

railways

Das Kundenmagazin von DB Cargo



01/18

FOCUS

Multimodale Zukunft

Wirtschaft und Gesellschaft sind abhängig von Mobilität und der Infrastruktur, die sie ermöglicht. Ein Blick auf die multimodale Mobilität der Zukunft.

→ Seite 12

Editorial



**Liebe Leserinnen
und Leser,**

der amerikanische Informatiker Alan Curtis Kay soll gesagt haben: „Die Zukunft kann man am besten voraussagen, wenn man sie selbst gestaltet.“ Diese Worte kann ich nur unterstreichen. Aus diesem Grund ist für uns das Thema Mobilität der Zukunft – und hier ganz konkret die multimodale Mobilität – von entscheidender Bedeutung, um die Produkte unserer Kunden mitzugestalten und zu prägen.

Wie die Mobilität der Zukunft aussehen kann und wie sich Unternehmen darauf einstellen können, erläutert der britische Zukunftsforscher Rohit Talwar auf den folgenden Seiten. Und in unserer Titelgeschichte erfahren Sie mehr darüber, warum automatisierte Dienstleistungen im Schienengüterverkehr künftig noch wettbewerbsentscheidender werden.

Multimodale Mobilität ist übrigens auch der Leitgedanke im Aktionsfeld des Zellstoffimports von Südamerika nach Europa: Lesen Sie in dieser Ausgabe, wie wir hier für unsere Kunden die Seeschifffahrt, den Straßengüterverkehr und die Binnenschifffahrt noch effizienter miteinander verzahnen.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

**Herzlichst
Ihr**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Raimund Stürer'.

Raimund Stürer
Vorstand Vertrieb & Marketing, DB Cargo AG



1 — Mit einem mobilen Kran wird Zellstoff von einem Bulkcarrier entladen.

Multimod Zukunft

FOCUS

02 Editorial

06 News



Neue Seidenstraße: DB Cargo plant weitere China-Verkebre.

**08
Interview: Raimund Stürer**
DB Cargo Vertriebsvorstand Raimund Stürer über die Chancen der Digitalisierung und seine Investitionspläne für 2018.

**12
Multimodale Mobilität: die Zukunft der Mobilität?**
Der Transport mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln sorgt für Effizienz und Planungssicherheit.

**18
Salzburg: Radler und selbst-fahrende Busse**
Mit welchen Maßnahmen die Mozartstadt plant, das bereits vorhandene Verkehrsangebot vielseitiger zu gestalten.

**20
Südamerika: der Stoff, aus dem Papiere sind**
Südamerikanischer Zellstoff wird zu einem Großteil über Seehäfen nach Europa importiert und von dort distribuiert. Mit intelligenten Logistiklösungen von DB Cargo.



Rohstoff für Zellstoff: gefällte Eukalyptusbäume in Brasilien.

**28
Unsere Kunden: Beispiele aus der Praxis**
Doppelt so schnell und halb so teuer: DB Cargo bringt Autos in Containern von China nach Zeebrugge.

ale

01/18

CUSTOMERS & MARKETS

30

Alles toll im Staate Dänemark

So profitieren Chemieunternehmen vom multimodalen Tankterminal in Taulov.

32

Sparen mit dem eigenen Gleis

Ein eigener Gleisanschluss bringt Unternehmen viele Vorteile. Wir sagen Ihnen, welche.



Auf Nummer sicher: Training bei den Rail Safety Days.

INNOVATIONS & SOLUTIONS

34

Serie: Sicherheit

DB Cargo/BTT verbessert mit dem Konzept der Rail Safety Days das Sicherheitsmanagement aller Beteiligten an den Logistikketten.

36

Die Logistiker-Macher

Wie das ISCM Wiesbaden hochqualifizierte Führungskräfte für die Logistikbranche ausbildet.

38

Smart Port Durban

Afrikas zweitgrößter Containerhafen wird zum vollvernetzten Smart Port.

39

Schneller aus Schweden

Ein neuer Direktzug bietet hochfrequente Verbindung zwischen Malmö und Köln.

40

Zurück auf die Schiene

Für den Holzhändler Barbieri Fratelli hat DB Cargo ein maßgeschneidertes Gesamtprodukt entwickelt.

42

Was macht eigentlich ...

... ein Disponent bei DB Cargo?

43

Ausblick & Impressum

NEWSLETTER

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

DEUTSCHLAND

Neuer Vorstandsvorsitzender

Zwei Fragen an Dr. Roland Bosch, seit 1. Dezember Vorstandsvorsitzender bei DB Cargo

Herr Dr. Bosch, Sie waren lange als Produktionsvorstand von DB Netz tätig, jetzt sind Sie Chef von DB Cargo. Was sehen Sie als wichtigste Aufgabe in Ihrer neuen Funktion an?

Wir müssen unser Unternehmen noch konsequenter als bisher an den Bedürfnissen unserer Kunden ausrichten. Daher ist die Verbesserung unserer Qualität und Zuverlässigkeit von zentraler Bedeutung. Nur so wird es uns gelingen, in Deutschland und Europa Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen und damit als DB Cargo profitabel zu wachsen.

Welche Rolle wird der Schienengüterverkehr in Deutschland in den kommenden Jahren haben?

