neue Wagenart zu finden. Die Aufgabe lösten die Schüler mit Bravour: Der leuchtend rote, rechteckige MXA-Wagen (siehe auch Seite 47) wird nun „Hummer“ genannt. Solch eine Bezeichnung hat Tradition: Schon in den 1940er Jahren wurden Eisenbahnwaggons nach Wassertieren benannt. Vorgeschlagen hatten den Namen die Schülerinnen Emilia Sneiegon (10), Nicole Biechowiak (10) und Rachel McLoughlin (11) von einer Grundschule in Manchester. Sie wurden anschließend geehrt, indem DB Cargo UK eine Lokomotive nach der Schule benannte. „Es war ein wunderbarer Tag, und wir haben uns sehr gefreut, unsere Lok 60020 nach „The Willows Primary School“ im Auftrag von Emilia, Nicole und Rachel zu benennen“, sagte DB Cargo UK-CEO Geoff Spencer. *an*

MAINZ / DEUTSCHLAND

DIE BAHN MACHT WAGGONS SCHNELLER LEISE

Die Bahn beschleunigt ihre Anstrengungen bei der Umrüstung auf lärmarme Güterwagen. Bis Ende des Jahres sollen 50 Prozent der Flotte von DB Cargo mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet sein. Derzeit sind mehr als 21.000 Güterwagen mit der lärmmindernden Technologie ausgestattet. Bis zum Jahresende sollen es 32.000 Wagen sein. Mit der „Flüsterbremse“, die auf Bremssohlen mit neu entwickelten Verbundstoffen setzt, kann der Lärm vorbeifahrender Güterzüge für das menschliche Ohr um die Hälfte gesenkt werden. Bis 2020 will DB Cargo sämtliche Bestandsgüterwagen umrüsten und zusätzlich insgesamt rund 9.000 leise Neuwagen mit Komposit-Bremssohlen beschafft haben. *mh*



ZABRZE / POLEN

AUSZEICHNUNG FÜR CSR-INITIATIVEN BEI DB CARGO

DB Cargo Polska ist für sein Engagement bei Gesundheit, Ökologie und Ehrenamt der Mitarbeiter ausgezeichnet worden. Das polnische Responsible Business Forum ist eine Nichtregierungsorganisation, die das Thema Corporate Social Responsability näher beleuchtet. Das Forum bezeichnet vor allem die Good-Practice-Initiativen bei der polnischen DB Cargo-Tochter im renommierten Jahresbericht der Organisation als musterhaft. Ausgezeichnet wurden die Sicherheits- und Gesundheitstage, die Initiative „Tips vom Öko-Löwen“ und das Freiwilligenprogramm „Get on the Train to Help“. „Wir sind stolz darauf, dass unsere Aktivitäten diese zusätzliche Anerkennung gefunden haben“, sagt Katarzyna Marciniak von DB Cargo Polska. „Viele Aktionen in diesem Bereich werden von unseren Mitarbeitern ausgeführt – als Teil des Freiwilligenprogramms, das das Unternehmen eingeführt hat.“ Das Responsible Business Forum legt jedes Jahr einen Bericht über „Responsible Business in Poland. Good Practices“ vor. Die vollständige englische Version ist unter www.odpowiedzialnybiznes.pl/english/ verfügbar. *an*

HAMBURG / DEUTSCHLAND

NORDHAFENKONFERENZ: EUROPAMEISTER UNTER SICH

Prominente Unterstützung für DB Cargo und TFG Transfracht: Die 10. Nordhafenkonferenz Ende April in Hamburg wurde von Thomas Helmer (im Bild) moderiert. In einem Impulsvortrag zeigte der Fußball-Europameister und Frontmann der Fußball-Talkshow „Doppelpass“ Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen Profifußball und der Logistik auf. Gastgeber der Jubiläumsveranstaltung war Dirk Steffes, Leiter des Marktbereichs Intermodal bei DB Cargo. Auch der neue Vertriebsvorstand von DB Cargo, Andreas Busemann, stellte sich den 50 anwesenden Reedern, Spediteuren, Verladern, Hafenbetreibern und Operateuren vor. Im Interview mit Thomas Helmer bekräftigte er den Führungsanspruch der Güterbahn bei europaweiten maritimen Lieferketten: „Die Organisation optimaler Lösungen für unsere Kunden steht klar im Fokus, und wir bleiben die Nummer eins in Europa.“ *mh*

BAYONNE / FRANKREICH

NEUE SCHIENENANGEBOTE IN BAYONNE

Mitte Januar 2016 hat der neue regionale Bahnbetreiber OFP Sud-Ouest seinen Betrieb in Frankreich aufgenommen. Das Unternehmen ist ein Joint Venture der DB Cargo-Tochter Euro Cargo Rail (ECR), der Industrie- und Handelskammer CCIT Bayonne Pays Basque und einem Zusammenschluss kleinerer Unternehmen. Bayonne ist Frankreichs neuntgrößter Hafen und vor allem für den Umschlag von Getreide, Holz, Dünger und Erdöl von Bedeutung. Ab Bayonne bedient OFP Verbindungen in Richtung Lacq-Tarbes, Bordeaux-Landes und Spanien. Die Traktion übernimmt die ECR. Die neue Bahn möchte die Wachstumschancen in der Region wahrnehmen. Täglich passieren hier viele tausend Lastwagen die spanisch-französische Grenze. „Unseren Kunden bieten wir ab sofort einen direkten Zugang zum DB-Cargo-Netzwerk in Frankreich und Europa“, so Jean-Philippe Delmont, Vertriebsdirektor von ECR. *an*

PARIS / FRANKREICH

BON ANNIVERSAIRE, ECR!

Die Euro Cargo Rail (ECR) feiert in diesem Jahr den zehnten Geburtstag ihres ersten Schienengüterverkehrs, den sie für ihren ersten Kunden, Carrières du Boulonnais, fuhr. Seitdem ist die französische Landesgesellschaft von DB Cargo mit zweistelligen Zuwachsraten zu Frankreichs zweitgrößter Güterbahn nach der nationalen Staatsbahn SNCF herangewachsen. Inzwischen erreicht die ECR einen Marktanteil von 18 Prozent. Auch 2016 sieht vielversprechend aus: Fünf neue Verträge mit einer Jahresmenge von 600.000 Tonnen sollen in der ersten Jahreshälfte umgesetzt werden. Die DB Cargo Landesgesellschaft wird auch zukünftig ihren Namen behalten, sie übernimmt aber die visuelle Markenidentität von DB Cargo. „DB ist ein starker Name und eine starke Marke, einfach und bekannt. Sie soll bei ihren Kunden und in der Öffentlichkeit eine bessere Wahrnehmung der Zugehörigkeit und ihrer Aktivitäten ermöglichen“, so Nadja Rachow, Sprecherin der ECR. *mh*

Hamburg

Manchester

Mainz

Zabrze

Paris

Bayonne

Fotos: DB Cargo UK, Deutsche Bahn AG, Cedric PASQUINI/REA/laif, DB Cargo Polska/Fotowidzenie.pl, Deutsche Bahn AG, DB/Uwe Miethe

FOCUS

EIN STARKES SYSTEM QUER DURCH EUROPA

Einzelwagenverkehr für Kunden, die wirklich europäisch handeln und denken – um dieses Versprechen einzulösen, muss DB Cargo viele Mitarbeiter auf dem ganzen Kontinent in einem starken Produktionssystem zusammenbringen. Und das funktioniert? Ortstermin in Wanne-Eickel.

Text: Axel Novak
Fotos: Michael Neuhaus

FINGERSPITZEN-GEFÜHL: Kesselwagen mit flüssigen Chemikalien müssen am Ablaufberg mit der Hand gebremst werden.

IM POTT VERWURZELT: Bahnhofsleiter Hakan Güney kümmert sich auf der Anlage auch um die Belange seiner Mitarbeiter.

Wanne-Eickel, 5.30 Uhr: Der Ablaufberg West liegt noch ganz in der morgendlichen Dämmerung. Langsam nähert sich Zug 51142 aus Seelze in die Einfahrgruppe auf dem Westberg. Eine Rangierlok vom Typ 261-Gravita schiebt anschließend die Waggons nach Ankunft und Behandlung durch den Zugsicherer in der Einfahrgruppe – so heißt der Einfahrtbereich des Rangierbahnhofs: ein „bunter Zug“, wie die Eisenbahner sagen, bestehend aus Waggons unterschiedlicher Provenienz. Er soll nun über den Ablaufberg West geschoben und aufgelöst werden. So heißt es, wenn die einzelnen Waggons vom Zug abgekuppelt werden. Entsprechend ihrem Zielort rollen sie anschließend selbstständig in unterschiedliche Richtungsgleise. Dort werden sie später mit anderen Waggons zu neuen Zügen zusammengekuppelt und abgefahren.

Zug 51142 aus Seelze bringt unter anderem Autotransportwaggons mit Neuwagen für einen Kunden mit. Sie stammen von verschiedenen Autoherstellern aus Deutschland, Spanien und Polen und haben teils ein paar tausend Kilometer hinter sich gebracht. Sie sollen heute noch zum Kunden gelangen. Die Helf Automobil Logistik in Essen-Katernberg steuert den Nachschub von Neufahrzeugen an Autohändler im ganzen Ruhrgebiet. „Für Helf fahren wir täglich planmäßig zwei Regelbedienungen mit jeweils 18 Wagen. Der erste Zug fährt vormittags beladen zum Gleisanschluss des Kunden und nimmt auf dem Rückweg leere Wagen wieder mit, der zweite Zug fährt am Abend gegen 19.00 Uhr“, erläutert Hakan Güney, Leiter des Standorts Wanne-Eickel. „Je nach Bedarf fahren wir auf Kundenwunsch noch weitere Züge, auch samstags.“

Rund 96 Züge im Monat für einen Kunden – das hört sich gewaltig an. Und dennoch ist diese Leistung nur ein geringer Teil der Volumina, die täglich über Wanne-Eickel umgeschlagen werden. Der Güterbahnhof ist mit seinen 270 Mitarbeitern der viertgrößte in der Region. Er gehört zum Produktionszentrum Duisburg/Hagen, durch das als größtes Produktionszentrum der DB Cargo in Deutschland rund ein Viertel des deutschen Einzelwagenverkehrs läuft. Jeden Tag treffen rund 60 Züge ein, 65 neu gebildete Züge verlassen den Bahnhof. Bis zu 1.200 Wagen rollen täglich über den Ost- und den Westberg.

AM STÄHLERNEN HERZ DEUTSCHLANDS

Wanne-Eickel liegt im Zentrum des Ruhrgebiets, auf halber Strecke zwischen Duisburg und Dortmund, zwischen Recklinghausen und Bochum. Hier schlägt Deutschlands stählernes Herz: Die Industrie setzt voll und ganz auf die Güterbahn. Und wer die belasteten Straßen im Revier kennt, weiß, dass kein anderes Transportmittel so zuverlässig und leistungsfähig liefern kann.

Ob für den Nachschub der großen Stahlwerke oder den Abtransport der fertigen Stahlprodukte im Montanbereich: Tausende Tonnen schwere Züge fährt die Bahn, entweder als Ganzzüge oder im Einzelwagensystem. Im Durchschnitt verkehren ab Wanne-Eickel täglich mehr als 200 Wagen, um allein die Thyssen-Standorte in Oberhausen, Dortmund, Bochum und Duisburg mit leeren Waggons zu versorgen. „Drei Rangierloks stehen für die Zugbildung zur Verfügung“, sagt Güney. Dazu kommen zwei Loks der umweltfreundlichen Baureihe 261/265 Gravita für den Einsatz in der Zugbildungsanlage und im Bedienbereich. Die 270 Mitarbeiter arbeiten im Dreischichtbetrieb.

Seit 2014 leitet Güney den Standort Wanne-Eickel. Auf der weiträumigen Anlage kümmert er sich um alle Themen rund um die Produktion. Besonders Arbeits- und Betriebssicherheit erfordern ein hohes Maß an Konzentration, aber auch Disziplin. Nur wenn wir Ansprache, Präsenz und persönlichen Einsatz zeigen, so Güney, können wir die Mitarbeiter wirklich motivieren und nachhaltig mitnehmen. Denn auch sie wissen, dass die Güterbahn im Augenblick vor einer ganzen Reihe von Herausforderungen steht. Mit einem Durchschnittsalter der Beschäftigten von bald 50 Jahren zeichnet sich in Wanne-Eickel schon heute der demografische Wandel ab. Weil in wenigen Jahren viele Mitarbeiter in den Ruhestand gehen, muss Güney bereits jetzt ausbilden, neu anwerben und dabei für ein angenehmes Arbeitsklima sorgen.

VORSICHT BEI DER ARBEIT AM ZUG

Mittlerweile hat der Zug den Ablaufberg erreicht. Die Rangierbegleiter und Hemmschuhleger sind am Ablaufberg West eingetroffen. Sie sind Teil des 141-köpfigen Rangierpersonals in Wanne-Eickel. Rund um die Uhr kümmern sie sich um alles, was den Rangierbetrieb begleitet: vom sachkundigen Abbremsen und Stillstehen im Gleis bis zur Sicherheit. Rangierbegleiter Daniel Scholz vergewissert sich durch einen Blick auf den Rangierzettel, dass die Waggons in der korrekten Reihung stehen. Anschließend kuppelt er mit einer langen Stange ab, sodass die Wagen entsprechend der Ausfahrtgleise talwärts in die Richtungsgruppe rollen.

Die Hemmschuhleger halten sich derweil bereit: Weil im Zug drei Wagengruppen mit flüssigen Gasen mitfahren, müssen diese mit besonderer Vorsicht per Hand gebremst werden. Dazu steigt ein Hemmschuhleger auf den abgekuppelten Waggon und dreht die Handbremse, bis ein schrilles Geräusch die Funktionsfähigkeit belegt: „Wenn’s so laut quietscht, weiß ich, dass die Bremse funktioniert“, erklärt Sebastian Pöther gut gelaunt, bevor er die Kurbel wieder löst und mit dem Waggon gemächlich talwärts ins neue Richtungsgleis rollt.

Nur wenige Minuten dauert es, bis alle Wagen des Zuges 51142 in den einzelnen Richtungsgleisen verschwunden sind. Aus einem Zug sind viele kleine Rumpfzüge geworden, die im Laufe des Tages auf passable Längen anwachsen, bevor sie später den Bahnhof verlassen.

SICHERHEIT: Der Wagenmeister prüft die Waggons auf äußere Beschädigungen und ausreichende Transportsicherung.

ENORMER PLANUNGSAUFWAND

Hinter diesem Prinzip der Zugbildung stecken ein enormer Einsatz von Mensch und Material und eine gewaltige Planungsleistung. Die Zerlegung und neue Zusammenstellung von Zügen verlangen mathematisches Verständnis. Erst das Zusammenspiel aller Mitarbeiter zu einem bestimmten, genau festgelegten Zeitpunkt macht es möglich, dass Waggons aus allen Regionen Europas in einen Bahnhof einfahren, ihre Waggons aufgelöst werden und anschließend neu gruppiert als neue Züge zu anderen Zielorten aufbrechen.

Dabei treffen jahrhundertealte Berufsbilder auf hochmoderne Technik. Den Einsatz der Hemmschuhleger zum Beispiel steuert der Rangiermeister. Jürgen Malchow ist ein solcher Rangiermeister und für den Personaleinsatz auf dem Bahnhof zuständig. Malchow, der 1975 bei der damaligen Deutschen Bundesbahn angefangen hat, kennt den Bahnhof in- und auswendig. Als Herr über die Rangier- oder Zerlegeliste, so nennt sich die Anweisung, nach der einkommende Züge in unterschiedliche Wagen und Wagengruppen nach dem Zielort zerlegt werden, ist er dafür verantwortlich, dass die richtigen Wagen ins richtige Gleis gelangen – und zwar in der richtigen Position. Das ist wichtig, denn bei vielen Kunden hängen die Produktionsprozesse von der korrekten Reihung des Wagens ab: Nur so ist der reibungslose Materialfluss ins Werk möglich. „Da sollte man sich schon mit den Örtlichkeiten auskennen“, sagt Malchow, den kein Ereignis aus der Ruhe zu bringen scheint. „Aus der Ferne lässt sich so ein Ablauf jedenfalls nicht steuern.“

Talmeister heißt Malchows Beruf auch, weil er sich im Tal, am Fuß des Ablaufbergs, befindet und somit mitten im Geschehen. Mittendrin sind auch Patrick Jahn, Disponent Bedienbereich, und Thomas Koch, Disponent der Zugbildung. Beide überwachen den Betriebsablauf am Bildschirm. Sie sorgen dafür, dass ausreichend Personal zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist und die Wagen in den richtigen Richtungsgleisen eintreffen. Weiter oben im Bahnhof, hinter dem Ablaufberg, überwacht und verantwortet Christoph Kirschning im Bahnhofshauptgebäude als einer von vier Gruppenleitern die tägliche Betriebslage in der Produktion.

INTENSIVE VORBEREITUNGEN ZU SCHICHTBEGINN

8.50 Uhr: Die Autowaggons aus dem aufgelösten Zug 51142 stehen auf dem Richtungsgleis. Lokrangierführer Christian Hendrix fährt mit seiner Rangierlok vorsichtig an die bereitstehenden Waggons heran. Hendrix hat schon um halb fünf Uhr morgens den Dienst angetreten und auf dem Güterbahnhof sein Gefährt aufgerüstet: Die Rangierlok vom Typ 294 ist weitaus älter als sein 34-jähriger Fahrer: Baujahr 1969, neu motorisiert und seit einigen Jahren mit der nötigen Technik ausgerüstet, um per Funk ferngesteuert zu fahren. Ein zuverlässiges Arbeitstier für Hendrix. Schon frühmorgens hat er damit die ersten Kunden bedient: Waggons mussten ins nah gelegene Castrop-Rauxel, etwas später andere Wagen nach Herne. Jetzt stehen die Waggons mit Neuwagen bereit für den Transfer nach Essen-Katernberg.

Nachdem Zugprüfer Matthias Wollmann die Wagen angekuppelt hat, prüft er die Sicherheit: Mit einem langstieligen Hammer klopft er die Achsen ab, ob die Bremsen der Waggons gelöst sind. Auch müssen Tragfedern, Verriegelungen und die Höhenverstellung der Wagen gecheckt werden. Und schließlich nimmt der Zugprüfer eine Sichtprüfung vor, ob die Fahrzeuge den Güterbahnhof auch unbeschadet verlassen. Rund 20 Minuten braucht der Zugprüfer dafür.

LETZTER CHECK: Der Zug steht abfahrbereit auf dem Gleis: Der Wagenmeister gibt dem Lokführer die Sicherheitsbestätigung.

RISKANTES BERUFSBILD MIT TRADITION: HEMMSCHUHLEGER

Ein Knochenjob mit viel Verantwortung: Schon in den Anfangsjahren der Bahn hatten Hemmschuhleger eine gefährliche Aufgabe. Während der Rangierbegleiter mittels Rangierzettel die Waggons abkuppelt und den Zug auflöst, kümmern sich die Hemmschuhleger darum, dass jeder Waggon im richtigen Gleis landet und dort vorsichtig auf die anderen Wagen des neuen Zuges trifft, ohne Wagen und Güter zu beschädigen. Dabei müssen besondere Kundenwünsche berücksichtigt werden: Reicht bei klassischen Waggons ein Hemmschuh (s. oben) pro Wagen aus, wird besonders wertvolle Fracht wie Neuwagen mit zwei eisernen Riegeln stillgelegt.

Der Umgang mit den tonnenschweren Wagen auf nassen oder rutschigen Gleisen macht diesen Beruf zu einem der gefährlichsten auf dem Rangierbahnhof. Verstärkte Sicherheitsregeln, helle Kleidung und umfangreiche Absprachen untereinander sollen Unfälle im gefährlichen Gleisfeld vermeiden. „Jeweils vier bis fünf Hemmschuhleger im Früh-, Spät- und Nachtdienst arbeiten insgesamt am Tag ca. 65 Züge an den 700 Meter langen Gleisen ab – da kommt am Ende des Tages schon einiges an Laufstrecke und Arbeit zusammen; bei Wind und Wetter“, erinnert sich Wanne-Eickels Standortleiter Hakan Güney, der selbst nach seiner Berufsausbildung als Hemmschuhleger bei DB Cargo anfing.

INDUSTRIE-IDYLLE: Diese Kombination hat das Ruhrgebiet groß gemacht: Montanindustrie und Güterbahn.

Fotos: A. VIEREGGE- ELSETHAL GmbH

RARITÄT:
In Wanne-Eickel wird das letzte analoge Stellwerk in Deutschland betrieben. Alle Weichen werden an diesem elektromechanischen Tischstellwerk aus dem Jahr 1935 per Hand gelegt.