Eine bedeutende, davon bin ich überzeugt. Denn er wird entscheidend dafür sein, die Verkehrsprobleme in unserem Land zu lösen und die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Die Straße allein wird den



zunehmenden Güterverkehr weder bewältigen können noch zur Senkung des CO₂-Ausstoßes beitragen. Es wird deshalb auch unsere Aufgabe sein, das öffentliche Bewusstsein dafür weiter zu schärfen, dass ein zugleich ökologisch und wirtschaftlich erfolgreicher Güterverkehr entsprechender Rahmenbedingungen bedarf. ●

EUROPA

Bessere Ökobilanz

DB Cargo hat den Ökostrom-Anteil für CO₂-freie Schienentransporte (**DBeco plus**) in den letzten zwölf Monaten um mehr als die Hälfte steigern können. Für 2018 ist ein weiterer Ausbau in gleichem Umfang geplant. Werden gegenüber dem Transport auf der Straße beim Transport von Gütern auf der Schiene ohnehin bis zu 80 Prozent weniger CO₂ ausgestoßen, so können Kunden mit dem Produkt **DBeco plus** noch einen Schritt weiter gehen: Ihre Transporte in Deutschland und Österreich werden vollständig CO₂-frei durchgeführt. Seit Einführung des klimaschonenden Transportangebots **DBeco plus** im Jahr 2010 summiert sich die Einsparung auf mehr als 100.000 Tonnen – im Vergleich zum klassischen Straßenverkehr sogar mehr als fünfmal so viel. Mit einer besonderen Aktion wird in diesem Jahr für den Klimaschutz geworben. Als Botschafterin für den nachhaltigen Schienengüterverkehr läutete im November 2017 eine elektrisch betriebene DB Cargo-Lok im grünen Design den Umweltherbst ein und fährt seither mit dem Schriftzug „Für unsere Welt von morgen“ durch Deutschland. ●

Dazu wurde ein Fotowettbewerb ausgeschrieben: Jeder, der die Lok sieht und ein Foto von ihr an umwelt-dbcargo@deutschebahn.com sendet, erhält ein kleines Dankeschön. Die schönsten Bilder werden auf www.dbcargo.com veröffentlicht.



DEUTSCHLAND

Mehr Übersicht

In Zukunft werden Disponenten für einen gesamten Zug verantwortlich sein – von der Abfahrt bis zur Ankunft am Zielbahnhof. Zuvor wechselten sich die Disponenten in den Regionen ab, was zu hoher Komplexität führte. Dafür setzt DB Cargo spezielle Teams ein, in denen Planer und Disponenten eng zusammenarbeiten (P&D-Teams). Diese bearbeiten jeweils eigene Bereiche: entweder robuste Regelverkehre oder volatile Verkehre. Die Umstellung auf die neue Struktur wird von speziellen Einführungsteams unterstützt. Sechs dieser Teams sind bereits in den Cargo Management Regionen West und Mitte aktiv, weitere vier sind es in der Region Ost. ●

„Der direkte Austausch zwischen Planer und Disponent wird in Zukunft die Qualität deutlich erhöhen.“

JENS SONNENBURG

Leiter Planung und Durchführung der Cargo Management Region Ost

CHINA

Höhere Anteile

DB Cargo erhöht seine Anteile am Spezialisten Trans-Eurasia Logistics (TEL) um 20 auf 60 Prozent und stärkt damit seine Position im transkontinentalen Schienengütermarkt. Durch das Bündeln der Kräfte und den höheren Einfluss bei TEL wird es möglich, die Verkehre von und nach Asien deutlich auszubauen. Derzeit wickelt DB Cargo zehn bis 15 Rundläufe pro Woche auf dem Landweg nach Asien ab. „Ich halte eine Verdopplung der Verkehre in den nächsten zwei bis drei Jahren für realisierbar“, sagt Vertriebsvorstand Raimund Stürer und verweist unter anderem auf eine steigende Nachfrage aus unterschiedlichen Segmenten wie der Automobilindustrie. ●

 — CARSTEN SCHMIDT
 — OLIVIER HESS

IM GESPRÄCH MIT:

Raimund Stüer

Multimodal, digital, international: DB Cargo Vertriebsvorstand Raimund Stüer (56) über die Chancen der Digitalisierung, schwierige Außeneinflüsse, Herausforderungen im Vertrieb – und seine Geschäftsentwicklungspläne für 2018.

Herr Stüer, Sie sind seit März 2017 Vertriebsvorstand von DB Cargo. Welches Fazit ziehen Sie für das Jahr 2017?

RAIMUND STÜER — Wenn man wie ich eine neue Aufgabe in einem neuen Unternehmen übernimmt, ist das ja immer spannend. Darüber hinaus ist DB Cargo ein sehr dynamisches Unternehmen, das hervorragende Möglichkeiten bietet, innovativen Schienengüterverkehr in ganz Europa zu entwickeln. Insofern fällt mein Fazit für das vergangene Jahr äußerst positiv aus.

Was waren die größten Herausforderungen?

RS — Für uns als DB Cargo – und sicherlich auch für viele andere Eisenbahnverkehrsunternehmen – war das Jahr 2017 insofern eine große Herausforderung, als unsere Industrie extrem von Außeneinflüssen wie dem Ausfall des wichtigsten europäischen Schienekorridors in Rastatt, Brandanschlägen auf Bahninfrastruktur oder schweren Stürmen betroffen war. Das hat dazu geführt, dass wir uns mehr als je zuvor damit beschäftigen, alternative Lösungen und Strategien zu entwickeln, die wir diesen Störfällen entgegenbringen können. Unser Ziel ist es, unseren Kunden Lösungen anzubieten, mit denen wir unabhängiger von externen Einflüssen agieren können.

Welche Herausforderungen sehen Sie im Vertrieb für DB Cargo im Jahr 2018?

RS — In erster Linie wollen wir unsere Kunden wieder davon überzeugen, dass wir als DB Cargo ein Lead-Logistics-Provider sind, der stabile und gute Verkehrslogistiklösungen in ganz Europa anbietet. Es ist wichtig, dass unsere Kunden den Glauben an den Schienengüterverkehr nicht verlieren und wir als Unternehmen wieder als überzeugender Dienstleister in ganz Europa wahrgenommen werden. Daran werden wir arbeiten.