9.38 Uhr: Ein Rangierbegleiter steigt in die Lok, er soll einen Bahnübergang auf der Strecke sichern. Hendrix meldet nun von der Lok: Zug 53984 ist abfahrbereit. Die Abfahrtszeit gibt Hendrix in sein CDD-Gerät (Cargo Digitale Datenkommunikation) ein. Mit diesem Gerät von der Größe eines Handscanners kommunizieren die Lokrangierführer und Zugprüfer mit der Disposition und dokumentieren die durchgeführten Arbeiten und somit auch den Status des Zuges. Das wird sich ändern: DB Cargo hat bereits alle Lokführer bundesweit mit einem Tablet ausgerüstet, über die die mobile Kommunikation und der Datenaustausch erfolgen. Lokrangierführer und Wagenmeister sollen künftig ebenfalls mit diesen mobilen Geräten ausgerüstet werden.

DURCH DIE HINTERHÖFE DER REPUBLIK

Das Signal am Gleis springt auf Grün, Hendrix legt den Schalter um, und gemächlich zieht die 80-Tonnen-Lok die Waggons aus dem Bahnhof Richtung Westen. Hendrix, der 2014 seine Lokrangierführer-Ausbildung im Rahmen der Eisenbahner im Betriebsdienst Ausbildung abgeschlossen hat, liebt seinen Job. „Klar, das ist kein Partygespräch, wenn ich täglich nach Castrop-Rauxel fahre, aber dafür habe ich eine ruhige Arbeit hier in meiner Lok“, sagt er, der über einige Umwege zur Bahn gekommen ist. „Jeder Tag ist gleich – und doch ist jeder Tag ganz anders.“

Ganz nebenbei sorgt Hendrix für mehr Umweltfreundlichkeit. Viele Lastwagen müssten durch die vollen Straßen des Potts krauchen, um die gleiche Transportmenge zu transportieren. Kein Wunder, dass der Einzelwagenverkehr ein möglicher Retter ist, um die ehrgeizigen Klimaziele der Bundesregierung zu erfüllen und Deutschlands strapazierte Straßeninfrastruktur vom dem Kollaps zu bewahren.

Hendrix steuert seinen Zug durch den Hinterhof der Region. Kleingartenanlagen, Gewerbegebiet, links die Depots der örtlichen Busgesellschaft. An einem Bahnhof muss die Lok warten, bis alle Gleise frei sind: Personenverkehr hat Vorrang, Hendrix muss quer über alle Gleise wechseln, um zum Gleisanschluss des Kunden zu gelangen. Endlich geht’s weiter, der Zug passiert Gelsenkirchen. Rechter Hand tauchen der neue Gleisanschluss und die großen Hallen eines weiteren Kunden von DB Cargo auf: Wheels lagert hier Aluminiumdosen unter anderem für einen namhaften Getränkehersteller. Die Dosen werden täglich in zwei Bedienungen abgeholt und in Wanne-Eickel zu einem Zug mit 39 Wagen zusammengestellt. Sie fahren dann nach Österreich und in die Schweiz, werden dort befüllt und anschließend wieder mit der Bahn auf die Reise in die Empfangsregionen geschickt.

Kurz darauf ein Bahnübergang. Hendrix’ Begleiter steigt aus, lässt die Schranken hinunter und wartet, bis sein Zug passiert. Dann öffnet er beide Schranken wieder und steigt auf den wartenden Zug. Gemeinsam geht’s weiter durch frühlingshaft leuchtende Wiesen, die grünen Reservate der Natur in diesem Land, das wie kein anderes in Europa für den Begriff Industrialisierung steht.

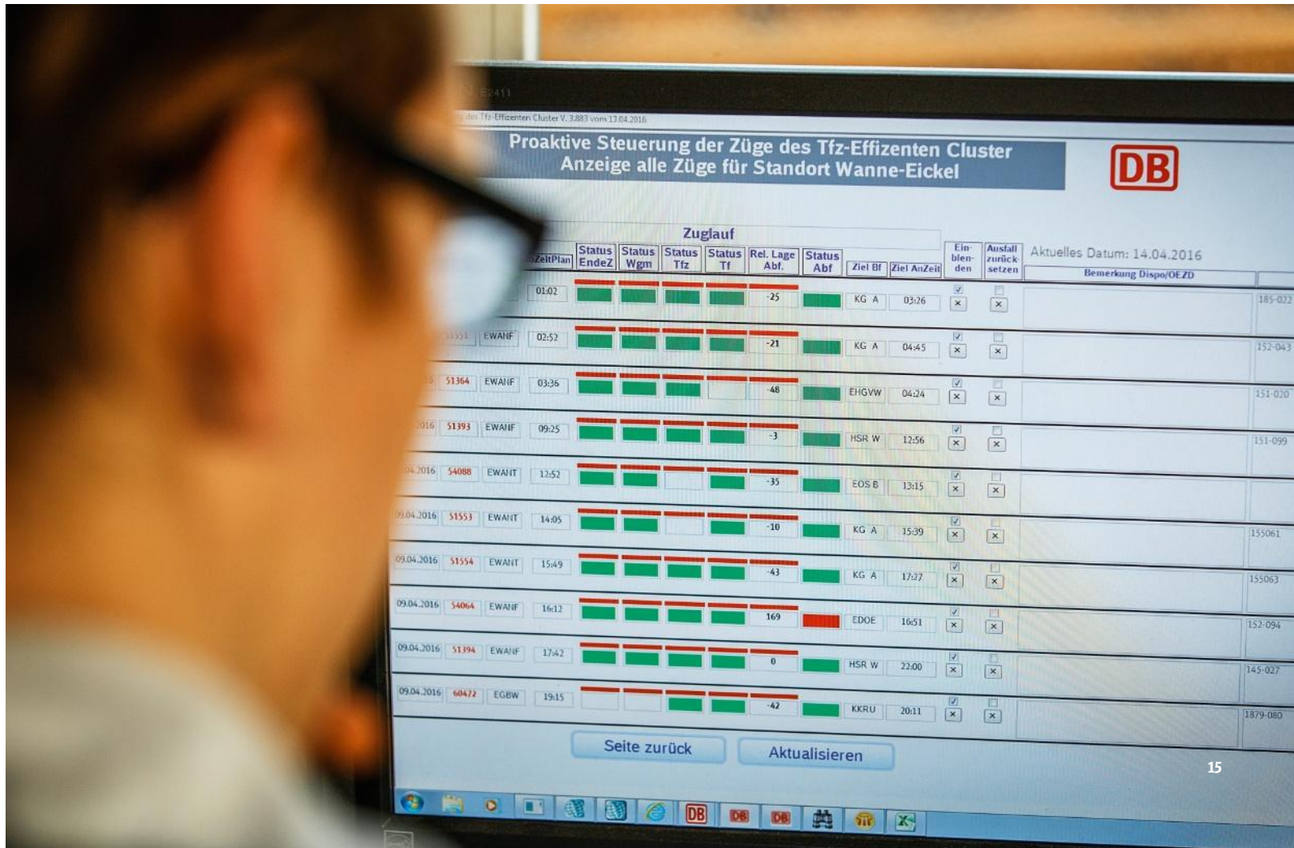
Dann taucht das Gelände von Helf auf: Tausende Neuwagen stehen sicher unter Planen verpackt und warten auf ihren Abtransport zum Händler. Im Gleisanschluss des Kunden stehen schon zwei Züge: befüllte Waggons, die gestern Abend aus Wanne-Eickel eintrafen. Daneben leere Wagen, die wieder zurück zu den unterschiedlichen Autoherstellern gebracht werden müssen. Hendrix steigt aus: Jetzt ist er nicht nur als Lokrangierführer, sondern auch als Wagenprüfer gefragt und prüft an jedem Wagen den betriebssicheren und verkehrstauglichen Zustand.

Hendrix kuppelt ab, legt die Weichen am Einfahrtgleis des Helf-Gleisanschlusses um und stellt die Lok auf Funkbetrieb um. Dann steigt er vorn auf die Lokomotive und steuert die Lok per Fernbedienung vorsichtig an die leeren Waggons heran. Anschließend kuppelt er diese an und überprüft jeden Waggon auf

MODERNSTE SOFTWARE – IN EIGENENTWICKLUNG

- DB Cargo nutzt am Standort Wanne-Eickel modernste Software. Neben den klassischen Software-Tools zur Disposition haben die Disponenten durch das Programm „Proaktive Steuerung“ den Überblick über den aktuellen Stand am Bahnhof. Das Programm ist im Februar 2015 von Mitarbeitern der Qualitätssteuerung im Produktionszentrum Duisburg/Hagen entwickelt worden.
- „Proaktive Steuerung“ verknüpft zentrale Zugdaten mit den Statusmeldungen Zugbildung, Wagenmeister, Triebfahrzeug und Triebfahrzeugführer, die von den Mitarbeitern am Bahnhof aktuell abgegeben werden. Diese Daten stehen den Disponenten grafisch aufgearbeitet zur Verfügung.
- Weil die Statusmeldungen schon weit vor Abfahrt ermittelt werden, können die Disponenten bei sich abzeichnenden Problemen frühzeitig reagieren. „Wir wollen nicht nur wissen, ob wir pünktlich fahren, sondern auch, warum wir nicht pünktlich fahren“, erläutert Peter Nicolaus, der das Tool mit seinem Team in Duisburg entwickelt hat. Weil es so gut ist, soll das Tool „Proaktive Steuerung“ künftig bundesweit eingesetzt werden.

STEUERUNG:
Regelmäßig treffen Züge beim Kunden ein. Sie werden am Bildschirm überwacht.



Sicherheit. Keine halbe Stunde später steigt er wieder auf die Lok, fährt den Leerzug auf das Ausfahrtgleis, kuppelt ab, wechselt das Gleis und kuppelt die beladenen Waggons erneut an. Dann drückt er den 468 Tonnen schweren Zug in das nun leere Gleis. Abkuppeln, Meldung an die Fahrdienstleitung.

Der Einzelwagenverkehr von DB Cargo läuft meist im Hintergrund ab. Kunde und Auftraggeber können sich auf die zuverlässige Bedienung verlassen. Weil Hendrix den Stand des Zuges stets an die Disposition übermittelt, die die Daten in die verschiedenen Systeme einpflegt, wissen alle Beteiligten immer, wo sich ein Zug mit seinen Waggons gerade befindet.

Im Nu ist eine Stunde vergangen. Endlich meldet Hendrix Abfahrtbereitschaft zurück nach Wanne-Eickel. Nach Freigabe fährt der Zug mit den leeren Wagen los: Bis Gelsenkirchen noch unter der alten Nummer, ab da bis zum Zielort Güterbahnhof als Zug Nummer 53985.

Anderthalb Stunden später hat Hendrix den Zug über den Ablaufberg gefahren. Seine Kollegen haben die Wagen aufgelöst und in die verschiedenen Richtungsgleise laufen lassen. Während Hendrix sich zum Schichtende umzieht und nach Hause fährt, sind die Waggons schon längst auf dem Rückweg, quer durch das Land bis in die fernsten Regionen Europas. *an*

Kontakt | Hakan Güney
Telefon: +49 (0)2325 660-500
hakan.gueney@deutschebahn.com

„GEWALTIGE VERÄNDERUNGEN“

Welche Rolle das Produktionszentrum Duisburg/Hagen für DB Cargo hat, erläutert Leiter Produktionszentrum Hendrik Penner.

HINTERLAND: Hendrik Penner leitet das Produktionszentrum Duisburg/Hagen, eine der wichtigsten Anlagen im Seehafenhinterlandverkehr von DB Cargo.

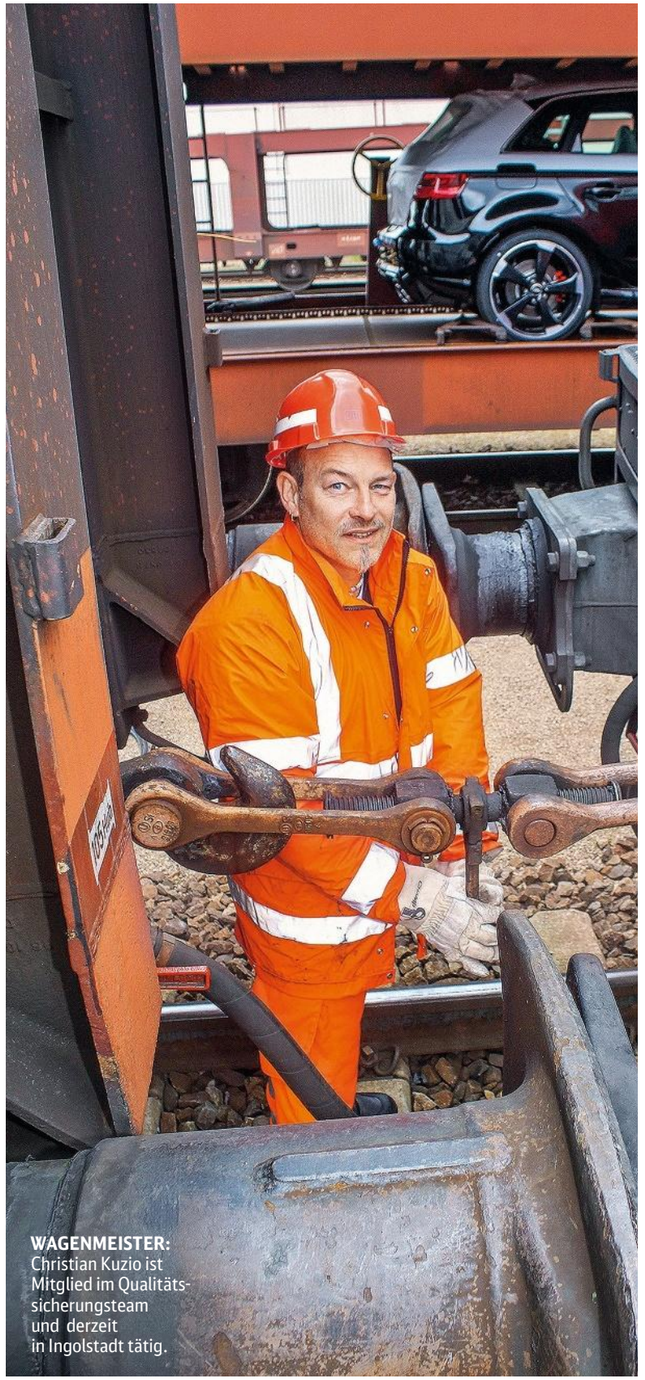
Herr Penner, im Hinterland-Verkehr der Nordseehäfen spielt Ihr Produktionszentrum eine wichtige Rolle. Warum?
Das Konzept „Seehafenhinterland“ beruht darauf, dass die Container per Bahn oder Schiff von den Nordseehäfen ins Hinterland transportiert werden. In diesem Konzept haben neben anderen Rheinhäfen der Duisburger Hafen für das Schiff und der HUB Duisburg für die Schiene die Hauptrolle dabei, die unsortierten Mengen aufzunehmen und entsprechend der Zielorte weiterzuleiten. Unsere Aufgabe im Einzelwagenverkehr ist es, diese Verkehre in den Kernzugbildungsanlagen wie Köln-Gremberg, Hagen-Vorhalle und Oberhausen Osterfeld zu bündeln und in alle Himmelsrichtungen abzufahren. Größere Mengen im Einzelwagen fahren wir für Thyssen-Krupp Steel Europe in den Versandrelationen in Richtung Italien sowie Chemiemengen von den großen Chemparks Bayer, Marl-Hüls & Hürth.

Nun schlagen sich ja die Schwankungen der Weltwirtschaft stark in den deutschen Häfen nieder. Wie reagieren Sie auf diese zunehmende Volatilität?
Wir reagieren da in zweierlei Hinsicht. Zum einen bieten wir unseren Kunden neben dem planmäßigen Regelzugaufkommen auch flexibel Sonderzüge an. Diese werden nach der Prüfung, ob ausreichende Ressourcen zur Verfügung stehen, in unser System eingelastet. Handelt es sich aber um nachhaltig verändertes Kundenbestellverhalten, dann passen wir unser Produktionssystem entsprechend planmäßig an die Marktanforderungen an. Außerdem sind wir im Einzelwagenverkehr jederzeit in der Lage, zusätzliche Mengen dort einzulasten, wo die Grenzlast des Zuges noch nicht erreicht ist.

Duisburg und die ganze Region stehen ja vor einer Reihe von Herausforderungen, die sie stemmen müssen – den demografischen Wandel zum Beispiel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel. Wie gehen Sie damit um?
Wir merken schon seit einiger Zeit, dass der Markt für Fachkräfte enger geworden ist. Dies gilt sowohl für den Fahrbetrieb wie bei Triebfahrzeugführern, Lokrangierführern als auch für den Rangierbetrieb, Wagenmeister und Berufe in der Instandhaltung. Bislang sind wir als Arbeitgeber aber so attraktiv für den regionalen Markt, dass wir in diesen Berufen bislang keinen Personalmangel haben.

Eine letzte Frage: Wie schlägt sich die Digitalisierung im PZ Duisburg/Hagen nieder?
Wir haben zum einen unsere Triebfahrzeugführer alle mit Tablets ausgestattet. Die verwenden sie nun für die tägliche Arbeit, unter anderem für Statusmeldungen und die Dokumentation. Außerdem werden wir mit der Einführung neuer Steuerungs- und Buchungssysteme unser gesamtes Produktionssystem in ein kapazitätsgeprüftes Netzwerk überführen können. Das bedeutet: Kunden erhalten für ihre Sendungen einen verbindlichen Transportplan und können Kapazitäten in unserem System fest buchen. Das sind gewaltige Veränderungen, mit denen wir zu tun haben! ■

Interview: Axel Novak



WAGENMEISTER: Christian Kuzio ist Mitglied im Qualitätssicherungsteam und derzeit in Ingolstadt tätig.

Fotos: Deutsche Bahn AG, DB AG/C3

SCHNELLE EINGREIFTRUPPE FÜR ALLE FÄLLE

Programm „Zukunft Bahn“: Mit dem Qualitätssicherungsteam legt DB Cargo Tempo für mehr Qualität vor.

In den kommenden Jahren will DB Cargo seine Position als führendes Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa weiter ausbauen. Dafür hat die Güterbahn mit dem Programm „Zukunft Bahn“ eine Reihe von Maßnahmen angestoßen, um die Qualität deutlich wahrnehmbar zu verbessern.

Dazu gehört eine schnelle Eingreiftruppe, die als Qualitätssicherungsteam seit März 2016 für Einsätze in ganz Deutschland zur Verfügung steht. Sie besteht aus 60 Triebfahrzeugführern, 30 Lokrangierführern und 20 Wagenmeistern, die sich auf Abruf bereithalten.

Christian Kuzio zum Beispiel: Der 46-jährige Wagenmeister ist derzeit in Ingolstadt im Einsatz. Er geht Wagen für Wagen den 640 Meter langen Güterzug mit Autoteilen für die Reise ins ungarische Györ ab und prüft auf technische Schäden oder korrekte Verplombung und Beschilderung. Penibel dokumentiert er alle Unregelmäßigkeiten. „Die Arbeit ist die gleiche, die Verantwortung ist genauso hoch, nur der Ort ist ein anderer“, sagt Kuzio. Sein Heimathafen ist eigentlich der Rangierbahnhof Nürnberg – nun wohnt er vorübergehend in Ingolstadt.

QUALITÄTSSICHERUNGSTEAM HILFT SCHNELL

Vor ein paar Wochen hat er sich zum Qualitätssicherungsteam gemeldet. Das hilft nun dort aus, wo die Qualität des Betriebs in Gefahr ist – Güterzüge nicht rechtzeitig beladen und zusammengestellt werden oder aus anderen Gründen nicht auftragsgemäß beim Kunden ankommen. Dafür kann es viele Gründe geben: Sturm, Hochwasser, Unfälle, Bauarbeiten, aber auch kurzfristige Aufträge und Personalengpässe sowie Unfälle.

Alle Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer und Wagenmeister sind kurzfristig einsatzbereit. „Da kommen wir mal richtig rum, das finde ich toll“, sagt Kuzio. Alle 110 Mitarbeiter haben sich freiwillig für das Qualitätssicherungsteam gemeldet und tragen mit Engagement dazu bei, die Qualität in der Leistungsabwicklung für die Kunden von DB Cargo unmittelbar zu verbessern. *an* ■

FOCUS

ZUVERLÄSSIGKEIT UND QUALITÄT ENTSCHEIDEN

Der Einzelwagenverkehr ist teuer und aufwendig.
Dennoch bekennt sich DB Cargo zu dem komplexen Produktionssystem.
Warum, erläutert Dr. Jürgen Wilder, Vorstandsvorsitzender DB Cargo.