„Immer da, wo die Schiene ihre Stärken ausspielen kann, ist sie im Verbund mit anderen Modalitäten das verlässlichste Verkehrssystem.“

In welchen Bereichen sehen Sie Ihre Schwerpunkte in diesem Jahr?

RS — In unserem Geschäft geht es in erster Linie darum, das den Kunden gegebene Leistungsversprechen einzuhalten. Nicht nur die Schnelligkeit ist uns dabei wichtig, sondern auch die Verbindlichkeit und die Vertrauenswürdigkeit in diesem Bereich. Das sind die Schwerpunktthemen, für die wir uns 2018 einsetzen werden. Darüber hinaus geht es in diesem Jahr ganz besonders darum, gemeinsam mit unseren Kunden die Verlagerung von zusätzlichen Verkehrsmengen auf die Schiene zu planen und dafür entsprechende Lösungen zu entwickeln. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei die Entwicklung intermodaler bzw. multimodaler Systemlösungen. Mehr denn je wollen wir das Verkehrssystem Schiene mit anderen Systemen verbinden, weil wir sagen: Immer da, wo die Schiene ihre Stärken ausspielen kann, ist sie im Verbund mit anderen Modalitäten das verlässlichste Verkehrssystem.

Stichwort Masterplan Schienengüterverkehr und die darin verankerte Förderung des Schienengüterverkehrs: Was braucht es neben marktgerechten Preisen noch, um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch nachhaltig zu beschleunigen?

RS — Der Masterplan Schienengüterverkehr wird sehr häufig als eine Lösung betrachtet, bei der es vorran-

gig um eine gewisse Kostenentlastung geht, um wettbewerbsfähige Preise zu erzielen. Die eigentliche Idee des Masterplans besteht jedoch darin, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern – das Thema Preis und Kosten ist da nur ein Aspekt. Viel entscheidender ist, dass die Schiene sich hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Qualität anderen Systemen annähern muss. Aus diesem Grund haben wir uns dazu entschlossen, die über die Kostenförderung frei werdenden Mittel in unsere Qualität zu investieren.

Welche Maßnahmen meinen Sie konkret?

RS — Wir werden zum Beispiel erheblich in sogenannte Multisystem-Lokomotiven investieren, die wir über Ländergrenzen hinweg bewegen können. Wir werden in Güterwaggons investieren, denn durch die gestiegene Nachfrage in der Industrie und unsere derzeitige Konjunktur haben viele unserer Großkunden ein unvorhergesehenes Wachstum, für das erheblich größere Mengen an Waggons zur Verfügung gestellt werden müssen. Hinzu kommt ein umfangreiches Rekrutierungsprogramm für den betrieblichen und operativen Bereich. Darüber hinaus werden wir stark in die Automatisierung und Digitalisierung investieren. Wir glauben, dass das effektive Maßnahmen sind, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene überhaupt realisieren zu können. ▶

Was planen Sie für 2018, um Kunden von der Kombination Schiene/ Straße/Wasser zu überzeugen?

RS — Als Anbieter verkehrsträgerübergreifender Dienstleistungen haben wir den Bereich intermodale Logistik aufgebaut. Dort managen wir für unsere Kunden die Containertransporte und Trailertransporte. Im Bereich Containertransporte im Hinterland der deutschen Nordseehäfen sind wir übrigens Marktführer. Ungefähr eine Million TEUs bewegen wir hier pro Jahr. Wir haben außerdem immer mehr intermodale Lösungen für die Automobilindustrie im Angebot, wo wir für Fahrzeughersteller in Partnerschaft mit Spediteuren die Einzugslogistik für unterschiedliche Produktionsstandorte betreiben. Darüber hinaus sind wir Betreiber interessanter Logistikketten, die eine Kombination aus konventioneller und intermodaler Logistik darstellen. Dieses Leistungsangebot werden wir weiter ausbauen.

Impliziert das auch neue, internationale Märkte?

RS — Da wir mit unserer Intermodalen Logistik in starkem Maße kontinentale Lösungen anbieten, ist das zunächst einmal ein europäisches Thema. Mit Blick auf Frankreich oder Spanien können wir hier also nicht von neuen Märkten sprechen, sondern eher von einer neuen Marktbearbeitung, bei der wir die Märkte ab sofort konzentrierter angehen.

Mit der Initiative „One belt – One Road“ investiert man in China gerade umfangreich in den Ausbau des Schienengüterverkehrs. Welche Rolle spielt Asien in Ihrer Strategie 2018?

RS — In Asien sind wir ja bereits seit einigen Jahren aktiv. Der Trend, den wir mit unseren ersten Zugverkehren nach Shenyang für BMW oder ersten Verkehren aus China in Richtung Hamburg oder Duisburg eingeleitet haben, verstärkt sich gerade enorm.



Das äußert sich auch durch das Bemühen der chinesischen Regierung, die Landbrücke zwischen China und Europa mit dem Großprojekt der „New Silk Road“ zu stärken. Das betrifft am Ende den gesamten asiatischen Raum, also auch den Verkehr von Japan und Südkorea. China wird also weiterhin ein ganz starkes Thema sein, auf das wir eingestellt sind. Insbesondere haben wir uns dazu entschlossen, alle Aktivitäten unserer Häuser stärker zu bündeln, um durch höhere Frequenzen das Angebot der Far-East-Verkehre auch für Kunden aus Europa stetig zu verbessern.

Wie geht DB Cargo das Thema digitale Transformation an?

RS — Das Thema der fortschreitenden Digitalisierung ist eine Entwicklung, die wir bereits intensiv angeschoben haben. Diese werden wir als DB Cargo, als Teil unseres gesamten Konzerns, in starkem Maße vorantreiben. Uns geht es dabei vor allen Dingen darum, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit unseres Systems grundsätzlich zu stärken und letztendlich im Wettbewerb mit der Straße stark zu machen. Das übergeordnete Ziel ist ganz klar die Kundenperspektive: Mit der Digitalisierung wollen wir uns tiefer in die Logistik- und Informationsketten unserer Kunden einbringen, um so unsere Systeme mit denen der Kunden noch enger zu verzahnen.

Innovationen sind der Schlüssel zu einer erfolgreichen Transformation. Wie treiben Sie das Thema Innovation Management bei DB Cargo voran?

RS — Wir sind Teil eines Konzerns, der für seine Gesellschaften das Thema digitale Transformation vorantreibt. Dafür wurde mit dem Bereich Technik & Digitalisierung eine eigene Vorstandsposition geschaffen. Zudem haben wir Führungssysteme etabliert, in denen wir Projektgruppen nach innovativen Mechanismen und Arbeitsprozessen zusammenstellen.



VITA

1999
Mitgründer und Gesellschafter
TX Logistik AG

2001 – 2011
Vorstandsvorsitzender bzw.
stellv. Vorstandsvorsitzender für
Vertrieb und Marketing bei der
TX Logistik AG

2012
Wechsel als Senior Vice President
zu Kühne + Nagel, verantwortlich
für das weltweite Bahngeschäft

März 2017
Vorstand Vertrieb und Marketing
bei DB Cargo AG

1 — *Will das Geschäft internationaler und intermodaler machen: Raimund Stürer.*

2 — *Weiß, was er will: der 56-Jährige im Gespräch mit der railways-Redaktion.*

Wir vergeben Projekte auf die Arbeitsebene, um neue moderne Themen auszuprobieren und zu erforschen. Die Digitalisierungsprojekte optimieren insbesondere die Kundenschnittstelle. Mit MyRailportal bieten wir dem Kunden die Kooperation über eine internetbasierte Plattform. Hier können Aufträge vergeben, aber auch Track-&-Trace Daten abgefragt werden. Ähn-

liches bieten wir mit dem System box2rail dem Kunden im Bereich der maritimen Containertransporte an.

Experten fordern, dass deutsche Unternehmen mehr in die Ausbildung von logistischen Fach- und Führungskräften investieren. Ansonsten werde Deutschland in naher Zukunft seinen Titel „Exportweltmeister“ verlieren – weil gut ausgebildete Logistiker fehlen. Teilen Sie diese Einschätzung?

RS — Absolut. Das Thema Ausbildung von Fachleuten in der Logistik ist ein ganz zentrales und wichtiges Thema, das die gesamte Logistikindustrie betrifft. Als DB Cargo sind wir hier schon sehr gut unterwegs, indem wir bestimmte Ausbildungsprogramme und europäische Traineeships anbieten. So werden wir auch in diesem Jahr 26 neuen Mitarbeitern einen Berufseinstieg als euro-TRAIL-Trainee anbieten. Dennoch müssen wir noch sehr viel mehr in die Ausbildung von Logistikern investieren, etwa indem wir die Logistik-Universitäten intensiver stützen. Grundsätzlich sollte die gesamte Branche das Thema vorantreiben. Nur wenn wir attraktiv für junge Leute sind, können wir auch erwarten, dass wir hinreichend Talente bekommen. Was DB Cargo angeht, wandeln wir uns mehr und mehr von einem Transportlogistiker zu einem Lead-Logistics-Provider für verschiedene Industrien. Ich glaube, dass genau das attraktiv für junge und gut ausgebildete Leute ist, die bei uns mitmachen wollen.

Nachhaltigkeit spielt bei der jungen Zielgruppe, den sogenannten Millennials, eine entscheidende Rolle. Wie kann DB Cargo hier punkten?

RS — Ich sehe das bei vielen jungen Menschen. Bei ihnen dominieren Werte wie Ökologie und Nachhaltigkeit. Und genau damit haben wir als DB Cargo einen Vorteil, mit dem wir punkten können. Denn die Schiene ist und wird auch in Zukunft das nachhaltigste Landtransportsystem sein. ●

Multi- modale Zukunft



Multimodale Mobilität ist ein Megatrend. Der Transport mit einem Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln sorgt für Effizienz und Planungssicherheit – und schont die Umwelt. Wer auf diesen Zug aufspringt, rollt in die Zukunft. Wer nicht, verpasst den Anschluss.

1 — *Gute Aussichten für die multimodale Logistik in Europa.*

D

Der britische Zukunftsforscher Rohit Talwar zeichnet ein ebenso dynamisches wie wohlkoordiniertes Bild vom Verkehr der Zukunft in unseren Großstädten: „In diesem Szenario sind die Verkehrs- und Fußgängerströme sehr viel regelmäßiger geworden, der Einfluss des Transports auf die Umwelt ist dramatisch gesunken. Im Zentrum großer Städte leitet und verbindet ein einziges Kontrollzentrum automatisch Dienstleistungen je nach Bedarf – es verbindet Busse und S- wie U-Bahnen und die Signalgebung für Straßen- und Schienenverkehr. Echtzeitanalysen erlauben eine umfassendere Nutzung der Straßen- und Schienenstrecken. Boote pendeln automatisch auf den Flüssen.“

Was für den Personenverkehr in den Metropolen der Zukunft gilt, gilt umso mehr für den Güterverkehr, zumal er das Rückgrat einer modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft ist. Er ist zudem ein entscheidender Faktor für Unternehmen und Standorte im globalen Wettbewerb und muss sich an seiner Effizienz und Leistungsfähigkeit messen lassen. Das gilt besonders für Deutschland als führenden internationalen Wirtschaftsstandort und als Logistikdrehscheibe im Herzen Europas. ▶

1

► Doch die Gegenwart sieht weit weniger spektakulär aus: Große Teile des transeuropäischen Straßennetzes sind heute überlastet. „Just im Stau“ anstelle von „Just in Time“ könnte man das nennen.