Warum leistet sich DB Cargo noch einen europaweiten Einzelwagenverkehr, während die meisten anderen großen Bahnen diesen Bereich längst aufgegeben haben?
Das Einzelwagennetzwerk ist das Rückgrat unseres Transportangebots. Es ermöglicht uns, flexibel auf Kundenanfragen zu reagieren, und grenzt uns von unseren Wettbewerbern auf der Schiene ab. Wir bieten flächendeckend Schienentransporte an und ermöglichen so vielen Kunden, die für Shuttle im Ganzzug keine ausreichende Menge haben, dennoch die Schiene als Verkehrsträger zu nutzen.
Zudem wollen wir unsere Assets für den Kunden effizient einsetzen. Eine regelmäßige Abfuhr in der Woche ermöglicht dies deutlich besser, als wenn wir Wagen über längere Zeit für einen Ganzzug sammeln. Wir haben darüber hinaus die Möglichkeit, unsere Produkte besser zu standardisieren und gleichzeitig flexibler anzubieten.
Klar ist, dass wir die Zuverlässigkeit und Qualität auch im Einzelwagen deutlich steigern müssen, um den steigenden Marktanforderungen und dem Kostendruck gerecht zu werden. Dies wollen wir einerseits mit dem kapazitätsgeprüften Netzwerk als Teil von Netzwerkbahn erreichen und dem Konzernprogramm Zukunft Bahn. Das kapazitätsgeprüfte Netzwerk haben wir gerade eingeführt. Derzeit startet die Stabilisierungsphase, sodass ich sehr zuversichtlich bin, dass wir damit zuverlässiger werden.
Die Maßnahmen aus dem Programm „Zukunft Bahn“ ergänzen das kapazitätsgeprüfte Netzwerk in den wesentlichen Elementen und fördern eine stabilere Produktion.

Welchen Stellenwert räumt DB Cargo dem Einzelwagenverkehr ein?
Der Einzelwagenverkehr differenziert uns auf dem Markt von den Wettbewerbern, die weitgehend nur Ganzzüge fahren. Wir stellen uns damit auf strukturelle Marktveränderungen hin zu kleineren Sendungsgrößen ein. Heute fahren rund 70 Prozent unserer Züge im Einzelwagenverkehr. Dafür haben wir ein leistungsfähiges Netzwerk mit aufgebaut, das aus Zugbildungsbahnhöfen, Knotenpunkten und den Güterverkehrsstellen besteht. Diese Anlagen sind die Voraussetzung für gute marktgerechte Angebote für unsere Kunden. International fährt rund jeder zweite Zug im Einzelwagenverkehr. Die Leistungen erbringen wir mit unseren eigenen Landesgesellschaften und mit unseren Leistungspartnern.
Dabei stehen wir vor einer Reihe von Herausforderungen: Ein hoher Kostendruck lastet auf unserem Produktionssystem, wir müssen es stabiler machen. Dafür haben wir das Kapazitätsmanagement im Netzwerk ins Leben gerufen, das es uns ermöglicht, die Kapazitäten des Systems auf Basis der vorgelagerten Bestellungen des Kunden besser zu steuern. So erreichen wir eine höhere Stabilität und eine bessere Produktivität.

Fotos: DB/Axel Stephan

Wie hat sich der Einzelwagenverkehr in den vergangenen Jahren entwickelt, und wie sind die Perspektiven für die kommenden Jahre?
Die Mengenentwicklung im Einzelwagenverkehr war in den letzten Jahren relativ stabil. Dies ist besonders auf die Nachfrage aus der Stahl-, Automobil- und Chemieindustrie zurückzuführen. Wir gehen weiterhin von einer leicht positiven Konjunkturentwicklung in Deutschland und Europa aus, sodass auf dem Markt grundsätzlich Wachstum möglich ist.
Derzeit beobachten wir allerdings einen Rückgang der Rohstahlproduktion in Deutschland und Europa – im Wesentlichen bedingt durch Überkapazitäten in China. Besser entwickeln sich hingegen die Mengen für die Chemie- und Papierbranche. Aufgrund der Vielzahl der Branchen, die das Einzelwagensystem nutzen, können wir branchenübergreifend in einem gewissen Umfang Kapazitäten ausgleichen.
Allerdings sehen wir auch, dass wir an der positiven Gesamtmarktentwicklung nicht adäquat teilnehmen. Deswegen bearbeiten wir aktuell mit allem Nachdruck unsere unternehmerischen „Hausaufgaben“, um uns hier besser aufzustellen.
Und schließlich – und das betone ich auch – müssen wir über die Rahmenbedingungen sprechen, die unser Geschäft beeinflussen. Sinkende Dieselpreise, eine Absenkung der Lkw-Maut bei steigenden Trassenpreisen, hohe Kosten bei der Lärmminderung oder einer nicht europaweit harmonisierten ETCS-Einführung, Billig-Lkw-Flotten aus Osteuropa oder die geplante Einführung des Gigaliners – das sind alles Faktoren, die die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene elementar beeinflussen.

Welche Marktbereiche entwickeln sich besonders gut?
In den letzten Jahren konnten wir insbesondere im Intermodal- und Automobilbereich wachsen.
In anderen Bereichen wie dem Kohle-, Baustoff- oder Holzbereich hatten wir rückläufige Entwicklungen.
Die für den Einzelwagenbereich wichtigen Branchen Stahl, Chemie und Papier haben sich leicht positiv entwickelt.

Welchen Einfluss hat das Kapazitätsmanagement auf den Einzelwagenverkehr?
Wir werden zuverlässiger in der Sendungspünktlichkeit im Einzelwagenverkehr und können so die gestiegenen Marktanforderungen bedienen. Wir können erstmalig dem Kunden im Einzelwagenverkehr bis zu seinem Anschluss einen Empfangszeitpunkt nennen und dem Kunden auch mitteilen, wenn wir diesen aus unterschiedlichsten Gründen nicht erreichen. Grundsätzlich haben wir erstmalig die Chance, wesentlich präziser und zuverlässiger eine Kundenkommunikation bezüglich des Empfangszeitpunkts durchzuführen als zuvor.
In dem Netzwerk ist die Schnittstelle zum Kunden ein entscheidender Erfolgsfaktor. Die frühzeitige Beauftragung und auch entsprechende Bereitstellung der Wagen schafft die Grundlage für eine zuverlässige Durchführung. Natürlich bleibt die Flexibilität des Einzelwagenverkehrs erhalten – also bleiben weiterhin auch kurzfristige Beauftragungen möglich. Allerdings werden spätere, sehr kurzfristige Beauftragungen je nach Verfügbarkeit der Kapazitäten unter Umständen nicht oder nicht so bedient werden können wie ursprünglich erwünscht.

Sie arbeiten schon lange in der Xrail Allianz. Wie sehen die nächsten Schritte innerhalb der Xrail Allianz aus?
In der Xrail Allianz arbeiten wir auch in Zukunft weiterhin an der Einführung eines europäischen Kapazitätsmanagements und halten an unserem Ziel, das europäische Einzelwagennetz nachhaltig zu stärken, fest. Damit legen wir die Grundlagen für mehr Stabilität der internationalen Transporte und Zuverlässigkeit für unsere Kunden. ■

Interview: Axel Novak

VERNETZT:
Seit mehr als einem halben Jahr steht Dr. Jürgen Wilder an der Spitze der DB Cargo und damit des größten europäischen Netzwerks im Schienengüterverkehr.

BLÜHENDE LANDSCHAFTEN: Mit dem Einzelwagensystem gelangen Güter umweltfreundlich bis nach Spanien.

RAILNET FRANCE FEIERT ZEHNJÄHRIGES JUBILÄUM

Eine europäische Transportbrücke begeht einen ganz besonderen Jahrestag: Railnet France wurde als erstes Einzelwagensystem von DB Cargo außerhalb von Deutschland konzipiert.

Als „Spain Shuttle“ starteten 2006 die ersten Züge von Einsiedlerhof bei Saarbrücken in Richtung spanische Grenze: Dies war die Geburt des ersten ausländischen Einzelwagensystems von DB Cargo, Titel: „Railnet France“. Der erste Schritt zum Aufbau einer grenzüberschreitenden, multimodalen Lieferkette für kleine Volumina zwischen Deutschland, Frankreich, Spanien und Portugal war getan. Kunden, die Waren schnell, effizient und wirtschaftlich auf der Schiene transportieren wollen, können seitdem ihre Güter in das Railnet France einsteuern – auch wenn sie nicht genügend Volumen haben, um einen ganzen Zug auszulasten.

Weil das westeuropäische Netzwerk mit den Gleisen der Nachbarländer eng verknüpft ist, kann DB Cargo auch internationale Einzelwagenverkehre realisieren – von Russland oder Skandinavien bis nach Spanien und Portugal. „Der Vorteil des Systems ist, dass es alle Gutarten abdeckt“, erläutert Sandra Uebel, die bei DB Cargo als Head of Rail Services Spain and Portugal von Madrid aus die Erweiterung des Netzwerks auf der Iberischen Halbinsel vorantreibt. „Wir können das Railnet France für die ganze Palette von Transporten einsetzen: Ob Fahrzeugteile, Stahlcoils, Metalle, Zellstoff, Paper, Baustoffe, Konsumgüter oder sogar chemische Produkte – das alles können wir im Einzelwagensystem zwischen Spanien und Portugal und dem Rest Europas transportieren. „Dies macht das Railnet France zu einem extrem wichtigen Bestandteil des europäischen Netzwerks von DB Cargo“, ergänzt Andrew Kelly, Network Operator & Projekt Manager Sales und somit zuständig für die Organisation und Erweiterung des Railnet France.

ZWEI SPURBREITEN

Die Wagen laufen von Mittel- und Nordeuropa in den Rangierbahnhof Saarbrücken. Dort werden sie in das französische Netz eingesteuert und mit der französischen DB Cargo-Landesgesellschaft Euro CargoRail (ECR) in hoher Frequenz nach Irun an die spanische Grenze gefahren, wo sie umgeschlagen werden. Der Großteil geht per Lkw weiter an seinen Bestimmungsort nach Spanien oder Südfrankreich. Ein kleinerer Teil wird per Schiene weitergefahren. Diesen Transport organisiert das Unternehmen Railsider.

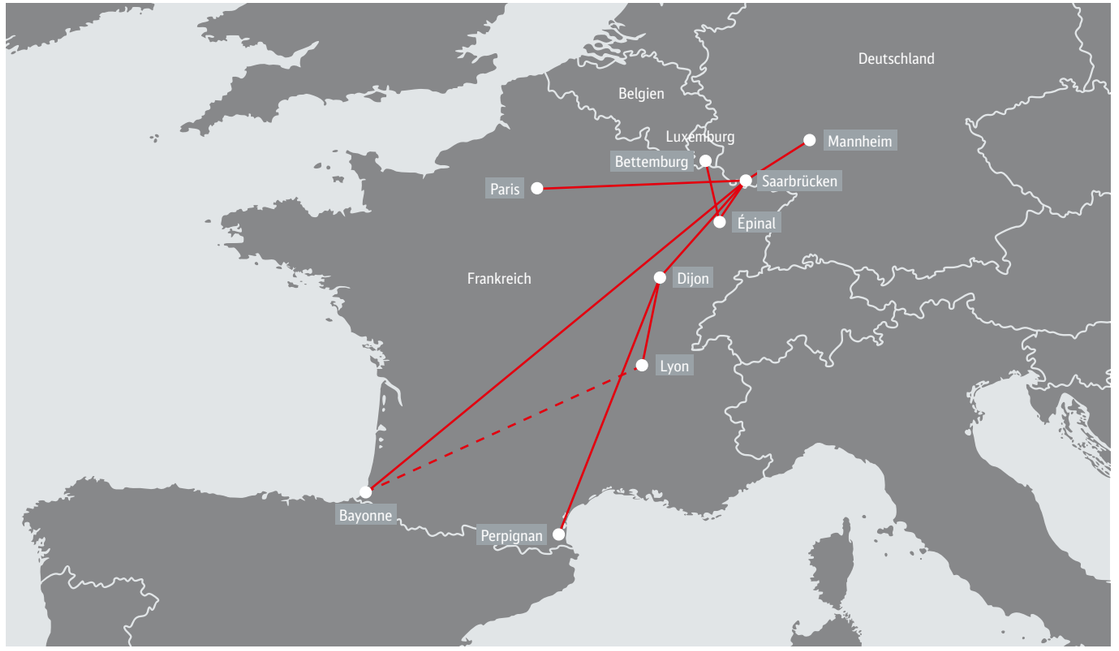
Railsider betreibt Railports sowohl an der Atlantikküste, in Irun und Hendaye, als auch am Mittelmeer in Portbou und Perpignan. Dort fertigt der Umschlagsspezialist Waggons mit mitteleuropäischer Normalspur, zum Teil auch mit iberischer Breitspur ab. Allein in Irun stehen fünf Lager mit mehr als 30.000 Quadratmetern überdachter Fläche zur Verfügung. Dabei bietet DB Cargo an, dass geschulte Mitarbeiter des Unternehmens in den Railports zusätzliche Mehrwertdienstleistungen wie Qualitätskontrollen, Konfektionierung oder Neuverpackung durchführen. „Wir sind stets bestrebt, unseren Kunden innovative Logistiklösungen anzubieten“, erklärt Jokin Letamendia, International Business Manager bei Railsider. „Dieses Ziel haben wir in den vergangenen zehn Jahren verfolgt – in enger Partnerschaft mit DB Cargo.“

Gestartet ist das Railnet France mit einem Umlauf pro Woche nach Bayonne und Irun. Heute sind es sechs Umläufe. Nach Portbou lief zu Beginn ebenfalls ein Zug pro Woche. Heute sind es sechs nach Portbou und nach Perpignan vier. Mit einem großen Netzwerk in Frankreich, verbunden mit vielen europäischen Ländern, bietet Railnet France eine flexible Lösung, in der Kunden nur diejenige Anzahl von Wagen buchen müssen, die sie wirklich brauchen. *mb*

Kontakt | Andrew Kelly
Telefon: +49 (0)6131 15-61645
andrew.kelly@deutschebahn.com

Kontakt | Sandra Uebel
Telefon: +34 686 748042
sandra.uebel@deutschebahn.com

SCHNELL UND FLEXIBEL: Umladung im Railport Railsider in Irun.



Fotos: Deutsche Bahn AG, **Illustration:** Maret Tholen

EFFIZIENTES NETZWERK FÜR DEN EINZELWAGENVERKEHR

Mit den Linienzügen Schlesien, Moravia und Mazovia betreibt DB Cargo Polska ein viel genutztes Angebot für polnische Kunden.

Kundenorientierung ist das A und O bei den strategischen Angeboten, die DB Cargo Polska und die Tochter DB Cargo Spedkol ihren Kunden offerieren. Derzeit bietet die Güterbahn eine ganze Reihe von Transportdienstleistungen an und befördert Schüttgut, Autos oder intermodale Transporte auf nationalen und internationalen Strecken. Da die Transporte sowohl mit eigenen als auch mit Wagen der Kunden durchgeführt werden, hat DB Cargo ein eigenes Netzwerk aufgebaut, das Einzelwagen und Wagengruppen zu gemischten Zugverbindungen im europäischen und nationalen polnischen Netzwerk zusammenführt.

Derzeit betreibt das Unternehmen drei Linienzüge, die mehrmals die Woche fahren: Schlesien, Moravia und Mazovia. Ein wöchentliches Zugpaar zwischen Posen und Breslau verbindet die drei Linienzüge zu einem effizienten Netzwerk. Das Einzelwagennetz in Polen ist damit sowohl an das deutsche als auch an das tschechische Einzelwagennetz angeschlossen.

„Um unsere Führungsposition in Polen auszubauen, haben wir das Angebot unserer Linienzüge ausgeweitet“, sagt Pawel Pucek, Vertriebsvorstand bei DB Cargo Polska. „Linienzüge sind mit insgesamt zwölf Zugpaaren in der Woche hervorragende Verbindungen zwischen Schlesien, den Industriegebieten in Nord- und Zentralpolen, Westeuropa sowie der Tschechischen Republik. Damit können wir unseren Kunden neue Perspektiven in ganz Europa bieten.“

LINIENZUG SCHLESIEN

Der Linienzug Schlesien wurde 2010 eingeführt und verbindet die Industrieregion Schlesien mit Westeuropa. Für die Bedienung der Gleisanschlüsse von Kunden kooperiert DB Cargo Polska mit dem eigenen Tochterunternehmen DB Cargo Spedkol und DB Cargo Deutschland. Der Zug fährt von Breslau über Zgorzelec Gr. und Jaworzno Szczakowa nach Senftenberg und zurück: Für den Zug werden Waggons im Einzelwagenverkehr und Wagengruppen in Seddin bzw. von 23 Gleisanschlüssen in Schlesien zusammengeführt. In Senftenberg werden die Züge nach Westeuropa zusammengestellt.

Der Linienzug transportiert vor allem Chemikalien, Stahlprodukte und Haushaltsgeräte. Weil die Kunden auf die verkürzte Wagenumlaufzeit begeistert reagierten, wurde ein zweiter Zug eingeführt. Heute fahren die Schlesien-Linienzüge sechsmal wöchentlich, bei Bedarf kann DB Cargo Polska die Frequenz weiter anpassen.

Der Schlesien-Zug ist ein voller Erfolg und für DB Cargo ein Alleinstellungsmerkmal: Bislang hat keine andere Bahn ein ähnliches Produkt vorgelegt. Im vergangenen Jahr brachte der Zug mehr als 22.000 Wagen mit einer Auslastung von 75 Prozent zum Ziel.

LINIENZUG MORAVIA

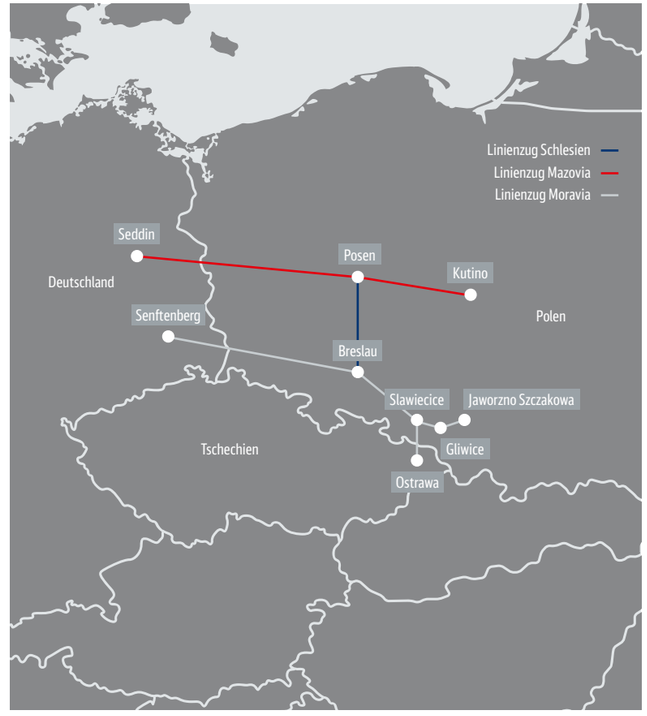
Im Oktober 2012 startete DB Cargo Polska ein weiteres Produkt: den Linienzug Moravia. Er verbindet die Industrieregionen Südeuropas über die Tschechische Republik mit West- und Nordeuropa und passiert dabei Sławęcice und den Grenzübergang Chałupki/Bohumin Gr. Die Züge werden am Gleisanschluss von DB Cargo Spedkol am Bahnhof Sławęcice zwischen Breslau und Posen zusammengestellt und treffen am Bahnhof Bohumin Vrbice ein, wo sie von CD Cargo zu Kunden in der Tschechischen Republik und in Südeuropa gebracht werden.

Derzeit fährt der Linienzug Moravia dreimal in der Woche. In einem Zug werden Kesselwagen, Container und Autozüge transportiert. Doch vor allem Chemieunternehmen setzten auf das Angebot. Insgesamt sind 2015 mehr als 4.000 Wagen mit einer Auslastung von 78 Prozent gefahren worden

LINIENZUG MAZOVIA

Anfang Januar 2015 erweiterte DB Cargo Polska das Netzwerk im Einzelwagenverkehr um einen dritten Zug, den Linienzug Mazovia. Er ist nach der Region um die Hauptstadt Warschau benannt und verkehrt dreimal wöchentlich zwischen Zentral- und Nordpolen. Der Linienzug Mazovia erweitert das Einzelwagenangebot von DB Cargo Polska in Polen zu einem einzigartigen Netzwerk. Und schafft eine leistungsstarke Verbindung für Industrie und Handel zwischen Deutschland, Tschechien und Zentralpolen. Über die Drehscheibe Posen wird auch der Norden des Landes mit seinen wichtigen Häfen Danzig und Stettin angeschlossen. Der Linienzug Mazovia fährt von Seddin bei Berlin über Frankfurt (Oder) nach Posen. Von dort geht es weiter zum Kunden.

LINIENZÜGE:
In Polen setzen viele Kunden aus der Chemie-, Stahl- und Autobranche auf die Zugverbindungen nach West- und Nordeuropa.



Fotos: DB Cargo Polska/Bartlomiej Banaszak, **Illustration:** Maret Tholen

Der neue Service verknüpft wichtige Standorte der polnischen Chemie- und Elektroindustrie mit Deutschland und vielen weiteren Ländern West-, Süd- und Nordeuropas, die in das Einzelwagen-Netzwerk von DB Cargo integriert sind. Aber auch die Stahlindustrie profitiert vom Linienzug Mazovia: Im Vergleich mit bestehenden Angeboten verkürzen sich die Wagenumlaufzeiten um bis zu 50 Prozent. Im vergangenen Jahr wurden rund 5.000 Wagen mit dem Linienzug Mazovia gefahren, die Auslastung lag bei 64 Prozent.