Multimodale Systeme sind der Ausweg, sagt Rohit Talwar: „Unternehmen im Schienengüterverkehr müssen ihre Transportangebote erneuern, um intelligentere, flexiblere und in höherem Maße automatisierte Dienstleistungen anzubieten, die den Erwartungen in der Zukunft entsprechen“, so der Forscher, der Unternehmen und Regierungen dabei berät, globalen Megatrends zu begegnen. Vor allem die rasante Entwicklung der Digitalisierung erbege ein hohes Rationalisierungspotenzial im Güterumschlag: „Der Großteil der Kundenerlebnisse ist heute durch künstliche Intelligenz ‚smart‘ und vorhersagbar. Schienengüterverkehrsanbieter müssen entsprechende Leistungen anbieten.“

Doch dabei haben sie eine besondere Verantwortung. Der Transport auf der Schiene, der gegenüber dem auf der Straße bis zu 80 Prozent weniger CO₂ ausstößt, wird auf dem Weg in die multimodale Zukunft zum Kernelement einer umfassenden Logistikstrategie für Wirtschaft, Mensch und Umwelt. „Als zentrale Akteure im Bereich Transport haben Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen von der Kohle unabhängig zu machen und einen entscheidenden Schritt bei der Effizienz zu gehen“, sagt Talwar. „Diese Verantwortung sei bezüglich des Klimawandels eine doppelte: „Wenn internationale Schienenverkehrsunternehmen den Effekt, den der Klimawandel auf die Infrastruktur hat, nicht verhindern, müssen sie selbst möglicherweise große Verluste hinnehmen.“ Auch könnte sich der zukünftige Markt für Schienentransporte einer größeren Konkurrenz von Privatunternehmen und Start-ups gegenübersehen – was Forschung und Innovation noch weiter antreiben würde.

Verkehrsübergreifende Transportmodelle bieten Chancen und Herausforderungen. Doch was auch immer das Motiv für ihre Entwicklung ist – als sicher darf gelten, dass diese rasant in



ROHIT TALWAR

Zukunftsforscher und Gründer von
Fast Future Research

»
**Unternehmen
im Schienengüter-
verkehr müssen ihre
Angebote erneuern,
um den Erwartungen
in der Zukunft
zu entsprechen.**
«

Richtung einer multimodalen Zukunft weiter vorangetrieben wird. Zum Vorteil von Industrie und Umwelt, Unternehmen und Kunden.

Wie ein zukunftsgerechter Güterverkehr entwickelt werden kann, zeigt das Beispiel DB Cargo

Das Unternehmen will 2018 gezielt in multimodale Konzepte, ein effizientes Streckennetz und Digitalisierung investieren: Transport- und Streckenkapazitäten, Fahrpläne und Regelwerke sollen online gebucht und Trassen digital vergeben werden. Automatisierung soll in Zukunft dafür sorgen, dass Strecken besser ausgelastet sind und die Leistungsfähigkeit erhöht wird. Betriebsprozesse werden schlanker, der Transport zuverlässiger. „Automatisiertes Kuppeln, autonomes Rangieren, mit dem Internet verbundene und intelligente Güterwagen werden den Schienengüterverkehr deutlich attraktiver machen“, prognostiziert DB-Verkehrsvorstand Berthold Huber.



2— Ob Straße oder Schiene: DB Cargo ist multimodal.

3— Stark auf der Schiene: Siemens-Vectron-Lok.

4— Multimodale Logistikzentren sorgen für Effizienz.



Gleichzeitig kann der deutsche Logistiker mit dem Masterplan Schienengüterverkehr und der damit einhergehenden Unterstützung aus Berlin wichtige Strecken und Knotenpunkte erweitern oder neu bauen, etwa Überholgleise für den Einsatz längerer Züge einrichten. „Derzeit liegt die Maximallänge von Güterzügen bei 700 Metern“, erklärt Raimund Stürer, Vertriebsvorstand von DB Cargo: „Wenn wir 740 Meter lange Züge fahren können, was technisch kein Problem ist, haben wir einen enormen Effizienzgewinn von weit über fünf Prozent bei der Kostenstruktur. Und natürlich eine erhebliche Steigerung bei der Netznutzung.“

Bei all diesen Maßnahmen geht es nicht allein um Effizienz, sondern ganz wesentlich um die ökologische Nachhaltigkeit: Die Reduktion nicht elektrifizierter Streckenabschnitte, der stärkere Einsatz von Hybridloks, die Umsetzung elektromobiler Logistikketten zur Versorgung der Wirtschaftszentren und eine „Green-Logistics-Strategie“ für Handel und Industrie sind

80 %

weniger CO₂ stößt der Transport auf der Schiene aus

zentrale Punkte auf dem Weg von DB Cargo in die multimodale Zukunft.