VORTEILE DES NETZWERKS

Die Vorteile der Linienzüge sind offensichtlich: Durch das Netzwerk und mit den großen Rangierbahnhöfen und Zugbildungsanlagen sorgt DB Cargo in Polen für eine schnelle und effiziente Verteilung von Gütern. Die Linienzüge fahren nach festen Fahrzeiten, das garantiert Zuverlässigkeit und Verlässlichkeit. Das Angebot aus einer Hand bietet den Kunden kurze Transportzeiten und viele Kostenvorteile. Gleichzeitig hat DB Cargo mit den Linienzügen die Wagenumlaufzeiten in Polen maßgeblich verkürzt und so ein höheres Servicelevel und eine optimale Auslastung der Züge bewirkt, was nicht ohne Einfluss auf die Preisgestaltung geblieben ist. *an*

Kontakt | Krzysztof Chmielewski
Telefon: +48 606 303 177
Krzysztof.Chmielewski@deutschebahn.com

NETZWERK FÜR DEN MITTELSTAND

In Italien ist DB Cargo im Einzelwagenverkehr mit maßgeschneiderten Lösungen erfolgreich.

Ob Stahlwerke, Papierfabriken, Brauereien oder Baukonzerne: Ein flexibler und leistungsstarker Einzelwagenverkehr ist für viele Branchen auch in Italien unabdingbar. DB Cargo Italia bietet seinen Kunden in Italien zuverlässige und ausgefeilte Lösungen – und dabei oftmals als einziger Logistikpartner den Zugang zum internationalen Schienengüterverkehr. „Für viele unserer Kunden entwickeln wir individuelle Konzepte, um ihren Bedürfnissen gerecht zu werden", so Massimiliano Caglio vom DB Cargo-Team Metal and Coal in Novate Milanese.

Zum Beispiel für Santarella. Der Stahlhändler aus Cassano Magnago in der Lombardei vertreibt hochwertige Stahlprodukte in alle Welt. DB Cargo hat für den Händler ein eigens auf ihn zugeschnittenes Einzelwagenprodukt konzipiert. Die Aufgabe: Stahlschrott muss vom Standort Sacconago nach Terni gebracht werden. Dort wird er recycelt und in Edelstahl verwandelt. „Für diesen Verkehr setzen wir Waggons ein, die aus Deutschland über unser Hub in Brescia einlaufen", erzählt Caglio. „Ihre Ladung – Schrott – wird in Brescia entladen. Anschließend werden die Waggons bei uns für den Kunden gebündelt und nach Busto Arsizio im Norden von Mailand gefahren. Pro Woche laufen 18 Waggons dorthin." Von Busto Arsizio werden die Waggons auf Lkw verladen und an den Santarella-Standort Sacconago gefahren, wo sie mit AST-Schrott beladen werden. Anschließend werden sie wieder auf die Gleise gesetzt und fahren nach Terni. Von dort aus laufen sie leer zurück nach Deutschland.

„Früher wurden Waggons häufig mit dem Lastwagen transportiert. Es war eine gängige Alternative, wenn kein Gleisanschluss zur Verfügung stand", sagt Caglio. „Heute ermöglicht uns dieses ungewöhnliche Konzept, dass wir auf verfügbare Wagen zurückgreifen können und gleichzeitig einen Zugang zum nationalen Netzwerk von DB Cargo Italia eröffnen."

Mit solchen Konzepten und Angeboten steht DB Cargo Italien auf dem Markt gut da. Mit einem dicht geknüpften Netz aus drei Hubs zur Kommissionierung, sechs Railports und mehr als 30 Gleisanschlüssen bietet es den Schienenzugang für Ladung, die sonst auf der Straße befördert worden wäre. Die drei Hubs sind direkt an das Einzelwagenverkehrsnetz von DB Cargo angebunden, das sich über ganz Europa erstreckt. Im nationalen Einzelwagenverkehr verknüpfen Züge den Hub Chiasso mit den beiden Railports in der Emilia Romagna (Dinazzano und Castelguelfo), in Lazio (Anagni) und Campania (Maddaloni). Auch Monfalcone nahe der italienisch-slowenischen Grenze ist Teil dieses Netzwerks, über den Grenzort laufen Verkehre nach Osteuropa.

„Einzelwagenverkehr ist sehr komplex, schwierig zu verwalten und nicht immer konkurrenzfähig zum Straßenverkehr oder Kombiverkehr", sagt Caglio. Das System verursacht hohe Fixkosten. Der Kostendruck mag ein Grund dafür gewesen sein, warum die meisten Eisenbahnen in Italien keinen Einzelwagenverkehr mehr anbieten. DB Cargo ist in die Bresche gesprungen und hat ein einzigartiges, umfangreiches internationales Netzwerk aufgebaut, um das Kundensegment der kleinen und mittelständischen Unternehmen in Italien erreichen zu können. *an* ■

EINZELWAGEN: In Italien ist DB Cargo eine der wenigen Bahnen, die überhaupt noch einzelne Waggons und Wagengruppen transportieren.

Fotos: Deutsche Bahn AG/Georg Wagner

DREI HUBS FÜR ITALIENS WICHTIGSTE BRANCHEN

Die drei großen Hubs von DB Cargo Italia bedienen unterschiedliche Branchen. Brescia Scalo – das direkt von München aus angefahren wird – liegt im Herzen der italienischen Stahlindustrie. Drei Züge treffen jeden Tag aus München Nord und sechs Züge pro Woche aus Chiasso ein. Vom Hub laufen die Waggons im Einzelwagenverkehr über zehn verschiedene Bahnhöfe zu zahlreichen privaten Anschlussgleisen. Kunden ohne eigenen Gleisanschluss steht ein täglicher Shuttle zum Railport S. Zeno zur Verfügung, der auf die Distribution von Stahlprodukten per Lastwagen spezialisiert ist.

Der zweite Hub, Chiasso, spielt ebenfalls eine wichtige Rolle für die Stahlbranche. Chiasso ist über Mannheim täglich direkt an das Netz nach Nordeuropa angeschlossen. Über Chiasso und mit den Railports Desio und Mailand bietet DB Cargo seinen Kunden in der Region um Mailand einen Haus-zu-Haus-Service für fast sämtliche Gutarten. Auch Italiens chemische Industrie setzt beim Einzelwagensystem auf das Chiasso-Hub. Von hier aus gibt es Linienverkehre nach Casalpusterlengo, Mantua, Trecate, Ferrara und Livorno.

Das dritte Hub Turin wird täglich aus Chiasso bedient. Über Turin gelangen Güter wie Holz und Papier auf der Schiene zum Kunden. Haben diese keinen eigenen Gleisanschluss, können die Güter über den Railport in Turin umgeschlagen und per Lastwagen weitertransportiert werden. ■

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

FOCUS

ERFOLGREICH IN DER WACHSTUMSREGION BAYERN

Ein Jahr nach Eröffnung des KombiTerminals Burghausen hat sich das Umschlagsvolumen nahezu verdoppelt.

EINER GEHT NOCH: Der Reachstacker stapelt eine stetig wachsende Zahl von Containern im KT Burghausen.

Jubiläum im ostbayerischen Chemiedreieck: Vor knapp über einem Jahr ist das KombiTerminal Burghausen (KTB) eröffnet worden. Gestartet wurde das intermodale Terminal mit sechs Zügen pro Woche, in die deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Heute bedient das KTB bereits elf Züge pro Woche, und es werden dort mittlerweile rund 46.000 Container pro Jahr umgeschlagen. Neben einer Frequenzerhöhung ab Burghausen in die deutschen Seehäfen, existiert mittlerweile eine Verbindung in den italienischen Tiefwasserhafen Triest und eine weitere nach Duisburg. Da Duisburg eine Drehscheibenfunktion im Netz des intermodalen Transports darstellt, eröffnet sich für die Industrieregion Burghausen, eine Anbindung an die Häfen Rotterdam und Antwerpen sowie zahlreiche weitere Destinationen in Europa, bis hin nach China. „Wir freuen uns über den Erfolg des Terminals in einer stark wachsenden Region. Mit zahlreichen Verbindungen, insbesondere in die Überseehäfen, bieten wir für die regionale Industrie eine attraktive Alternative zum Transport auf der Straße“, so Berthold Jesse, Geschäftsführer der Betreibergesellschaft KTB.

Jeder Tragwagen, der hier beladen wird, senkt die Belastung durch Feinstaub und CO_2 entlang der Transportkette massiv. Bevor das KTB ans Netz ging, wurden die örtlichen Unternehmen zu einem größeren Teil durch Lkw über die Straße bedient. Heute ergibt sich für die gesamte Wirtschaft im Chemiedreieck eine Anbindung an das europäische Schienennetz. Damit werden die Autobahnen und Bundesstraßen in ganz Deutschland deutlich entlastet.

Das Terminal in Burghausen kommt nicht nur den Kunden aus der benachbarten Chemieindustrie, sondern auch allen anderen Branchen und der verladenden Wirtschaft zugute. Über alle Branchen hinweg erwartet der Terminalbetreiber deutlich mehr Transportmengen in Ostbayern. Terminal- und Depotleiter Tom Schimmel sieht das KTB gerüstet: „Es ist schon eine besondere Leistung, wenn ein Terminal binnen eines Jahres seine Kapazitäten beinahe verdoppeln kann. Wir sind stolz darauf, freuen uns auf weiteres Wachstum und sind bestens darauf vorbereitet.“

Ein Erfolgsfaktor des KTB ist seine breite Zustimmung in der verladenden Wirtschaft sowie in der umliegenden Bevölkerung. Der Erfolg wird von der Zielsetzung getragen, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Schon in der Planungsphase wurden die Anwohner und die Industrie mit in die Prozesse einbezogen. Diese enge partnerschaftliche Herangehensweise bleibt auch im laufenden Betrieb eine Stärke aller Beteiligten.

KTB versteht sich als intermodaler Logistikdienstleister für die Region. Neben dem Terminalbetrieb wurde bereits zu dessen Start ein eigenfinanziertes Depot mit geeichter Straßenwaage eröffnet. Dort werden Kleinreparaturen, Containerchecks, Trockenreinigungen und Auskleidung von Boxcontainern mit MegaBags oder LinerBags durchgeführt. Weiterhin bietet KTB sowohl regionales Trucking als auch umfassende Werkslogistikdienstleistungen an.

Wer einen Einblick in den Betrieb eines modernen Terminals erhalten möchte, ist eingeladen, sich vor Ort ein Bild zu machen. Führungen über das KTB-Gelände sind möglich. *mh* ■

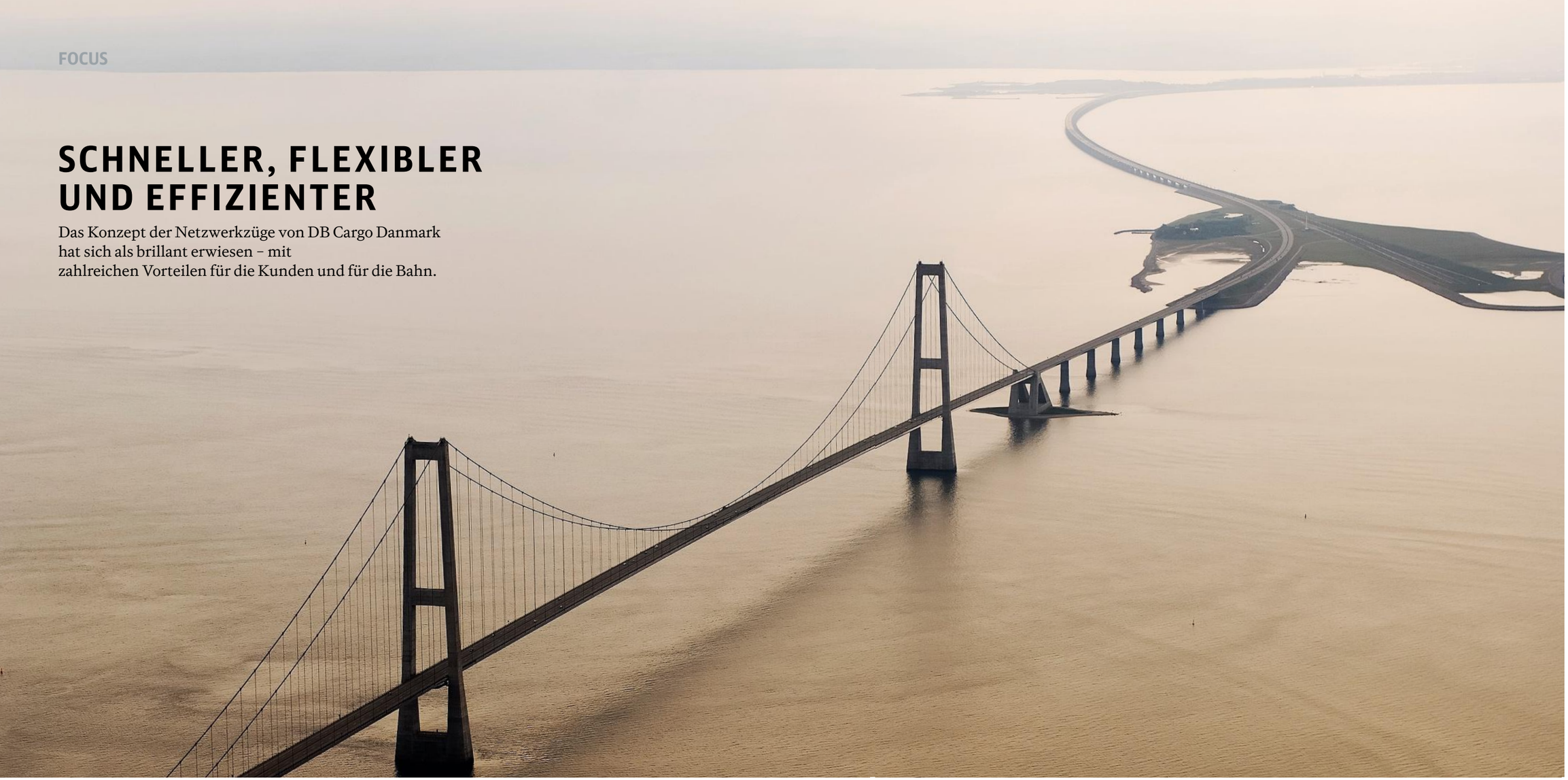
Kontakt | Berthold Jesse
Telefon: +49 (0)6131 15-73000
info@btt-gmbh.de

Fotos: Deutsche Bahn AG

FOCUS

SCHNELLER, FLEXIBLER UND EFFIZIENTER

Das Konzept der Netzwerkzüge von DB Cargo Danmark hat sich als brillant erwiesen – mit zahlreichen Vorteilen für die Kunden und für die Bahn.



BRÜCKE ÜBER DEN GROSSEN BELT: Die Eisenbahn unterquert die Fahrrinne in einem Tunnel.

Mit einem neuen Konzept hat DB Cargo in Dänemark die Vorteile des Einzelwagenverkehrs mit denen von Ganzzügen kombiniert. In die Ganzzüge, die für den langjährigen Kunden Carlsberg zwischen Fredericia und Høje Taastrup bei Kopenhagen verkehren, werden zusätzlich Einzelwagen eingesteuert.

„Die Netzwerkzüge verhelfen unseren Verkehren zu noch mehr Flexibilität. Das ist zum Vorteil für alle Kunden“, betont Niels Malling Hansen, Account Manager bei DB Cargo Danmark. Mit dem neuen Konzept konnte die Frequenz der Carlsberg-Züge von zwei täglichen Rundläufen auf drei pro Tag gesteigert werden. Die höhere Frequenz kommt nicht nur Carlsberg entgegegn, sondern auch denjenigen Kunden, die Mengen über das Einzelwagensystem von DB Cargo befördern. Sie profitieren von einer erhöhten Beförderungsgeschwindigkeit und einer höheren Flexibilität. Statt drei gibt es jetzt im Einzelwagensystem fünf Fahrten pro Woche.

Auch für den Kunden Carlsberg bringt die Aufstockung einen gewichtigen Vorteil. „Die Brauerei hat jetzt die Möglichkeit, flexible Mengen einzusteuern. Etwa bei kurzfristigen Veränderungen im Produktionsablauf“, so Hansen. „Das spart dem Kunden bares Geld, weil in solchen Fällen nicht extra Lkw-Fahrten beauftragt werden müssen.“ Dazu kommt die Möglichkeit, im Bedarfsfall noch größere Mengen befördern zu können. DB Cargo transportiert für Carlsberg im Durchschnitt 500.000 Liter Bier und Mineralwasser pro Jahr.

Der Hauptsitz der Carlsberg Gruppe und Carlsberg Danmark ist zwar nach wie vor Valby, aber die Produktion wurde vor einigen Jahren nach Fredericia in Jütland verlagert. Von hier aus überqueren die Züge auf der Brücke den Kleinen Belt, erreichen dann die Insel Fünen und passieren danach den Großen Belt. Ihr Ziel ist Høje Taastrup, rund 25 Kilometer von der Hauptstadt Kopenhagen entfernt. Hier hat Carlsberg sein Terminal Øst, von wo aus die Güter an viele verschiedene Kunden verteilt werden.

Die Überquerung des Großen Belts ist eine verkehrstechnische Meisterleistung: Die Brücke über den Großen Belt, die auf Dänisch Storebæltsbroen heißt, wurde 1998 für den Straßenverkehr als gebührenpflichtige Autobahn freigegeben. Ein Jahr zuvor bereits eröffnete die parallel verlaufende Eisenbahnstrecke. Die Hauptfahrrinne des Großen Belts überqueren die Züge nicht wie der Autoverkehr auf der Hängebrücke, sondern sie unterqueren sie in einem acht Kilometer langen Tunnel.

„Die Entscheidung für die neuen Netzwerkzüge war goldrichtig“, freut sich Thomas Vestergaard, Head of Sales bei DB Cargo Danmark. „Wir konnten hohe Effizienzpotenziale heben, nicht nur für unsere Kunden, sondern auch für uns. Wir lasten nicht nur unsere Lokomotiven besser aus, sondern konnten auch den Aufwand für die Rangierarbeiten im Knotenpunkt Ringsted deutlich reduzieren.“ Keine Frage: Die Netzwerkzüge weisen in die Zukunft, weil sie bislang ungeahnte Potenziale für den Schienengüterverkehr erschließen – sowohl in puncto Flexibilität als auch in Bezug auf Geschwindigkeit und Effizienz. *mh*

Kontakt | Niels Hansen
Telefon: +45 88 30 09 33
Niels.L.Hansen@deutschebahn.com

Fotos: RIEGER Bertrand/hemis.fr/Getty Images

COMPANY & PEOPLE

WoMen AT WORK

ZUVERLÄSSIGKEIT IST PLANBAR

Ein eigens geschaffenes Team sorgt bei DB Cargo UK für 100 Prozent mehr Verlässlichkeit bei den Lokomotiven.

Die Verlässlichkeit und Verfügbarkeit von rollendem Material ist das A und O einer Güterbahn – bei DB Cargo in Großbritannien kümmert sich ein ganz besonderes Team um dieses Thema: Seit 2009 finden sich in wechselndem Rhythmus erfahrene Ingenieure, Hochschulabsolventen und werkstatterfahrene Profis in einem Zuverlässigkeitsteam zusammen. Sie analysieren Daten, die sich aus dem Betriebsalltag der 30 Class 67-Lokomotiven von DB Cargo ergeben. So kommt das Team gemeinsam auch den Fehlern auf die Spur, die selten auftreten, aber ohne erkennbare Ursache das gesamte Fahrzeug stilllegen. Mobile Techniker mit modernster Technik unterstützen das Team.

Dabei setzen die Ingenieure und Werkstattmitarbeiter ein Verfahren ein, das aus der Flugzeugindustrie bekannt ist. Durch die strikte Planung von Prozessschritten können kritische Zustände identifiziert und eliminiert werden, bevor sie den Kunden betreffen.

„Weil hier so unterschiedliche Menschen aus verschiedenen Tätigkeitsbereichen zusammenarbeiten, fließen unverbrauchte Ideen ein“, sagt Andrew Byrne, Leiter Wartung und Instandhaltung DB Cargo UK. „So konnten wir die Verfügbarkeit unserer Class 67-Loks um mehr als einhundert Prozent erhöhen. 2014 hat die Flotte diesen Typs 1.376.000 Meilen bei nur elf Ausfällen zurückgelegt.“

Das Beispiel macht Schule: Werkstattmitarbeiter der französischen DB Cargo-Tochter ECR haben sich in Toton und Crewe umgeschaut. *an*

Kontakt | Andrew Byrne
Telefon: +44 (0)1302 576290
andrew.byrne@deutschebahn.com

Fotos: DB Cargo/Oliver Haden

DAS TEAM 2016:
In der Grube: Scott Percival, George Fletcher, James Abrrie, Mick Sharples.
An der Grube: Steve Martin, Darren Smith, Vince Shore, Steve Wilkinson.
Oben: Jim Bodill, Carlon Haemer, Carrie Anne Mead.
Darunter Brian Williams.
Oben rechts: Chris Dawkins, Craig Batty, Dean Watson, Paul Wilton.

„WIR KÖNNEN VERKEHRSSTRÖME KÜNFTIG BESSER STEUERN“

Im Februar 2016 hat DB Cargo eine neue Landesgesellschaft in Tschechien gegründet. Warum DB Cargo Czechia perfekt ins internationale Netzwerk passt, erläutert CEO Tomasz Grzegorz Iwanski.

NETZWERKER:
Tomasz Grzegorz Iwanski ist Geschäftsführer der DB Cargo Czechia. Der 37-jährige, studierte Naturwissenschaftler weiß, wie Schienengüterverkehr funktioniert. Nach sieben Jahren bei der polnischen PCC Cargo wechselte er 2009 zur DB Cargo-Tochter DB Cargo Spedkol deren CEO er 2010 wurde.

Herr Iwanski, warum gibt es nun auch in Tschechien eine eigene DB Cargo-Landesgesellschaft?
Zwei Dinge haben uns davon überzeugt, jetzt eine eigene Landesgesellschaft zu gründen: Zum einen liegt der tschechische Markt im Zentrum Europas. Deshalb bietet er uns ein besonderes Wachstumspotenzial und die Möglichkeit, die europäischen Schienengüterverkehrskorridore besser zu bedienen, vor allem die Routen zwischen den deutschen Seehäfen und unseren Niederlassungen in Südosteuropa. Zum anderen hat die Tatsache, dass wir in Tschechien keine DB Cargo-Landesgesellschaft hatten, die direkt Güterverkehrsleistungen auf der Schiene im Land erbringen konnte, dazu geführt, dass Volumen entweder am tschechischen Markt vorbei oder durch andere Carrier transportiert worden sind. Mit der DB Cargo Czechia können wir die Bedürfnisse unserer Kunden in unserem europäischen Netzwerk besser befriedigen und künftig Verkehrsströme besser steuern. Davon profitieren am Ende sowohl unsere Kunden als auch wir als Eisenbahn.

Was zeichnet denn den tschechischen Markt aus?
Tschechien wirkt eher als kleiner Markt, verfügt aber über ein relativ gut entwickeltes und dichtes Schienennetz. Auch kleine Industriekunden unterhalten weiterhin ihren eigenen Gleisanschluss, um Güter eher auf der Schiene als auf dem Laster zu transportieren.
Auf der anderen Seite gibt es im nördlichen und im südlichen Teil des Landes unterschiedliche Traktionssysteme. Das ist in den meisten europäischen Staaten eher ungewöhnlich und stellt natürlich die Carrier vor eine zusätzliche Herausforderung für ihre Lokomotiven. Derzeit dominiert die tschechische ČD Cargo mit einem Marktanteil von 70 Prozent den Markt. An zweiter Stelle im Land steht die Advanced World Transport (AWT) mit ungefähr zehn Prozent Marktanteil. Sie ist im vergangenen Jahr von der polnischen PKP Cargo gekauft worden. Weil wir dadurch einen unserer Partner in der Tschechischen Republik verloren haben, mussten wir unsere Marktstrategie neu überdenken. Auch das war ein Grund für die Neugründung von DB Cargo Czechia.

Was zeichnet die neue DB Cargo-Landesgesellschaft aus im Vergleich zu anderen Unternehmen? Ist das europäische DB Cargo-Netzwerk ein Vorteil für Sie in Tschechien?
Ich bin davon überzeugt, dass unser europäisches Netzwerk wirklich einzigartig und wichtig für uns alle ist – nicht nur für die DB Cargo Czechia, sondern auch für alle anderen DB Cargo-Landesgesellschaften. Das kann keine andere Eisenbahn ihren Kunden bieten. Zudem bietet uns die Tatsache, dass ein starkes Unternehmen hinter uns steht, die Möglichkeit, gut und mit einer schlanken Managementstruktur zu starten. Wir können das Unternehmen langsam und auf eine gesunde Art und Weise entwickeln und dabei unsere finanziellen Ziele klar im Blick behalten. Außerdem haben wir eine sehr erfolgreiche Kooperation mit unserer Schwestergesellschaft DB Cargo Polska und der tschechischen DB Arriva begonnen. Die haben uns zum Beispiel bei rechtlichen, steuerlichen und Controllingfragen geholfen. Solche Kooperationen mit anderen DB-Unternehmen sind für uns ein einzigartiger Vorteil. Sie zeigen gleichzeitig die tiefe Identifizierung mit der Marke DB.

Wie haben die Kunden reagiert?
Absolut positiv! Nach der Neugründung haben wir viele Anfragen von Kunden erhalten. Auch unsere Kollegen aus den benachbarten Staaten Polen, Ungarn, Slowakei oder Österreich sind sehr interessiert daran, mit uns zu entwickeln. Dank solcher Kooperationen können wir jetzt den Kunden wirklich europäische Lösungen vorschlagen.

Was erwarten Sie von DB Cargo in Deutschland und den anderen DB Töchtern?
Wir erwarten vom Konzern in Berlin und Mainz Unterstützung in den kommenden Jahren, damit wir uns von einem Start-up zu einem vollwertigen Rail Freight Player auf dem tschechischen Markt entwickeln können. Wir haben schon viele Ideen für innovative Konzepte und Produkte, die wir mit unseren Kunden diskutieren wollen. Mit DB Cargo in Deutschland wollen wir vor allem auf gemeinsame Vertriebsinitiativen und -projekte setzen, um unsere Produktionskapazitäten auszunutzen. Auch von den anderen europäischen Einheiten würden wir gern unterstützt werden, indem wir die Option erhalten, Loks und Wagen zu mieten und zu nutzen. Außerdem möchten wir natürlich über die strategische Weiterentwicklung unseres europäischen Netzwerks mit diskutieren. So können wir schon bald zu einem wichtigen Knotenpunkt auf der DB Cargo Railways-Karte werden.

Was sind denn nun die nächsten Meilensteine für DB Cargo Czechia?
Zuerst wollen wir uns darauf konzentrieren, die Ziele zu erreichen, die wir uns gesetzt haben, auch finanziell. Anschließen wollen wir uns darauf fokussieren, das Unternehmen weiter aufzubauen mit einer eigenen Produktion, eigenen Fahrzeugen und Lokführern. In den kommenden zwei Jahren möchten wir DB Cargo Czechia darauf vorbereiten, weiter zu wachsen. Das setzt eine gesunde und stabile Entwicklung voraus und wird zu positiven finanziellen Ergebnissen bei der DB Cargo AG führen. ■

Interview: Axel Novak

Fotos: DB Cargo Polska

NEUER KNOTEN IM NETZWERK

Die DB Cargo Czechia ist die 16. Landesgesellschaft im europäischen Netzwerk von DB Cargo. Das Unternehmen hat seinen Sitz in Ostrava, einer der bedeutendsten Industrieregionen Tschechiens.

Bereits im Jahr 2015 fuhr DB Cargo erste Testzüge in Eigenregie zwischen Polen und Ostrava und nutzte hierfür die Lizenz von DB Arriva.

Mittlerweile fährt DB Cargo in Tschechien Verkehre nach Deutschland, Polen und in die Slowakei. Das Unternehmen verfügt über eigene Lokomotiven der Baureihe 189 und nutzt Güterwagen aus dem Fuhrpark von DB Cargo.

GÜTERVERKEHR AUF DER SCHIENE:
Tschechische Kunden fragen die Leistungen von DB Cargo nach – ein Grund, eine neue Tochter Landesgesellschaft zu gründen.

DIGITALISIERUNG IST EINE CHANCE FÜR UNS ALLE

DB Cargo Polska baut sein Kundenportfolio aus und setzt dabei auf die Digitalisierung entlang der gesamten Lieferkette der Kunden. Wie das heute schon funktioniert, erläutert Pawel Pucek, Vertriebsvorstand des Unternehmens.

Herr Pucek, DB Cargo Polska ist beim Transport von Schüttgut, zum Beispiel von Kohle, stark. Aber reicht das für ein künftig stabiles Geschäftsmodell?
Nein – und aus dem Grund haben wir schon viele Anstrengungen unternommen, um unser Angebot zu diversifizieren. So greifen wir sinkenden Transportmengen zum Beispiel beim Kohletransport voraus. Im intermodalen Markt haben wir mittlerweile einen Marktanteil von mehr als 20 Prozent. Gleichzeitig weiten wir unsere Angebote auch auf andere Marktsegmente aus, zum Beispiel im Einzelwagenverkehr, bei Wagengruppen und bei unseren Linienzügen. Unternehmen aus dem Bergbau bleiben zwar ein wichtiger Teil unseres Netzwerks. Aber die Entwicklung in anderen Segmenten erlaubt es uns, zuversichtlich in die Zukunft zu schauen.

Wie sieht es mit den internationalen Transporten aus?
Heute ist die Hälfte unserer Transporte grenzüberschreitend, einen Großteil davon machen hochwertige Konsumgüter aus. Bei internationalen Transporten sind wir in Polen Marktführer. Seit 2009 ist die Anzahl dieser Züge um 125 Prozent gestiegen. Dabei spielen die Transporte in die GUS eine ganz besondere Rolle: Die Transportleitung in diese Staaten ist in den vergangenen Jahren von vier auf 225 Millionen Tonnenkilometer quasi explodiert!

Kürzlich haben Sie das Internetportal RSO gestartet, über das Kunden nun buchen können. Was ist die Absicht dahinter?
Seit einiger Zeit bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, über das Internetportal RailServiceOnline (RSO) zu buchen. Hintergrund ist die Digitalisierung, die auch an die Eisenbahnen steigende Anforderungen stellt. Deshalb brauchen wir IT-Tools für eine bessere Steuerung und Verfügbarkeit, die in allen Etappen der Logistikketten eingesetzt werden. Das bietet das IT-System der DB Cargo Gruppe. Dabei stehen dem Kunden alle Funktionalitäten zur Verfügung, von der elektronischen Buchung bis zum Abruf elektronischer Rechnungsdaten.

Welche Vorteile haben die Kunden, wenn sie elektronisch buchen?
Über das Portal können Kunden rasch und effizient versenden, ohne die Unterlagen auszudrucken und eine Reihe von Dokumenten zu versenden. Das System übernimmt sämtliche Aktionen rund um den Versand – das erleichtert unsere Verfahren enorm, denn regelmäßige Bestellungen können viel leichter aufgegeben werden, individuelle Aufgaben können in Form von Templates erstellt und der Buchungsstand abgerufen werden. Künftig soll auch eine Echtzeit-Sendungsverfolgung möglich sein. Derzeit bereiten wir eine Lösung für Kunden vor, mit der Daten aus der Kunden-IT automatisch in unser System übertragen werden.

Was sind die nächsten Etappen?
Unser Ziel ist die elektronische Sendungsverfolgung. Der Kunde soll jederzeit prüfen können, wo sich seine Sendung gerade befindet und ob sie pünktlich ankommt. Ein anderer wichtiger Punkt dabei ist die Harmonisierung aller Abläufe rund um die Sendung. Bis jetzt unterschieden sich die Sendungsdokumente je nachdem, ob es sich um nationale oder internationale Sendungen handelte. Das möchten wir harmonisieren, sodass keine manuellen Ergänzungen mehr notwendig sind. Es reicht dann aus, sich auf der Website einzuloggen. Dort sind alle Angaben für die Buchung vorbereitet.
Auch andere wichtige Prozesse wollen wir digitalisieren, zum Beispiel den Abruf der elektronischen Datenblätter über Bremstests. Dabei erhält das Rangierpersonal mobile Endgeräte, um Bremsdaten nach Wagennummer zu prüfen.

Wie sieht es mir der Organisation und Automatisierung der Prozesse in Ihrem Unternehmen aus?
Stellen Sie sich Güterzüge vor, die zügig und ohne Halt die Grenzen passieren, während alle Dokumente automatisch digital übermittelt werden und die Kunden über ein spezielles Portal erkennen, wo sich die Sendung befindet. Ist das möglich? Natürlich! Das ist das Ziel des Europäischen Produktionssystems in den Landesgesellschaften von DB Cargo, das wir gerade schrittweise implementieren. Das Programm harmonisiert alle Dienstleistungen rund um den Einzelwagenverkehr. Es verkürzt nicht nur die Transportzeiten auf den internationalen Strecken, sondern macht es möglich, Personal und rollendes Material besser einzusetzen. Das erhöht unsere Wettbewerbsfähigkeit und zu guter Letzt auch die Kundenzufriedenheit. ■

Interview: Axel Novak

KOHLEZUG:
DB Cargo hat in den vergangenen Jahren in Polen das Serviceportfolio erweitert.

KENNER DER BAHN:
Paweł Pucek ist seit 1994 in der Bahnindustrie tätig. Seit dem 1. Januar 2015 ist er Vertriebsvorstand DB Cargo Polska.

UNTERZEICHNUNG:
Hans-Georg Werner von DB Cargo (sitzend rechts) und Stasys Dailydka von der litauischen Eisenbahn vereinbaren auf der Messe in Russland eine engere Zusammenarbeit.

Fotos: DB Cargo Polska

DB CARGO ERWEITERT ZUSAMMENARBEIT IN LITAUEN

Auf der TransRussia-Messe vereinbaren die deutsche Güterbahn und ihr litauisches Pendant Lietuvos Geležinkeliai vertiefte kommerzielle Grundlagen.

Mitte April haben DB Cargo-Vorstand Hans-Georg Werner, Leiter der Region East, und Stasys Dailydka, Generaldirektor der litauischen Staatsbahn AB „Lietuvos Geležinkeliai“ (LG) auf der Transport- und Logistikmesse TransRussia in Moskau einen Gruppenrahmenvertrag unterzeichnet. Der Vertrag regelt den Ein- und Verkauf von Schienentransportleistungen zwischen den beiden Bahnen und schafft so eine kommerzielle Grundlage für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre von und nach Osteuropa und Russland.

DB Cargo und die litauische Staatsbahn arbeiten bereits seit 2011 eng zusammen, damals schlossen beide einen Schnittstellenvertrag. Seit Januar 2012 wickeln die beiden Bahnen gemeinsam Containerverkehre zwischen Polen und Litauen ab.

Dank des dichten Schienennetzwerks der DB Cargo in Europa kann die litauische Eisenbahn ihren Kunden nun eine komplette Transportlösung von und nach Europa anbieten. Der Rahmenvertrag bietet der DB Cargo die Möglichkeit, als Schienendienstleister auf dem litauischen Transportmarkt aktiv zu werden. Durch die zusätzlichen Kunden der litauischen Eisenbahn kann DB Cargo das europäische Schienennetzwerk besser auslasten.

GROSSE CHANCEN ZWISCHEN OST- UND WESTEUROPA

Dabei bieten die Transporte von und nach Osteuropa sowie zwischen Europa und China ein ausgesprochen großes Potenzial. Ist zudem die nord-südliche Eisenbahnverbindung Rail Baltica fertiggestellt – die Linie soll 2023 eröffnet werden –, steht anschließend ein besserer Zugang zum skandinavischen Transportmarkt zur Verfügung. Der bereits 2015 in Betrieb genommene Abschnitt von der polnischen Grenze bis Kaunas verbessert schon heute die Transportzeit deutlich. Die neuen Terminals „Kaunas“ und „Vilnius“ bieten den Kunden außerdem die Möglichkeit, ihre Verkehre für die westeuropäischen, osteuropäischen sowie asiatischen Länder schon in Litauen zu konsolidieren.

Das kommerzielle Abkommen zwischen den beiden Güterbahnen stärkt nicht nur die Wettbewerbsposition von DB Cargo und der litauischen Staatsbahn, sondern trägt auch zur Verlagerung der Güterverkehrsströme von der Straße auf die Schiene bei und unterstützt damit den gesamten Verkehrsträger Schiene. *an* ■

Kontakt | Yekaterina Ryabushko
Telefon: +49 (0)30 297-54615
yekaterina.ryabushko@deutschebahn.com

MARKETS & INNOVATIONS

JAHRHUNDERTFAHRT DURCH DIE ALPEN

DB Cargo wird unter den ersten Bahnen sein, die fahrplanmäßig durch den neu eröffneten Gotthard-Basistunnel fahren. Das Bauwerk der Superlative soll als Teilstück einer neuen Eisenbahn-Transversale die Alpen vom Straßenverkehr entlasten.

KILOMETERTIEF IM FELS: 2011 wurde der Hauptdurchschlag in der Weströhre zwischen Faido und Sedrun gefeiert.

Fotos: AlpTransit Gotthard AG

SCHIENEN-VERLEGUNG IM GOTTHARD-BASISTUNNEL: Die Fahrzeit wird um eine Stunde verkürzt.

Die Medien beschwören die Superlative dieses neuen Bauwerks, das die Vorstellungskraft vieler Menschen sprengt. „Die Bewältigung der enormen Herausforderungen für die Realisierung des Jahrhundertbauwerks neuer Gotthard-Tunnel ist ein Beweis für Schweizer Innovationskraft“, erklärte die Bauherrin des Tunnels, die SBB, stolz in einer Presseinformation. Der längste Eisenbahntunnel der Welt ist sagenhafte 57 Kilometer lang. An manchen Stellen türmt sich der Fels mehr als zwei Kilometer hoch über dem Tunnel auf. Für Triebfahrzeugführer, die durch den neu eröffneten Gotthard-Basistunnel fahren, wird es ein ganz neues Erlebnis sein. Sie steuern ihren Zug durch eines der stärksten Gebirgsmassive der Alpen hindurch. Selbst mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde ist ein Güterzug noch deutlich mehr als eine halbe Stunde unterirdisch unterwegs.

DB CARGO IST UNTER DEN ERSTEN

Doch auch nach der geplanten Eröffnung am 1. Juni 2016 wird sich vorerst nicht viel ändern. Test- und Probeläufe, Fertigstellungen und Abnahmen dauern wohl noch ein halbes Jahr. Erst im Dezember 2016 soll der Gotthard-Basistunnel für den fahrplanmäßigen Betrieb geöffnet werden. DB Cargo wird unter den Ersten sein, welche die neue Gotthard-Linie befahren. „Wir fahren derzeit im Transit verschiedene Intermodalzüge von Basel nach Chiasso“, erklärt Daniel Knaus, Leiter Rail Services Switzerland bei DB Cargo Schweiz. „Diese Züge werden pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 durch den neuen Gotthard-Basistunnel fahren. Auch die Mineralölverkehre, die seit April zweimal pro Woche wöchentlich ab Chiasso bis Birsfelden Hafen laufen, werden auf der neuen Gotthard-Route unterwegs sein.“

Der neue Tunnel wird die transalpinen Schienenverkehre nicht nur effizienter und schneller machen, sondern die Alpenländer massiv vom Straßenverkehr entlasten. Heute rollen zirka 1,3 Millionen Lkw jährlich durch die Schweiz – bei jeder Witterung. Durch den Gotthard-Basistunnel soll die Transportleistung auf der Schweizer Nord-Süd-Achse auf rund 40 Millionen Tonnen pro Jahr nahezu verdoppelt werden. Aufgrund der kürzeren Distanz, der geringeren Fahrzeit sowie der Tatsache, dass wegen der Flachbahn lediglich noch eine Lokomotive für die Traktion benötigt wird, erhofft man sich für die Durchquerung der Alpen auf der Schiene mittelfristig Produktivitätseffekte. Damit wird die Bahn für Kunden deutlich attraktiver.

Der Gotthard-Basistunnel ist als zentraler Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) entwickelt worden. Die Schweizer Bürger haben sich für den Schutz der Alpen vor zu großer Verkehrsbelastung entschieden und mit der sogenannten Alpen-Initiative, einem Volksbegehren, schon 1994 das Ziel gesetzt, durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur mehr Verkehr auf die Bahn zu holen. Die Zahl der alpenquerenden Lkw-Fahrten in der Schweiz soll auf 650.000 pro Jahr sinken. Der Gotthard-Tunnel ist das spektakulärste Projekt der NEAT.

Als Gemeinschaftsprojekt mit der parallel laufenden Verbindung durch den bereits in Betrieb genommenen Lötschberg-Tunnel bietet die Neue Eisenbahn-Alpentransversale Logistikern eine attraktive Alternative zum Transport auf der Straße. Ab Ende 2020, wenn auf der Gotthard-Achse auch der Ceneri-Basistunnel fertiggestellt sein wird, soll der Fahrzeitgewinn zwischen dem Zentrum und dem Süden der Schweiz bis zu einer Stunde betragen. Bis dahin soll auch der sogenannte Vier-Meter-Korridor in Betrieb gehen. Dann wird es möglich sein, Sattelauflieger von bis zu vier Meter Höhe auf dieser Linie per Bahn zu befördern.

NOCH SCHWERERE GÜTERZÜGE

Ein weiterer Vorteil der Trasse ist das sogenannte Flachbahn-Prinzip: Die neue Bahnverbindung führt mit minimalen Steigungen und weiten Kurven durch die Alpen. Der höchste Punkt liegt auf nur 550 Metern über dem Meer, der Höhe der Stadt Bern. Auf der neuen Gotthard-Linie erreichen Züge zum einen höhere Geschwindigkeiten, zum anderen sind die Züge dort schwerer. 40 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr sollen durch den neuen Tunnel laufen, transportiert von 260 Güterzügen pro Tag. 65 Personenzüge pro Tag kommen dazu. Die Güterzüge erreichen dabei Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 160 Kilometer pro Stunde, die Personenzüge von bis zu 250 km/h.