Neben dem Masterplan Schienengüterverkehr geben eine steigende Nachfrage im operativen Geschäft sowie Wachstumsimpulse aus dem Programm Zukunft Bahn DB Cargo konjunkturellen Rückenwind. Vor diesem Hintergrund hat der Konzern kürzlich die Güterverkehrsoffensive ausgerufen. In ihrem Rahmen hat DB Cargo bereits 2017 die ersten fünf von geplanten 60 neuen Vectron-Mehrsystemloks im Wert von rund einer

Viertelmilliarde Euro angeschafft. Dieses Investment zeige, dass intermodaler Verkehr in einem zukunftsgerechten Güterverkehrskonzept ein entscheidendes Element sei, sagt Raimund Stürer. „Wir sehen einen wachsenden Bedarf und wollen uns hier substantiell entwickeln und Know-how aufbauen – und zwar im Umschlag der Güter und in der Informationszusammenführung zwischen Straßenlogistik, Binnenschifffahrt, Seehäfen und Schienenlogistik.“

Deshalb ist als eine der Entwicklungsmaßnahmen seit dem 1. Januar bei DB Cargo der Bereich intermodale Logistik aktiv. „Wir haben diesen Bereich in unserem Vertriebsbereich DB Cargo Logistics angesiedelt – also dort, wo moderne Logistiklösungen für unterschiedliche Industriegruppen entwickelt werden.“ Fünf Mitarbeiter entwickeln hier Konzepte und Services, bei denen Intermodalität im Fokus steht. Zugleich ist diese Unit ein zentraler Know-how-Pool, um Wissen aufzubauen, zu standardisieren und für alle zugänglich zu machen. Investitionen in den deutschen Güterverkehr brauchen Verantwortung. Multimodalität ist dabei ein zentraler Baustein.

Das Projekt „Digitalisierung intermodaler Lieferketten – KV 4.0“ macht den Transport noch effizienter

Transportbegleitende Statusinformationen sind für alle Akteure im kombinierten Verkehr unerlässlich. Sie müssen zur Ressourcenplanung und für Dispositionsentscheidungen wissen, wo sich die Ware befindet – und wann sie voraussichtlich eintrifft. Doch während im Straßenverkehr die voraussichtliche ▶



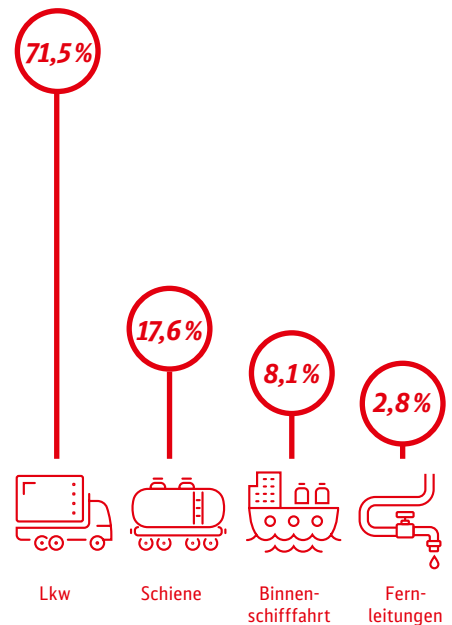
5 — Reduziert Rangierabläufe und optimiert die Zugbildung: die automatische Kupplung.



6 — Eines der führenden Umschlagterminals Straße/Schiene in Europa: das Kombiterminal in Ludwigshafen.

MARKTANTEILE IM DEUTSCHEN GÜTERVERKEHR

Verkehrsleistung in % auf Basis Tonnenkilometer 2016



Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: Statistisches Bundesamt

begonnen. Ziel ist es, die gesamte intermodale Transportkette und den dahinter liegenden logistischen Gesamtprozess akteurs- und länderübergreifend transparenter und übersichtlicher zu gestalten.

„Was wir erreichen wollen, ist die Transparenz intermodaler Transporte über die komplette Lieferkette hinweg durchgängig zu erhöhen“, sagt Christoph Renschler, Leiter Projekt KV 4.0 bei DB Cargo. „Dazu wird vom Projektkonsortium, das aus Operateuren, Spediteuren, Terminalbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht, eine integrierte Logistikplattform entwickelt, über die Statusinformationen zu den Transporten ausgetauscht und konsolidiert werden. So soll jederzeit und durchgängig nachvollzogen werden können, wo sich der Transport aktuell befindet und wie sich der weitere Verlauf darstellt.“

Der Nutzen für den Kunden ist erheblich: „Durch die End-to-End-Visibility der Transporte wird die Qualität der intermodalen Leistungen erhöht. Durchgängige Statusinformationen können beispielsweise Basis sein für belastbare ETA-Prognosen, die im

► Ankunftszeit heute bereits ein Standard ist, ist sie ihm Bahnverkehr allgemein noch nicht verfügbar. Der Ist-Wert ist bekannt, der ETA-Wert für die „Estimated Time of Arrival“ zu meist nicht, was auch an einer lückenhaften Informationsbasis liegt.

Denn durch die hohe Anzahl an Beteiligten im kombinierten Verkehr, die physischen Schnittstellen, also die Terminals, und die länderübergreifenden Anforderungen ist die Informationsverfügbarkeit über die gesamte Kette hinweg eine große Herausforderung. Zwar gibt es ausreichend Informationen über jeden einzelnen Transportabschnitt – aber es fehlt eine zentrale Datenplattform. Das soll sich nun ändern. Im September haben die Verbundpartner Kombiverkehr, DB Cargo, Lokomotion, SBB Cargo Deutschland, KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, Hupac Transport, HOYER, Paneuropa Transport, Hupac Intermodal, Bertschi und Hupac SpA die Arbeiten am Projekt „Digitalisierung intermodaler Lieferketten – KV 4.0“



CHRISTOPH RENSCHLER,
Leiter Projekt KV 4.0
bei DB Cargo

»
Was wir erreichen wollen ist, die Transparenz intermodaler Transporte über die komplette Lieferkette hinweg durchgängig zu erhöhen.
«

Störungsfall zielgerichtet für erforderliche Umplanungen von Ressourcen eingesetzt und für entsprechende Kundenninformation genutzt werden“, so Sylke Hußmann, Leiterin Carrier Sales im Vertriebsbereich Intermodal und Mitglied im Lenkungskreis KV4.0.