Der Bau des Tunnels war ein Jahrhundertprojekt. 17 Jahre haben die Bauarbeiten von der ersten Sprengung im Hauptstollen bis zur Eröffnung des Tunnels angedauert. Dabei sind die Planungen noch viel älter. Das erste Konzept für einen Gotthard-Basistunnel wurde bereits 1947 vom Ingenieur und Stadtplaner Eduard Gruner vorgelegt. 1961 ließ die Schweizer Regierung ein erstes Projekt ausarbeiten, das einen 45 Kilometer langen Doppelspur-Tunnel vorsah. Dennoch dauerte es noch ein halbes Jahrhundert, bis die Bauarbeiten endlich beginnen konnten. Gebaut hat den Tunnel die AlpTransit Gotthard AG, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Die AlpTransit Gotthard AG verantwortet neben Projektierung und Bau des Gotthard auch den Bau des Ceneri-Basistunnels inklusive der bahntechnischen Ausrüstung.

TUNNEL DER SUPERLATIVE

Der Vortrieb erfolgte mit einer Tunnelbohrmaschine, die mit 410 Meter Länge – etwa vier Fußballfelder – einer mobilen Fabrik glich. Der Hauptdurchschlag erfolgte in der Weströhre am 23. März 2011, am 15. Oktober 2010 in der Oströhre. Unter großem Jubel der Mitarbeiter wurde dieser Meilenstein gefeiert. Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wurden zahlreiche Superlative erreicht: 28,2 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial holten die Arbeiter aus dem Berg. Sie verbauten 131.000 Kubikmeter Beton, 290 Kilometer Schienen und 380.000 Schwellenblöcke. 152 Kilometer Tunnelsystem schlugen sie in den Fels, darunter Stollen, Verbindungs-, Zugangsschächte und Haupttunnel.

Der Tunnelbau gilt als Vorzeigeprojekt in Sachen Bürgerbeteiligung. Bei der Planung wurden die Anwohner einbezogen, und es gab zahlreiche Diskussionsveranstaltungen. Informationen über die Projekte gab es in Form von (Wander-)Ausstellungen in den großen Schweizer Bahnhöfen. Zudem wurden Informations- und Besucherzentren gebaut und ein Film über das Projekt gedreht. Auch die Schweizerischen Umweltschutzorganisationen wurden integriert. *mh* ■

TESTFAHRT: Der reguläre Verkehr startet mit dem Winterfahrplan 2016/17.

Kontakt | Daniel Knaus
Telefon: +41 (0)61 6901-261
daniel.knaus@deutschebahn.com

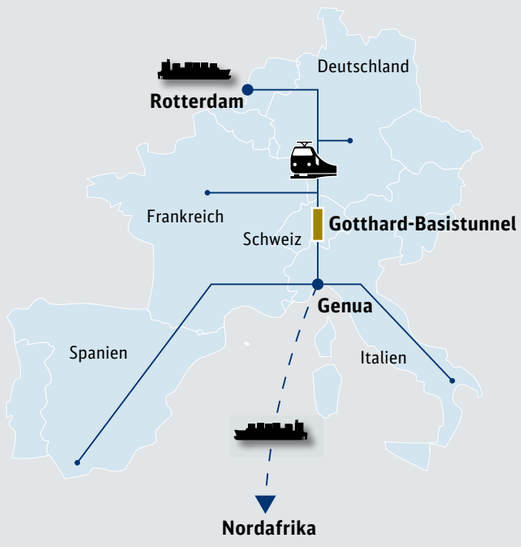
Fotos: AlpTransit Gotthard AG

DB CARGO UNTERSTÜTZT EINEN DOKUMENTARFILM ÜBER TRANSALPINE LOGISTIK

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels rückt ein Thema wieder in den Fokus, das Logistikern schon seit je Kopfzerbrechen bereitet: Wie gelangen Güter möglichst schnell, effektiv und dabei umweltschonend über Europas höchste Bergkette? Dass der transalpine Lkw-Verkehr längst an seine Grenzen gestoßen ist, zeigt eindrucksvoll der Dokumentarfilm „Attraverso le Alpi – Durch die Alpen“. Der Film wurde von Giancarlo Bertalero und Filippo Ciardi gedreht, mit Unterstützung unter anderem auch von DB Cargo Italia. Bertalero ist Ingenieur mit umfangreicher Berufserfahrung in Logistik und Transportwesen, Ciardi ein Journalist und Filmemacher mit Schwerpunkt auf sozioökonomischen Themen.
Die Regisseure zeigen den Verlauf der wichtigsten Routen über die Alpen, sie begleiten transalpine Züge und zeigen die damit verknüpften, komplexen Aufgabenstellungen auf. Dabei beobachten sie, welche Folgen die wachsenden Verkehrsströme für Umwelt und Menschen haben. Vor allem der Lkw-Verkehr belastet Anrainer und Umwelt massiv. Der Dokumentarfilm regt zum Nachdenken darüber an, welche Transportlösungen am besten für den transalpinen Verkehr geeignet sind. Er bietet einem weit gefächerten Publikum – Spezialisten und Laien – wertvolle Informationen, die direkt von Betreibern und Managern im Transportbereich kommen, und bietet Einblick in die komplexe Welt der Logistik – mit ihren ganz unterschiedlichen Berufsbildern.
Die Uraufführung ist am 1. Juni 2016 auf dem Filmfestival „Cinema Ambiente“ in Turin geplant – parallel zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.
Danach soll der Film international an TV-Sender vermarktet werden sowie als DVD, Blu-Ray und als Version für den Onlinevertrieb in den Handel kommen.
Infos über Aufführungen und die Möglichkeiten, den Film zu beziehen, finden sich auf der Website des Films: http://attraversolealpi.net oder per Anfrage unter info@attraversolealpi.net. ■

NEUE DIMENSIONEN

- Der Gotthard-Basistunnel ist der längste Eisenbahntunnel der Welt, jede der beiden Röhren ist 57 Kilometer lang.
- 152 Kilometer Tunnelsystem wurden in den Fels geschlagen, darunter Stollen, Verbindungs-, Zugangsschächte und Haupttunnel.
- 4 Stunden, 10 Minuten braucht heute ein Eurocity von Zürich nach Mailand. In Zukunft sind es nur noch 2 Stunden, 40 Minuten.
- 28,2 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial mussten abtransportiert werden, 131.000 Kubikmeter Beton wurden verbaut.



DIE ZAHLEN, DIE FAKTEN

290 Kilometer Schienen,
380.000 Schwellenblöcke

260 Güterzüge
und **65** Personenzüge pro Tag
sollen den Tunnel künftig befahren

50° Celsius beträgt die Temperatur
im Inneren des Berges

250
werden Personenzüge fahren können

160
werden Güterzüge fahren können

11 Mrd. Euro betrugen
die Baukosten

DAS TUNNELSYSTEM

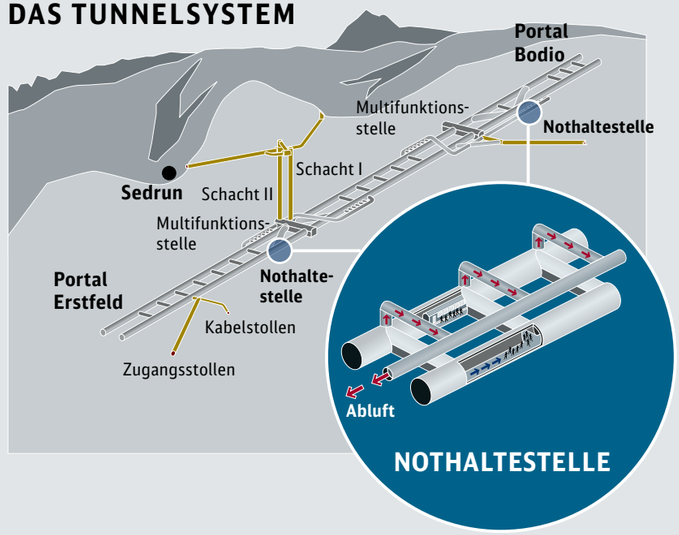
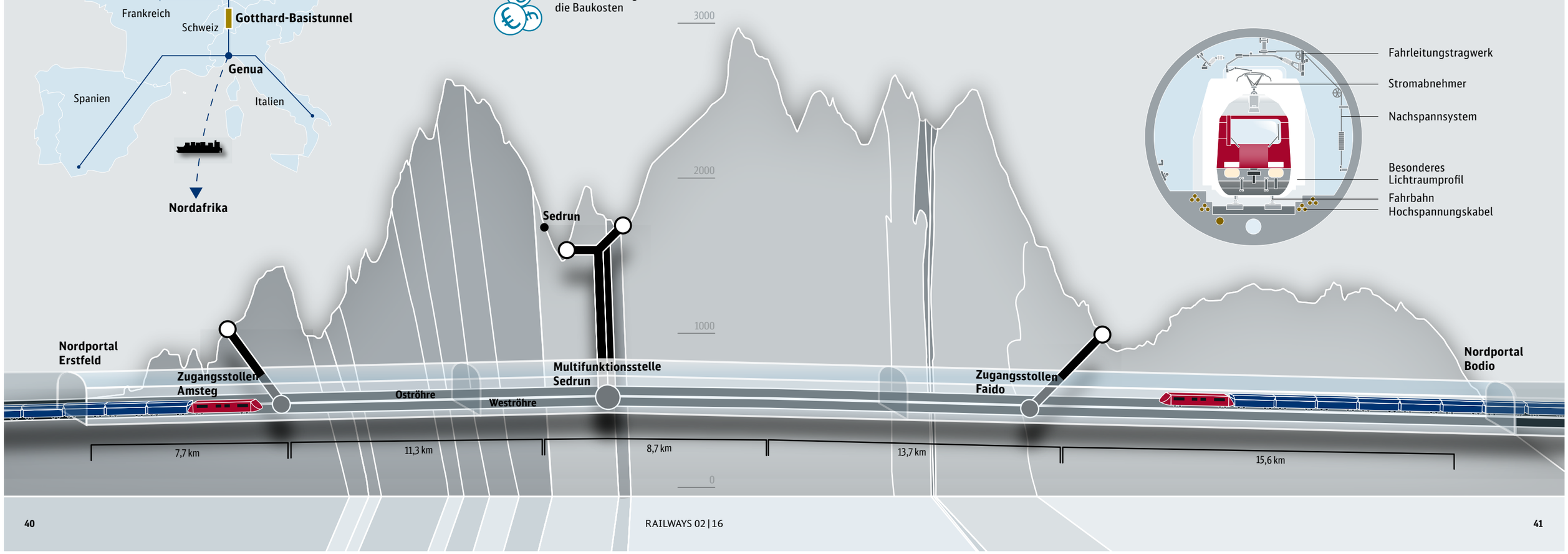
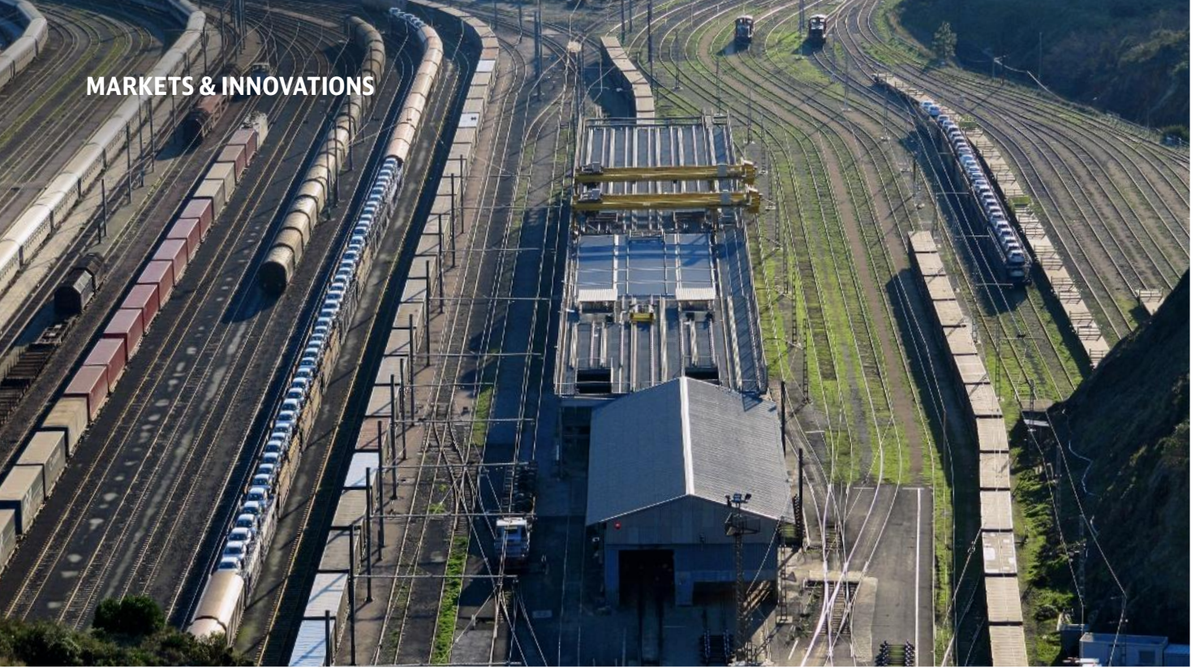


Illustration: Dieter Duneka

DIE TECHNIK - IM SCHNITT





MIT DOPPELTEM TEMPO

Die Bahn arbeitet beständig an der Verbesserung der Lieferketten ihrer Automotive-Kunden. Experten von DB Cargo Logistics GmbH zeigten am Beispiel von Opel, dass eine Halbierung von Laufzeiten möglich ist.

GRENZÜBERSCHREITEND: In Cerbère an der französischen Grenze werden die Wagen für die spanische Breitspur umgeachst.

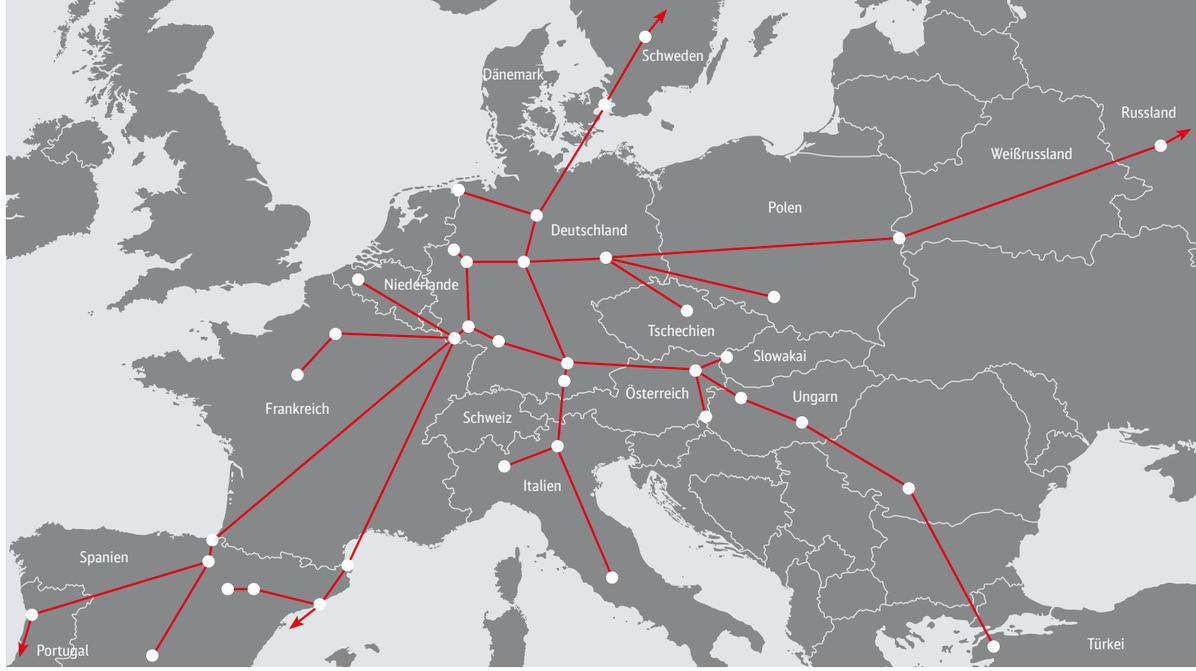
Mit dem Automotive RailNet verfügen Kunden von DB Cargo über ein effizientes und hoch priorisiertes Transportnetz auf der Schiene. Bis zu 250 Züge fahren im Nachtsprung durch halb Europa und verbinden dabei die Produktionsstandorte und Absatzmärkte von Zulieferern und Automobilherstellern. Einen wichtigen Part innerhalb des Automotive RailNet spielt das eigens für den langjährigen Kunden Opel konzipierte Netzwerk. Hier konnten die Experten von DB Cargo Logistics GmbH die Logistikkette mit der Verlegung des zentralen Hubs für diese Verkehre deutlich optimieren. Folge: reibungslosere Abläufe und noch schnellere Transporte. „Wir konnten in der Zulieferung von Einzelteilen an die in Europa verteilten Opel-Produktionsstätten hohe Effizienzgewinne erzielen“, so Jürgen Wernstedt, Key Account Manager für Opel bei DB Cargo Logistics GmbH.

LANGJÄHRIGER OPEL-PARTNER

Als Spezialist für europaweite Transport- und Logistiklösungen ist die DB Cargo Logistics bereits seit Jahren für die Materialversorgung der europäischen Opel-Werke auf der Schiene zuständig. Dabei ist die Bahn voll eingebunden in die Lieferketten bei der Produktion zahlreicher Modelle. Das Opel-Netzwerk verbindet nicht nur die drei deutschen Werke Rüsselsheim, Eisenach und Kaiserslautern untereinander, sondern auch mit den internationalen Opel-Werken in der Region Saragossa (Spanien), Gleiwitz (Polen) sowie den Motorenwerken in Stadlau (Österreich) und Szentgotthard (Ungarn).

Bis Ende 2015 liefen alle Verkehre auf den wichtigen Transportachsen im Rangierbahnhof Mannheim zusammen. Seit Januar 2016 werden diese nun im Rangierbahnhof Einsiedlerhof bei Saarbrücken gebündelt. Die Verlegung des zentralen Hubs erfolgte aus mehreren Gründen: „Zum einen ist die neue Drehscheibe Einsiedlerhof auf Automotive-Verkehre spezialisiert“, erklärt Andreas Weiss vom Sales & Operations Center bei DB Cargo Logistics GmbH. „Darüber hinaus bietet sie schnelle und flexible Reaktionsmöglichkeiten auf Störfälle und außerplanmäßige Transport- oder Kundenanforderungen.“ Weil auch die Zahl der Wagenübergänge durch die Verlegung der Drehscheibe reduziert wird, rechnet der Logistikexperte mit einer höheren Zuverlässigkeit und Transportqualität des gesamten Netzwerks für den Kunden. „Den Beschluss zur Verlegung haben wir natürlich in enger Feinabstimmung mit dem für Opel agierenden Logistikpartner Gefco getroffen“, so Jürgen Wernstedt.

Der Standort hatte sich außerdem wegen seiner geographischen Nähe zum Opel-Werk Kaiserslautern und dessen direkter Schienenanbindung an den Bahnhof Einsiedlerhof angeboten. „Die benötigten Teile für die Opel-Produktion können über eine Bedienfahrt direkt in den Bahnhof Einsiedlerhof gefahren werden“, erklärt Wernstedt. „Das ist eine Sache von wenigen Minuten.“ Mit der Verlegung der Drehscheibe nach Einsiedlerhof erhält auch das unter dem Namen „Mediterranean Concept“ bekannte und durch die EU über das Förderprogramm CEF (Connecting Europe Facility) geförderte Transportkonzept einen neuen Abgangsbahnhof. Die Züge des Mediterranean Concepts starten nun ebenfalls in Einsiedlerhof und laufen mit der DB-Cargo-Landesgesellschaft Euro Cargo Rail ECR durch Frankreich hindurch bis nach Cerbère an die spanische Grenze. Dort steht die Umachsanlage der spanischen DB Cargo-Tochtergesellschaft Transfesa. Da die Eisenbahnen in Spanien und Portugal auf der iberischen Breitspur fahren, werden die Waggons in Cerbère auf neue Achsen gehoben, bevor sie ihren Weg ins spanische Hinterland fortsetzen.



Vom neuen Hub Einsiedlerhof aus benötigen die Shuttlezüge nach Cerbère nun weniger als 24 Stunden. Im Rücklauf transportieren die Shuttlezüge Material für die Produktion des Opel Corsa in Eisenach. Diese Züge werden in Einsiedlerhof mit anderen Mengen gebündelt und laufen dann in die Werke nach Eisenach beziehungsweise weiter ins polnische Gleiwitz/Gliwice, wo der neue Opel Astra produziert wird. „Durch die neue Hub-Konstellation wurde die Beförderungszeit auf dieser wichtigen Achse um die Hälfte verkürzt“, so Wernstedt. Von Einsiedlerhof nach Gleiwitz/Gliwice benötigt der Zug jetzt nur noch 24 Stunden. Die Traktion in Polen übernimmt DB Cargo Polska.