Mithilfe einer neu zu entwickelnden gemeinsamen Datendrehscheibe und über standardisierte Schnittstellen sollen alle Beteiligten einen direkten Zugriff auf die jeweils für sie transportrelevanten Parameter des kombinierten Verkehrs erhalten. Dazu sollen Auftrags- und Fahrplandaten zählen, aber eben auch verfügbare Ankunftsprognosen und transportbegleitende Informationen. So sollen etwa künftig durch automatische Kommunikation zwischen Lkws im Straßenvorlauf und Terminals die Prozesse im Terminal optimiert werden. Treffen Lkws voraussichtlich verspätet ein, so kann der Operateur durch entsprechenden Informationsfluss die freibleibende Stellfläche auf dem Zug anders belegen – und die Kapazitäten damit effizienter nutzen. Für Christoph Renschler ist das Projekt in doppelter Hinsicht eine Herausforderung. Neben der (daten-)technischen Herausforderung ist für den Projekterfolg entscheidend, die Bereitschaft zur Kollaboration im Konsortium, das nicht nur aus Part-

nern, sondern auch aus direkten Wettbewerbern besteht, zu fördern und aufrechtzuerhalten: „Die Kunst wird darin bestehen, eine höchstmögliche Transparenz über alle Prozessschritte bei gleichzeitiger Wahrung der jeweils unternehmensrelevanten Internasicherzustellen.“ Zurück in die multimodale Mobilität der Zukunft: Welche Verkehrsträger von ihr letztlich am meisten profitieren werden, ist heute noch nicht absehbar. Entscheidend ist dabei, wie die einzelnen Verkehrsanbieter möglichst schnell den notwendigen Anforderungen dieser Mobilität gerecht werden und daran partizipieren können. Für DB Cargo als einen der führenden Anbieter von verkehrsübergreifendem Schienengüterverkehr liegt genau darin die große Chance. ●



Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Forschungsinitiative Modernitätsfonds (mFUND) gefördert.



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

FAZIT

- ▶ Der Transport auf der Schiene wird in der Zukunft einer multimodalen Mobilität zum Kernelement einer umfassenden Logistikstrategie für die Wirtschaft.
- ▶ Es braucht einen klugen Mix aus verschiedenen nachhaltigen Antriebsarten – auf eine Technologie allein zu setzen, wird nicht ausreichen.
- ▶ Verkehrsübergreifende Transportmodelle müssen etabliert werden.
- ▶ Mittel- und langfristig wird es eine weitgehende Elektrifizierung des Verkehrs geben.
- ▶ Schienengüterverkehrsanbieter werden verstärkt Dienstleistungen im Bereich Digitalisierung anbieten.
- ▶ Echtzeitanalysen werden künftig eine effizientere Nutzung der Straßen- und Schienenstrecken ermöglichen.



7_ Verknüpft multimodale Verkehre: der Hafen Hamburg.



1 — Über 180 Kilometer misst das Radwegenetz in Salzburg. Die meisten davon liegen entlang der Salzach.

2 — Mit rund 8 km/h befördert er bis zu 15 Passagiere in die Innenstadt: Salzburgs selbstfahrender Minibus.

Im Zentrum der Bemühungen Salzburgs, die multimodale Zukunft umzusetzen, steht das Konzept „salzburg.mobil 2025“. Insgesamt 83 konkrete Maßnahmen sollen den Verkehr klimafreundlicher machen, durch einen angemessenen Mix der verschiedenen Modi. So strebt „salzburg.mobil 2025“ einen Zuwachs beim Radverkehr und beim öffentlichen Verkehr um jeweils fast 20 Prozent an. Multimodalität soll massiv gefördert werden.

10.000
E-FAHRZEUGE

Nächster Halt: Salzburg

Salzburg will Vorreiter für die Mobilität der Zukunft werden – und mit dem Landesmobilitätskonzept „salzburg.mobil 2025“ neue Maßstäbe setzen. Dafür entwickeln zahlreiche Forschungsprojekte die Verkehrskonzepte von morgen.

Die Bevölkerung wird künftig nicht nur auf ein Verkehrsmittel zurückgreifen – durch bessere Angebote werden die Wahlmöglichkeiten deutlich erhöht. Die räumlichen Strukturen der Siedlungsgebiete sollen dabei so entwickelt werden, dass keine Abhängigkeit vom Auto entsteht. Durch Förderprogramme, wie die Finanzierung von 10.000 E-Fahrzeugen, soll zudem der Einsatz elektrischer Antriebsarten unterstützt werden. Und Gasomnibusse werden verstärkt mit regional produziertem Biogas betrieben.

Die Ausgangsposition Salzburgs für das ambitionierte Zukunftsprojekt ist denkbar günstig: Schon jetzt liegt der



Anteil der Radfahrer am städtischen Verkehr bei 20 Prozent, dank eines flachen Stadtgebiets und eines übersichtlichen Areals. Schon lange gibt es viele gute und schnelle Radwege in der 150.000-Einwohner-Stadt. Trotzdem sind die Grundbedingungen in der österreichischen Landeshauptstadt herausfordernd: Der Platz ist knapp und insbesondere in der historisch gewachsenen Altstadt sind bauliche Maßnahmen nicht immer möglich, um neue Verkehrskonzepte zu etablieren. „Deshalb werden wir die Modi untereinander abstimmen.“

20 %
RADFAHRER

Wo ist das Rad am sinnvollsten, wo der Fußweg, wo öffentliche Verkehrsmittel?“, sagt Dr. Karl Rehrl, Head of Mobile and Web-based Information Systems bei der unabhängigen Salzburg Research Forschungsgesellschaft.