LÖSUNG FÜR ALLE AUTOMOTIVE-KUNDEN

Auch die Transporte aus Österreich können über die neue Drehscheibe problemlos und schnell umverteilt werden. So etwa die Opel-Motoren, die vom Werk in Wien über den Bahnhof Stadlau nach Einsiedlerhof gelangen. Ein Strom wird von hier aus gebündelt und geht mit dem Mediterranean Shuttle nach Saragossa in Spanien, ein zweiter läuft nach Eisenach weiter, ein dritter, kleinerer Strom geht ins Opel-Werk nach Rüsselsheim. „Wir haben über Einsiedlerhof jetzt alle Opel-Werke optimal angebunden“, freut sich Jürgen Wernstedt.

Dass die Verlegung des Hubs auch über den Kunden Opel hinaus weitreichende Effekte haben wird, betont Kai Birnstein, Bereichsleiter Components bei DB Cargo Logistics: „Nicht nur Opel, sondern auch unsere anderen Automotive-Kunden profitieren von der Optimierung ihrer Verkehre durch die Verlegung des zentralen Hubs“, erklärt Birnstein. Das Netzwerk von DB Cargo Logistics GmbH stellt seine Flexibilität unter Beweis – und zeigt, dass die Bahn in Sachen Flexibilität und Transportgeschwindigkeit immer wieder für Überraschungen gut ist. *mh*

SCHNELL & HOCH PRIORISIERT: das Automotive Railnet von DB Cargo.

Kontakt | Jürgen Wernstedt
Telefon: +49 (0)6107 509-820
juergen.wernstedt@deutschebahn.com

Von der Europäischen Union kofinanziert
Fazilität „Connecting Europe“

Fotos: Deutsche Bahn AG, **Illustration:** Maret Tholen

DAS DB AUTOMOTIVE RAILNET

Auf Basis dieses europaweiten Schienennetzwerks, das auf die hohen Anforderungen von Kunden aus der Automobilbranche zugeschnitten ist, entwickeln Experten von DB Cargo Logistics GmbH maßgeschneiderte Lösungen für die Komponenten- und Fertigfahrzeuglogistik – von der Einzelrelation bis hin zu komplexen Netzwerken. Bis zu 250 Züge täglich verbinden die Produktionsstandorte und Absatzmärkte der Kunden von Schweden bis in die Türkei und von Portugal bis Russland und weiter nach China. Durch die übergreifende Steuerung und Kombination von Material- und Fertigfahrzeugtransporten können Synergien optimal genutzt und hochfrequente und leistungsstarke Logistikkonzepte realisiert werden. Der einzigartige Branchenansatz dieses Netzwerks ermöglicht es den Kunden, Mengen flexibel in das Netzwerk einzusteuern. Das DB Automotive RailNet bietet hohe Frequenzen, verkürzte Laufzeiten und verringert den Dispositionsaufwand.

PARTNERSCHAFT FÜR QUALITÄT

Europas Stahlindustrie durchlebt stürmische Zeiten. Der stahlbasierte Technologie- und Industriegüterkonzern voestalpine aus Österreich setzt auf innovative Produkte und Dienstleistungen in höchster Qualität. Dabei hilft die Güterbahn als Logistikpartner.

Globale Überkapazitäten bei einer sich abkühlenden Konjunktur – die Stahlbranche steht weiterhin vor großen Herausforderungen. Die voestalpine, ein weltweit agierender Konzern mit einer Vielzahl von spezialisierten und flexiblen Unternehmen für hochwertige Stahlprodukte, hat es geschafft, dem widrigen Marktumfeld zu trotzen und Wachstumsperspektiven zu schaffen. Eine klare Ausrichtung der Konzerndivisionen, verstärkte Investitionstätigkeiten in Forschung und Entwicklung sowie die Ausrichtung als Premiumanbieter sorgen bei voestalpine für gute Zahlen.

„Wir leben nicht nur von unseren ausgezeichneten Produkten, sondern auch von unserer Flexibilität, die wir unseren Kunden bieten können“, erklärt Christian Janecek, Geschäftsführer von Logistik Service GmbH (LogServ), der Logistiktochter von voestalpine. „Dass unser Geschäft in den letzten Jahren so stark wachsen konnte, ist auch Ergebnis der ausgezeichneten Zusammenarbeit mit DB Cargo.“

Denn beim internationalen Transport der Produkte aus dem Werk Linz – einer der wichtigsten Industrieregionen Österreichs – spielt DB Cargo eine wichtige Rolle. Rund 900.000 Tonnen Stahl pro Jahr gehen von voestalpine in Linz mit der europäischen Güterbahn zu unterschiedlichen Empfängern in Westeuropa. Partner aufseiten der voestalpine ist die LogServ, die 2001 als Tochter der voestalpine Stahl GmbH gegründet wurde.

„Zu Beginn der 90er Jahre war die Zusammenarbeit zunächst von den bilateralen Transporten zwischen Österreich und Deutschland geprägt. 25 Jahre später haben sie eine völlig andere Dimension angenommen“, so Christian Janecek, Geschäftsführer der LogServ. Thomas Gerstgrasser, Teamleiter Montan Österreich bei DB Cargo, ergänzt: „Neben der Erweiterung des Lieferradius von voestalpine in Europa und mittlerweile weltweit hat sich auch der Aktionsradius von DB Cargo von einem deutschen Eisenbahnunternehmen zu einem europäischen Eisenbahnunternehmen mit einem eigenen Produktionsnetzwerk weiterentwickelt.“

Den österreichischen Konzern und die europäische Güterbahn verbindet seit Jahren eine vertrauensvolle Partnerschaft, die schon einige Bewährungsproben hinter sich gebracht hat. Konjunkturelle Branchenkrisen oder globale Ereignisse wie die Wirtschaftskrise 2008 haben die Partnerschaft auf die Probe gestellt. Das Geschäftsjahr 2009/10 wurde für den österreichischen Stahlkonzern das härteste und schwierigste seit Jahrzehnten. Die voestalpine reagierte mit einem breitflächigen Krisenmanagement sowie mit konzernweiten Kostenoptimierungs- und Effizienzsteigerungsprogrammen – mit Erfolg. „Diese Zeit hat gezeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen LogServ und DB Cargo durch ein hohes Maß an Vertrauen und gegenseitigem Verständnis geprägt ist“, so Janecek. Die Güterbahn reagierte flexibel auf die Volatilität und ging gemeinsam mit dem Partner durch die Krise.

Ein Kennzeichen der aktuellen Zusammenarbeit ist die europaweite Verteilung auf dem Schienenweg durch das Einzelwagennetzwerk von DB Cargo. Flexibilität der Transporte mit kurzen Vorbestellungszeiten für die voestalpine-Kunden funktioniert nur dann, wenn die Ausgangslogistik auch ein hohes Maß an Zuverlässigkeit mitbringt.

Dabei hat sich die Güterbahn ähnlich international aufgestellt wie ihr Kunde. Die voestalpine mit Hauptsitz in Linz ist mit 500 Gesellschaften und -standorten in mehr als 50 Ländern auf allen fünf Kontinenten vertreten. Weltweit beschäftigt das Unternehmen rund 47.500 Mitarbeiter. Der Konzern ist mit seinen qualitativ hochwertigen Produkten einer der führenden Partner der europäischen Au-

COIL-HERSTELLUNG BEI DER VOESTALPINE: Die Produkte gehen überwiegend an die europäische Automobil- und Automobilzulieferindustrie.

„Dass unser Geschäft in den letzten Jahren so stark wachsen konnte, ist auch Ergebnis der ausgezeichneten Zusammenarbeit mit DB Cargo.“

CHRISTIAN JANECEK

VOESTALPINE: STAHL AUS LINZ

Eine der wichtigsten Industrien in Linz ist die Stahlindustrie. voestalpine ist eng mit der Geschichte der Stadt verbunden. Das Unternehmen ist in vier Divisionen gegliedert: Steel, Special Steel, Metal Forming und Metal Engineering Division. Die Steel Division ist für die Produktion von Flach- und Gießereiprodukten verantwortlich. Im Werk werden warm- und kaltgewalzte, elektrolytisch verzinkte, feuerverzinkte und organisch beschichtete Stahlbänder gefertigt. Dazu kommen Elektroband-, Grobblech- und Gießereiaktivitäten. Die Produkte der Steel Division gehen überwiegend an die europäische Automobil- und Automobilzulieferindustrie, die Haushaltsgeräteindustrie sowie die Bauzulieferindustrie. In diesen Branchen zählt die voestalpine zu den führenden Lieferanten in Europa. ■

Fotos: Voestalpine AG, DB/Martin Eder

tomobil- und Hausgeräteindustrie sowie weltweit der Öl- und Gasindustrie. Darüber hinaus ist die voestalpine Weltmarktführer in der Weichentechnologie und im Spezialschienenbereich sowie bei Werkzeugstahl und Spezialprofilen.

„Wir erhalten nicht nur eine ausgezeichnete Betreuung, sondern können durch das Know-how von Herrn Gerstgrasser auf das gesamte Leistungsspektrum der Schienenkompetenz von DB Cargo und DB Schenker zurückgreifen“, so Janecek. „One face to the customer“, aber gleichzeitig eine Vor-Ort-Betreuung der Verkehre, wenn es notwendig ist – zum Beispiel durch Schenker Malmö für die Lieferungen nach Schweden –, bieten für LogServ den Mehrwert, dank des europaweiten Netzwerks in der Kundenbetreuung von DB Cargo im Ausland.

Die stetige Weiterentwicklung der Schienenlogistik in Form von Laufzeitoptimierungen insbesondere für die Automobilindustrie oder die Verkürzung des Informationstransfers über den Transportablauf sind ständige Prozesse in der täglichen Zusammenarbeit. Schlagwörter wie Digitalisierung 4.0, volatile Mengenplanung und Steuerung der Ausgangstonnage Richtung Westeuropa führen zu einer permanenten Anpassung der Konzepte im Schienengüterverkehr.

Im vergangenen Herbst haben die DB Intermodal Services und LogServ den Servicestützpunkt am Containerterminal Ennshafen für die mobile Instandhaltung ins Leben gerufen. LogServ betreut auch reparaturbedürftige Wagen für die Bahn. Der Auftrag sieht vor, Waggons innerhalb von 24 Stunden wieder flottzumachen. Die Deutsche Bahn koppelt auffällige Waggons am Ennshafen ab und kann die reparierten Fahrzeuge auf dem Rückweg gleich wieder mitnehmen.

Gemäß dem Motto „One step ahead“ der voestalpine wird sich die Schrittgeschwindigkeit dem veränderten Markt und den steigenden Logistikanforderungen an DB Cargo gemeinsam mit seinem österreichischen Kunden LogServ anpassen. „Dabei haben wir mit Thomas Gerstgrasser und seinem Kundenserviceteam in Duisburg einen kompetenten Ansprechpartner und eine zufriedenstellende Betreuung in der Transportabwicklung“, lobt Christian Janecek. *mh*

COIL-VERLADUNG: DB Cargo transportiert fast eine Million Tonnen Stahl pro Jahr für den Linzer Stahlhersteller.

Kontakt | Katja Sander
Telefon: +49 (0)203 3017-1800
Katja.Sander@deutschebahn.com

KUNDENNÄHE AUF BRITISCHE ART

Wie Kundennähe aussehen kann, zeigen die Mitarbeiter bei der britischen Landesgesellschaft von DB Cargo im Dezember. Weil ein großer Kunde dringend Waggons benötigte, bauten die Mitarbeiter im Instandhaltungswerk Stoke in Mittelengland einfach ungenutzte Wagen um.

Hintergrund ist, dass in Großbritannien wie in vielen anderen Staaten die Feiertage um die Jahreswende herum genutzt werden, um dringende Bauarbeiten im Schienennetz durchzuführen. Network Rail ist Eigentümer der gesamte Schieneninfrastruktur, also der Gleise, Signale, Tunnel, Brücken und der meisten Bahnhöfe. DB Cargo UK hatte die Zulieferung der Baustoffe für den Schienenausbau und die Sanierung übernommen.

Schon im Frühjahr vergangenen Jahres hatte Network Rail bei DB Cargo UK angefragt, wie der Bedarf an Fahrzeugen zu stillen ist. Insgesamt 58 Waggons wurden kurzfristig für die Arbeiten benötigt. Nach längerer Planung entschied sich DB Cargo, nicht mehr benötigte Wagen für den Stahltransport in neue Waggons des Typs MXA für den Transport von Baustoffen umzubauen. Im Juli stellten die Instandhalter in Stoke den Prototyp eines Waggons vor, der anschließend die Zulassung für die Nutzung auf dem Schienennetz erhielt.

GROSSE ANSTRENGUNG IM TEAM

Da die Mitarbeiter bei DB Cargo wussten, dass die Anforderungen von Network Rail hoch und der Zeitplan extrem eng waren, mussten sie die gewohnten Wartungsverfahren in der Instandhaltung umkrempeln. Produktion, Vertrieb, Wagenmanagement, Einkauf, Instandhaltung, technische Abteilungen und viele andere mussten eng zusammenarbeiten, damit der Auftrag gelang. „Das Team war wirklich sehr engagiert und hat die Begeisterung weitergetragen“, sagt Mike Richards, Production Manager bei DB Cargo UK. „Viele Verbesserungen kamen von den Mitarbeitern, die am Fahrzeug arbeiten – und niemand kennt deren Tätigkeit besser als sie selbst!“

Grundsätzlich bleiben Waggons im gleichen Bereich der Werkstatt. Sämtliche Arbeiten werden an einem Arbeitsplatz ausgeführt. Indem die Wagen nun aber Schritt für Schritt durch verschiedene Stationen der Werkstatt wandern, konnte der Umbau bei hoher Qualität beschleunigt werden. Insgesamt elf Arbeitsstationen, sogenannte Cells, richteten die Planer ein, um den Prozess voranzutreiben. Über spezielle Informationstafeln erfuhren die Mitarbeiter, welche Tätigkeit mit welcher Besatzung und in welchem Zeitraum in jeder Arbeitsstation auszuführen ist. „Ursprünglich hatten wir vorgesehen, fünf Waggons pro Woche umzubauen“, so Mike Richards. „Aber weil wir die Prozesse verbessern konnten, haben wir sechs Waggons wöchentlich geschafft.“

Fotos: DB/Martin Eder, DB Cargo UK

Dabei konnten die Planer viele Schritte beseitigen, die zuvor unnötig Zeit gekostet hatten. So sorgt nun zu Beginn des Umbaus, wenn der alte Stahlwagen demontiert wird, ein neues Entsorgungskonzept mit neuen Abfallbehältern für einen kontinuierlichen Arbeitsfluss.

„Wir befinden uns in einem dauernden Prozess der kontinuierlichen Verbesserung“, sagt Lee Oates, Business Improvement Manager. Nun soll das Projekt bis Juni dieses Jahres weitergeführt werden.

Mit dem bisherigen Ergebnis ist DB Cargo zufrieden: Insgesamt sind bis Anfang April 141 Waggons umgebaut worden. Effizienz und Teamgeist haben der Instandhaltung Stoke neuen Schwung gegeben, um die Kooperation über die Disziplinen hinweg im Kundensinn zu stärken. Außerdem hat das Projekt nicht nur die einzelnen DB Cargo-Mitarbeiter weiter qualifiziert, sondern auch neue Stellen geschaffen: 23 neue Schweißer hat DB Cargo auf Zeit eingestellt. *an*

KNOW-HOW: Schienengüterverkehr in Großbritannien. Schnelle Prozesse helfen DB Cargo bei der Produktion.

Kontakt | Mike Richards
Telefon: +44 (0)7801 906253
Mike.Richards@dbcargo.com

BÜNDNIS FÜR QUALITÄT

DB Cargo und den Stahlkonzern ArcelorMittal verbindet seit vielen Jahren eine enge Partnerschaft. Sie wurde mit einem neuen Rahmenvertrag bekräftigt.

Der weltgrößte Stahlproduzent mit einer Jahresproduktion von 92,5 Millionen Tonnen Stahl und 210.000 Mitarbeitern in 60 Ländern stellt sich mit neuen Investitionen in seine Werke für die Zukunft auf. Dazu gehört auch die Stärkung seiner Logistik: Mit einem neuen Rahmenvertrag bekräftigt ArcelorMittal die gute Zusammenarbeit mit DB Cargo und betraut die Güterbahn erneut mit der Durchführung seiner europäischen Transporte auf der Schiene. Der neue Vertrag hat eine Laufzeit von mehreren Jahren und umfasst ein Transportvolumen von insgesamt 42 Millionen Tonnen.

„Wir freuen uns, dass der Umfang unserer Leistungen für einen unserer größten Kunden ArcelorMittal in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat“, sagt Andreas Busemann, Vorstand Vertrieb von DB Cargo. „Wesentliche Zielsetzung der langfristigen Partnerschaft ist es, gemeinsam die Qualität zu erhöhen, die Effizienz zu steigern und Neuverkehr für die umweltfreundliche Schiene zu gewinnen.“ Yves Koeberlé, Vizepräsident der europäischen Beschaffungsorganisation von ArcelorMittal, kommentiert: „Dieser langfristige Vertrag mit DB Cargo stärkt unsere Kooperation weiter. Er bietet einen gemeinsamen Rahmen, um die Dienstleistungsqualität zu steigern und Kostenverbesserungsprogramme auf den Weg zu bringen.“

HOCHOFEN-ABSTICH IM STAHLWERK: DB Cargo übernimmt auch Versorgungstransporte für Hochöfen von ArcelorMittal.

VERSORGUNGSSICHERHEIT UND OPTIMIERUNGEN

Die enge Partnerschaft hat Geschichte: 2007 schloss die Bahn ihren ersten Rahmenvertrag mit dem Stahlproduzenten. Seitdem übernimmt DB Cargo beispielsweise die Versorgungstransporte für die Hochöfen in Eisenhüttenstadt, die Zwischenwerksverkehre der Stahlwerke sowie die Auslieferung von Produkten an Kunden. Allein vier Millionen Tonnen Koks, Erz und Kalk pro Jahr in wöchentlich 55 Ganzzügen transportiert DB Cargo auf der Schiene zu den Hochöfen von ArcelorMittal in Eisenhüttenstadt. Die größten Mengen kommen vom Seehafen Hamburg, allein diese Strecke bedienen bis zu drei Erz-Züge pro Tag.

„Als Großkonzern setzt ArcelorMittal besondere Maßstäbe bei der Massenleistungsfähigkeit, an Transporte in großem Umfang und mit einer hohen Stabilität“, sagt Jakob Weber, zuständiger Lead Account Manager bei DB Cargo. „Wir sind verantwortlich für die Versorgungssicherheit der Hochöfen.“ Außerdem fährt DB Cargo sogenanntes Halbzeug, also Stahlblöcke, Brammen und warmgewalzte Coils, zwischen zehn verschiedenen Werken in ganz Europa. Dazu gehört ein versorgungsrelevanter Interworksverkehr aus Bremen zu den ArcelorMittal-Werken im belgischen Lüttich. Diese Verkehre laufen mit der Landesgesellschaft DB Cargo Nederland durch die Niederlande. Eine betriebliche Zusatzanordnung (BZA) gewährleistet, dass die sechsachsigen Sahwaggons auch außerhalb von Deutschland mit bis zu 85 Tonnen pro Wagen beladen werden können.

In Hamburg verlädt DB Cargo Walzdraht auf Reswagen in zwei Lagen. Hier konnte eine Steigerung der Zuladung pro Wagen um 20 Prozent realisiert werden. Außerdem hat DB Cargo als zuverlässiger Partner die Standortverlagerung der Walzdrahtstraße von Duisburg-Hochfeld nach Duisburg-Ruhrort begleitet und unterstützt. DB Cargo beliefert regelmäßig Kunden von ArcelorMittal mit Endprodukten – flexibel, europaweit und manchmal sogar bis nach China.

ARCELORMITTAL UND DB CARGO: INNOVATIVE ZUSAMMENARBEIT

Zusätzlich zum regionalen Betreuungskonzept findet zweimal jährlich ein Qualitätsmeeting statt, bei dem sich die Logistiker der vier deutschen ArcelorMittal Werke und die Vertriebsmitarbeiter von DB Cargo intensiv austauschen. „Gemeinsam haben wir ein Qualitätssystem entwickelt, das wir auf unseren Treffen sukzessive ausbauen“, erklärt Sybille Klipstein, Global Buyer für Schienenleistungen bei ArcelorMittal.

„Der neue Rahmenvertrag erlaubt es uns, das bereits Erreichte in den nächsten Jahren fortzuführen, auszubauen sowie weitere Optimierungen und Innovationen auf eine verbindliche Grundlage zu stellen“, resümiert Jakob Weber. „ArcelorMittal ist dafür ein idealer Partner.“ *mb*

Kontakt | Jakob Weber
Telefon: +49 (0)30 297-57635
jakob.weber@deutschebahn.com

HERSTELLUNG VON STAHLCOILS: Die Bahn beliefert zehn verschiedene Werke in ganz Europa mit Halbzeug.

Fotos: Caro/Hechtenberg, Rainer Weisflog

WIEDERBELADUNGSKONZEPT: STAHL UND HOLZ VEREINT

DB Cargo ist es gelungen, in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, Montan- und Holztransporte zwischen Deutschland und Schweden innovativ zu verknüpfen.

Stahl und Holz ergänzen sich nicht nur am Bau hervorragend. DB Cargo hat die beiden Materialien mit einem neuen Wiederbeladungskonzept jetzt auch zum Vorteil für den Kunden vereint: Bis vor Kurzem fuhren Walzdrahtmatten auf Flachwagen der Gattung R für den Versender BESTA Eisen- und Stahlhandelsgesellschaft GmbH von Lübbecke in Nordrhein-Westfalen ins schwedische Köping und Norrköping. Auf dem Rückweg fuhren die Flachwagen leer wieder zurück.

Um diese Leerverkehre zu vermeiden, erarbeiteten NTR und Nieten gemeinsam mit dem Marktbereich Montan von DB Cargo ein neues Konzept: den Einsatz von Snps-Wagen, die für Holzverkehre eingesetzt werden und ebenfalls Walzdrahtmattenstapel laden können. In Schweden werden die Wagen wieder an Nieten übergeben, welche dann für Stora Enso von Stockaryd in Richtung Ruhrgebiet mit Holz wiederbeladen werden.

GUTE IDEE:
Für den Transport von Holz und Walzdrahtmatten können die gleichen Wagen eingesetzt werden.

Der Logistikpartner Nordisk Transport Rail (NTR), der für die Durchführung der Walzdrahtmatten-Transporte zuständig war, ist sehr zufrieden mit der Lösung. „Das von der NTR und Nieten initiierte marktbereichsübergreifende Wiederbeladungskonzept der Snps-Wagen hat bei unserem Kunden in Lübbecke zu einer höheren Zuverlässigkeit bei der Wagenversorgung für Lieferungen von Baustahlmatten nach Schweden geführt“, so Sieghart Gerber, zuständiger Key Account Manager bei der Nordisk Transport Rail GmbH. „Darüber hinaus hat sich durch die Rundläufe auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber Schiffslieferungen bei gegenständlichen Transporten verbessert.“

Daniel Schröfel, zuständiger Key Accounter bei DB Cargo in Schweden, erinnert sich, wie die Idee für diese branchenübergreifende Wiederbeladung umgesetzt wurde: „Wir testeten zunächst für Stora Enso den Versand von Wagen der Gattung Roos, um drei Meter langes Rohholz aus Schweden zu transportieren“, so Schröfel. „Wegen der Holzlängen und seiner Verfügbarkeit für diese Transporte setzten wir diesen Wagentyp ein. Die Roos-Wagen schickten wir für diesen Test leer nach Schweden.“

Da es in den Tests Probleme mit den drei Meter langen Rundholzabschnitten bei Rungenüberständen und der Ladungssicherung gab, fragte Daniel Schröfel bei Stora Enso an, ob sich die Länge der Abschnitte auch auf vier Meter erweitern ließe. Damit würde die Bahn größere Flachwagen vom Typ Snps einsetzen können. Vorteil: „Neben stabilen Rungen und einer besseren Auslastung bot sich für uns die Möglichkeit, die Wagen aus dem vorherigen Lastlauf mit Walzdrahtmatten von Nordisk Transport Rail wiederzubeladen“, so Schröfel. Bei der Planung konnte man vor Ort in Schweden auf die volle Unterstützung von Martin Stridsberg, International Sales & Purchasing von Green Cargo, zählen. Ein solches Konzept ließ sich nur durch die gute Kooperation aller Beteiligten umsetzen.

WETTBEWERBSFÄHIGE DIREKTTRANSPORTE

Auch beim Holzkunden Stora Enso ist man voller Lob für das neue Konzept: „Durch die Wiederbeladung in Schweden ist es gelungen, vom Stora Enso-Terminal in Stockaryd in Schweden wettbewerbsfähig und umweltbewusst direkt ins Werk von Stora Enso Deutschland zu transportieren“, erklärt Klaus Müller von Stora Enso Wood Supply. Neben mehr Effizienz in den Abläufen verbessert sich auch die Qualität beim Transport von Fichten-Schleifholz, weil beim direkten Transport das Holz frisch bleibt. „Die Regelmäßigkeit der Transporte mit den Konstanten Verladetermin, Menge, optimale Sortimentslänge und Waggontyp bringt für alle am Prozess Beteiligten mehr Planungssicherheit und verringert gleichzeitig den planerischen Aufwand“, so Müller. Für NTR ist dies ein vorbildliches Konzept: Sieghart Gerber von der Nordisk Transport Rail: „Wir sehen Potenziale, auch in anderen Verkehren derartige Wiederbeladungskonzepte einzuführen.“

Heute beträgt die Wiederbeladungsquote hundert Prozent. Die neuen Rundläufe verzeichnen Erfolge auf mehreren Ebenen: Den beiden Kunden konnte eine maßgeschneiderte Lösung für ihre jeweiligen Logistikbedürfnisse offeriert werden. Des Weiteren konnten durch dieses branchenübergreifende Transportkonzept wichtige Synergien gehoben werden, die am Ende zu einer besseren Wirtschaftlichkeit geführt haben. *mb*

Kontakt | Daniel Schröfel
Telefon: +46 8 794 09 78
daniel.d.schroefel@deutschebahn.com

Fotos: DB/Frank Barteld, **Illustration:** Maret Tholen

AUSSTELLUNGS-STÜCK: Die Dampflokomotive TY2 fuhr bis 1998 auf Polens Gleisen. Die Lok gilt als leicht und robust – nun wurde sie im Winter 2015/2016 von DB Cargo Polska nach Gleiwitz gebracht, um dort museumstauglich überholt zu werden.

LETZTER GANG AUF DER SCHIENE

In Polen gibt DB Cargo Lokomotiven das Gnadenbrot. Ein neu geschaffenes Museum in Schlesien soll die betagten Maschinen aufnehmen. Sie sind kaum noch einsatzfähig und rollen nächtens durch das Land.

Nur wer die Vergangenheit kennt, hat eine Zukunft – nach diesem Motto hat die polnische Landesgesellschaft von DB Cargo jüngst gehandelt. Gemeinsam mit ihrem Partner, der Polnischen Wissenschaftlichen Gesellschaft für Schienenwesen und Technik (PWGST), hat sie ausgediente Lokomotiven und einen Kranwagen quer durch das Land transportiert. Ziel sind die Hallen eines künftigen Eisenbahnmuseums, das im schlesischen Kattowitz entstehen soll.

Die ersten beiden Etappen haben die Mitarbeiter von DB Cargo Polska, erfolgreich gemeistert: Sie haben die betagten Gefährte abgeholt und sicher und zuverlässig quer durch das Land transportiert. In der Nacht vom 7. auf den 8. Januar 2016 gelangte auf diese Weise ein Eisenbahnkran EBK 1000 aus Dirschau/Tczew bei Danzig nach Warschau ins Transportmuseum. Tags darauf starteten drei ausgediente Maschinen in Warschau ihre letzte Fahrt nach Gleiwitz: Dort befindet sich die Gleiwitzer Waggonfabrik, in der die Lokomotiven umfangreich saniert werden, um später in den Ausstellungshallen der PWGST-Technikfreunde ausgestellt zu werden.

Drei Tage lang dauerte dieser Transport. Dabei wurden die historischen Ausstellungsstücke vorsichtig an moderne Loks angekuppelt und traten so ihren letzten Weg auf der Schiene an. Mehr als 300 Kilometer mussten die Gespanne – vor allem nachts – zurücklegen. „Die größte Herausforderung dieser Transporte war es, die Dampflokomotiven für die lange Fahrt vorzubereiten“, sagt Marek Ciesielski, vom Wagen-Management bei DB Cargo in Polen. „Vor allem die kleineren Loks sind seit mehr als 20 Jahren nicht mehr aus eigener Kraft gefahren.“ Das begrenzte das Tempo der Transporte auf maximal 30 Stundenkilometer. Entsprechend häufig musste gestoppt werden, um die alten Maschinen zu ölen. Gezogen wurden die Loks von normalen DB Cargo T448p Diesel-Rangierloks. Weil die Bremsen der alten Fahrzeuge nicht mehr gebrauchsfähig waren, mussten zusätzliche Kohlewaggons als Bremsgewicht angekoppelt werden.

RESPEKT VOR DER GESCHICHTE

Für DB Cargo erfüllte dieser Auftrag einen ganz besonderen Zweck: „Mit dem Transport dieses antiken Schienenfahrzeugs möchten wir unseren Respekt vor der Geschichte ausdrücken. Es ist nicht nur für uns als Eisenbahner von Bedeutung, sondern als historisches Erbe des gesamten polnischen Eisenbahnwesens“, sagt Katarzyna Marciniak von DB Cargo Polska. „Ich bin glücklich, dass diese einzigartigen Ausstellungsstücke die Sammlung alter Schienentechnik ergänzt.“ Es ist nicht das erste Mal, dass DB Cargo aktiv wird, um an die Geschichte der polnischen Eisenbahn zu erinnern. So haben Mitarbeiter des Unternehmens 2011 eine TY2-Dampflok auf eigene Kosten renoviert, die heute in Zabrze den Platz vor dem Hauptsitz des Unternehmens schmückt.

Fotos: DB Cargo Polska/Marek Ciesielski

Tatsächlich verweisen die Stücke auf die Geschichte der polnischen Eisenbahn der letzten hundert Jahre. So ist der Kranwagen EDK 1000 einer der ersten dieser Baureihe und war lange Zeit in Polen im Betrieb.

Ein ganz besonderes Ausstellungsstück ist eine Dampfspeicherlokomotive 1U. Durch die besondere Technik kann sie in explosionsgefährdeten Umgebungen eingesetzt werden, zum Beispiel in der chemischen Industrie oder im Bergbau. Dampfspeicherlokomotiven sind feuerlose Lokomotiven, die ihre Antriebsenergie aus überhitztem Wasser beziehen, das extern aufgeheizt worden ist.

Daneben wurde eine SM 30 Diesel-Lokomotive auf den Weg gebracht: Nur wenige Lokomotiven diesen Typs haben die Modernisierungswellen der vergangenen Jahrzehnte im Originalzustand überstanden.

Die TY2 Dampflokomotive schließlich ist eine der schlichten Kriegslokomotiven, die von 1942 bis 1945 in vielen europäischen Werken gebaut wurden. Die nun transportierte TY2 wurde in Nordpolen bis 1998 eingesetzt.

STELLVERTRETER POLNISCHER GESCHICHTE

Der Kranwagen EDK 1000 trägt die Seriennummer 7 und wurde im VEB Schwermaschinenbau „S.M.KIROW“ Leipzig gefertigt. Der Kran unterscheidet sich von den anderen Modellen seiner Hersteller vor allem durch seine Größe und Tragfähigkeit.

Die Dampfspeicherlokomotive 1U ist eine feuerlose Lokomotive, die ihre Antriebsenergie aus überhitztem Wasser bezieht, das extern aufgeheizt worden ist. Sie wurde bis Anfang der 1990er Jahre eingesetzt. Heute gibt es nur noch wenige Lokomotiven dieses Typs. In Ostdeutschland sind solche Loks noch bis zu Beginn der 1980er Jahre gefertigt worden. Die Lok, die DB Cargo Polska transportierte, wurde bei Fablok in Chrzanów zwischen Krakau und Kattowitz entworfen. Sie wurde 1957 in Chrzanów und im Breslauer ZNTK-Werk gefertigt.

Die SM 30 Diesel-Lokomotive ist von den Konstrukteuren des CBK PTK-Werks in den Jahren 1954 bis 1955 als erste polnische Diesel-Lok entworfen und gebaut worden. Sie wurde von der polnischen Staatsbahn PKP auf vielen Güterbahnhöfen eingesetzt. Lokomotiven dieses Typs werden mit Motoren angetrieben, die teilweise aus Panzern und von Straßenbahnen stammen – weshalb dieses Gefährt umgangssprachlich als Kombination aus Panzer und Straßenbahn bezeichnet wird.

Die Dampflokomotive TY2 wurde als Kriegslokomotive in Deutschland entworfen und von 1942 bis 1945 in vielen europäischen Werken gebaut. Die Lok zeichnete sich durch eine einfache Konstruktion aus, war zuverlässig und günstig in der Fertigung. Sie sollte vor allem in den osteuropäischen Gleisen eingesetzt werden. Wegen ihrer niedrigen Achsenbelastung konnte sie auch auf Schienenwegen minderer Qualität eingesetzt werden. ■

TRADITION: Die Dampfspeicherlokomotive 1U wurde 1957 in Polen gebaut und bis Anfang der 1990er Jahre eingesetzt.

„Als Liebhaber der Eisenbahn sind wir außerordentlich glücklich, dass es immer noch Unternehmen gibt, für die die Eisenbahn und deren Geschichte genauso wichtig sind wie für uns. Dank der Unterstützung durch DB Cargo Polska können wir die Sammlung unseres Museums um einige interessante Ausstellungsstücke ergänzen, die die Entwicklung der polnischen Technik im Schienenwesen über die letzten Jahrzehnte zeigt“, sagte Professor Marek Sitarz, Leiter der Abteilung Schienentransport an der Universität Dombrowa/Dąbrowa Górnicza. Er ist Mitbegründer der Polnischen Wissenschaftlichen Gesellschaft für Schienenwesen und Technik. Diese lokale Initiative in Schlesien will in den kommenden Jahren ein Eisenbahnmuseum auf dem Gelände der Eisenbahnwerkstätten in Kattowitz errichten. *an* ■

INTERNATIONAL:
Dirk Zender
in seinem Büro.

NACHGEFRAGT

ZWEI LÄNDER, EIN UNTERNEHMEN

Dirk Zender ist bei DB Cargo dafür verantwortlich, die Qualität im deutsch-französischen Korridor zu verbessern.

Herr Zender, die Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich sollen besser fließen. Wo liegt derzeit das Problem?
Derzeit ist es so, dass die Übergabe der Züge zwischen der französischen DB Cargo-Landesgesellschaft ECR und DB Cargo Deutschland so stattfindet, als ob die beiden Unternehmen nicht Teil der gleichen Gruppe wären. Das liegt unter anderem daran, dass es keine vereinfachten Verfahren bei uns gibt. Diese Verfahren aber sind essenziell, wenn wir wettbewerbsfähig bleiben wollen. Vor allem weil der Wettbewerb schon längst mit solchen Verfahren arbeitet …

Was haben Sie konkret unternommen?
Wir haben drei Initiativen gestartet: Die erste besteht im Einsatz von interoperablen Lokomotiven. Sie werden von Triebfahrzeugführern mit der nötigen Qualifizierung für internationale Verkehre gesteuert, die die Grenze ohne Halt überqueren können. Die zweite Initiative will den elektronischen Datenaustausch zwischen ECR und DB Cargo Deutschland erleichtern und nutzt dazu die einheitliche Produktionssoftware, dessen Umsetzung im Rahmen des EU Projekts „Connecting Europe Facilities" sowie „Shift2Rail" vorangetrieben wird.
Die dritte Initiative schließlich will die Beförderungspapiere bei deutsch-französischen Verkehren standardisieren.

Gibt es schon Ergebnisse?
Im September haben wir den ersten Transport auf elektronische Frachtbriefe umgestellt. Die weiteren Züge folgen sukzessive, sobald alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Außerdem haben wir ein Team aus Lokführern beider Länder zusammengestellt, sodass wir bei Verkehren von Metz nach Mannheim nicht mehr wechseln müssen. Zwei Länder, aber ein Unternehmen – das ist das Rezept für unseren Erfolg. ■

Interview: Axel Novak

ZAHLEN, BITTE!

-30%

Um so viele Prozent reduziert die Deutsche Bahn die spezifischen CO_2-Emissionen aller Verkehre im Vergleich zu 2006. Damit erhöht die Bahn ihre bisherigen Anstrengungen um 50 Prozent. Zusätzlich will die Bahn den Anteil der erneuerbaren Energien im Strommix des Schienenverkehrs auf 45 Prozent steigern – derzeit beträgt der Anteil 42 Prozent. Bis 2050 soll der Schienenverkehr vollständig CO_2-frei erfolgen.

RAILWAYS DIGITAL VERFÜGBAR

railways baut die digitale Präsenz aus. Begleiten Sie uns auf diesem Weg! Lassen auch Sie sich das Magazin im PDF-Format zuschicken – schnell und umweltfreundlich!
Melden Sie sich dazu an: entweder per Mail an l-railways@deutschebahn.com oder auf unserer Website www.dbcargo.com/railways-digital
Sie erhalten dann nicht mehr das gedruckte Heft, sondern die jeweils aktuelle Ausgabe des Magazins im PDF-Format.

SAVE THE DATE

Kommende Messen und Branchenveranstaltungen mit Beteiligung von DB Cargo – nutzen Sie die Gelegenheit zu einem persönlichen Treffen!

15–16 JUNI

8. International Scientific Symposium on Logistics der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Karlsruhe. Thema Industry 4.0.
www.bvl.de

22–23 JUNI

Auf den **2. ShortSeaShipping Days** in Lübeck diskutieren Branchenvertreter die aktuelle Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs.
www.shortseashipping-days2016.de

UNTERWELT:
Der Eingang zu Deutschlands ältestem Tunnel in Sachsen.

Fotos: DB/Kai Michael Neuhold, privat, David Falk/Eisenbahnfreunde Kötzschau e.V.

ZEITZEICHEN

TUNNEL-BAUBEGINN DER SUPERLATIVE

Ob Gotthard- oder Brenner-Basistunnel: Die heutigen Tunnelbauten übertreffen alle Superlative und sind Meisterstücke der Ingenieurskunst. Schon zu Beginn des Tunnelbaus zeigten die Ingenieure, was technisch machbar ist. Im ersten Eisenbahntunnel Deutschlands zum Beispiel. Der erstreckte sich über eine Länge von 177 Metern und diente einer Kohleneisenbahn zwischen Tollwitz und Bad Dürrenberg in der Nähe von Leipzig. Die 4,5 Kilometer lange Feldbahn wurde als erste Eisenbahn in der damaligen preußischen Provinz Sachsen 1836 eröffnet und fuhr auf einer Spurweite von 585 mm. Die Bahn brachte Braunkohle nach Bad Dürrenberg. Sie wurde in den Siedeöfen der dortigen Salinen verbrannt. Auch die Asche brachte die Bahn anschließend nach Tollwitz.
Anfangs wurde die Bahn nur mit Pferden angetrieben, erst ab 1906 versorgte das Kraftwerk der Saline die Lokomotiven mit Strom. Fast einhundert Jahre lang, bis zum 1. August 1935, wurde die Bahnstrecke betrieben.
Besonders bekannt wurde die Eisenbahn allerdings, weil sie auf einer recht kurzen Strecke spektakuläre Bauten vereinte. „Die Bahn bietet somit alle, bei einer solchen Anlage möglicherweise vorkommenden Fälle, also Ausführung von Dämmen, Einschnitte, Viadukte, unterirdische Gänge und Brücken, und ist deshalb ungeachtet ihrer im Vergleich mit anderen Bahnen geringen Länge wohl geeignet, das allgemeine Interesse in Anspruch zu nehmen", hieß es 1837 im Leipziger Polytechnischen Central-Blatt. *an* ■

Impressum

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

Verantwortlich für den Inhalt
Hendric Fiege
Leiter Marketing (V. i. S. d. P.)
Annette Struth, Leiterin
Marketing Communications

Projektleitung
Christian Schaalo
Telefon: +49 (0)69 265-34463
E-Mail: christian.schaalo@deutschebahn.com

Verlag
TERRITORY
G+J Corporate Editors GmbH
Stubbenhuk 10, 20459 Hamburg

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

Gestaltung
Jürgen Kaffer (Ltg.),
Maret Tholen

Fotoredaktion
Olga Kessler

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

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem Papier gedruckt.

DB Cargo im Internet:
www.dbcargo.com

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

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

Die Ausgabe 03|2016 von railways erscheint im September 2016.

FLEXIBILITÄT

4.200 Kundengleisanschlüsse in Europa – so viele feste Zugangspunkte zum größten europäischen Schienengüterverkehrsnetzwerk bietet DB Cargo seinen Kunden. Hinzu kommt ein europaweites Railport-Netzwerk, das sich an Kunden ohne direkten Gleisanschluss richtet. Die Güterbahn ist mit 4.520 Zügen am Tag die größte europäische Bahn und bietet flexible und zuverlässige Einzelwagenverkehre quer durch Europa an. Dafür betreibt DB Cargo einen hohen Aufwand mit vielen Rangierbahnhöfen und Zugbildungsanlagen. Mehr als 30.000 Mitarbeiter sind in ganz Europa für DB Cargo tätig. Fast 3.000 Lokomotiven und mehr als 77.000 eigene Wagen stellt DB Cargo den Kunden zur Verfügung.

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