Zu den anvisierten Maßnahmen von „salzburg.mobil 2025“ gehört deshalb auch die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Luftschadstoff-Emissionen, Lärmbelastung sowie Flächen- und Ressourcenverbrauch sollen so deutlich reduziert werden. Zudem hat das Konzept einen starken sozialen Charakter. So sollen alle Bürger, unabhängig vom Alter, die gleichen Mobili-

tätschancen und eine freie Verkehrsmittelwahl bekommen. Regionale Zentren, Arbeitsplätze, Ausbildungsstätten und soziale Einrichtungen sollen gleich gut erreichbar sein.

150.000
EINWOHNER

„Mit dem Landesmobilitätskonzept ‚salzburg.mobil 2025‘ sind wir auf einem guten Weg“, stellt Rehrl fest und ergänzt: „Am Ende kommt es auf das Gesamtkonzept für alle Verkehrsmittel an, um die mobilen Herausforderungen der Zukunft zu lösen.“ •

DIE STADT ALS LABOR

Das „Urbane Mobilitätslabor Salzburg“ initiiert, unterstützt und begleitet Innovationsvorhaben, die sich für eine intelligente Organisation der mobilen Personen- und Gütermobilität in Salzburg einsetzen. Das „Labor“ ist dabei aber kein geschlossener Bereich – sondern der gesamte Verkehrsraum Salzburg mit seiner Infrastruktur.

SALZBURG.MOBIL 2025

Mit dem Landesmobilitätskonzept „salzburg.mobil 2025“ setzt die österreichische Landeshauptstadt Maßstäbe.



1

ERREICHBARKEIT

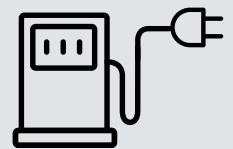
Einrichtungen und Dienstleistungen, die nur in Salzburg vorhanden sind, sollen aus allen Stadtbezirken mit vergleichbarem Mobilitätsaufwand erreichbar sein.



2

MOBILITÄT FÜR ALLE

Alle Einwohner Salzburgs sollen die gleichen Mobilitätschancen bekommen und dabei eine freie und leistbare Verkehrsmittelwahl haben.



3

EFFIZIENTER MITTELEINSATZ

Der Einsatz öffentlicher Gelder im Verkehrsbereich, z. B. Förderprogramme für nicht fossile Antriebsarten, soll effektiv und effizient erfolgen.





Wie das Papier nach Europa kommt.

Südamerika ist einer der wichtigsten Märkte für die Produktion von Zellstoff. Dieser wird zu einem Großteil über europäische Seehäfen nach Europa importiert und von dort zu den Verbrauchern gebracht. Zunehmend mit intelligenten Logistik- und Transportlösungen von DB Cargo.

Sei es unser Notizblock, das Kopierpapier, die stets griffbereite Küchenrolle oder das altbewährte Papiertaschentuch: Durchschnittlich 700 Gramm

Papier verbrauchen wir Europäer – und das jeden Tag. Zellstoff ist der wichtigste Rohstoff dafür. 2017 wurden weltweit mehr als 165 Millionen Tonnen Zellstoff für die Papierindustrie hergestellt, davon mehr als 24 Millionen in Südamerika. Der Import des „weißen Goldes“ vom Subkontinent geschieht vor allem über Seehäfen in den Niederlanden, Italien und Deutschland.

Vlissingen und Brake: Know-how im Umschlag von Zellstoff und Papier

„Die verschiedenen Zellstoffsorten kommen in den Häfen in Form von bis zu 250 Kilogramm schweren Ballen an, von denen jeweils sechs bis acht Stück zu einer Unit verdrahtet sind“, erklärt Martin Reiser, Key Account Manager und Geschäftsentwickler für den Zellstoffmarkt bei DB Cargo in Bremen. Mit Verbrugge in Vlissingen und dem Hafen-Terminal-Betreiber J. Müller in Brake an der Unterweser haben sich zwei Seehäfen im Nordwesten Europas auch auf den Import von Zellstoff aus Übersee spezialisiert. „Vlissingen ist der Main Port. Dort schlägt Verbrugge Terminals jährlich 4,5 Millionen Tonnen Zellstoff aus Südamerika, aber auch Nordeuropa und Portugal um“, sagt Reiser. „Unsere Partnerschaft mit Verbrugge ist eine der Voraussetzungen dafür, dass wir neue Verbindungen entwickeln können, um noch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Mit seinem spezialisierten Terminal ist Brake der größte deutsche Importhafen für Zellulose, den täglich drei Züge mit Zellstoff verlassen. Sollte es Mehrmengen geben, werden diese flexibel über Bedarfzüge gesteuert. Reiner Schelling, Zellstoff-Logistik-

experte von J. Müller in Brake: „Durch die exzellente Bahnanbindung und eine langjährige gute Zusammenarbeit mit DB Cargo gehen in Brake mehr als zwei Drittel des Ladungsaufkommens umweltfreundlich per Schiene weiter zum Kunden. Dafür bewegt DB Cargo im Hinterlandverkehr der Seehäfen jährlich rund 43.000 Großraum-Güterwagen mit einem Ladevolumen, das dem von 110.000 Lkws entspricht.“

Marktführer Fibria: Spitze im nachhaltigen Eukalyptusanbau

Einer der führenden Produzenten von Zellstoff in Südamerika ist das brasilianische Unternehmen Fibria, das



1 — Rohstoffquelle Eukalyptus: vom Setzling zum Zellstoff.

2 — Sieben Jahre Zeit zum Wachsen – dann werden die Bäume geschlagen.



Über
50.000

TONNEN
Last werden je
Bulk-Schiff transportiert

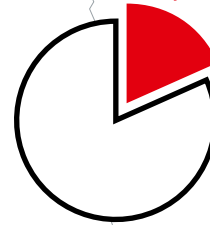
Platz 1

Südamerika ist weltweiter
Spitzenproduzent
von Zellstoff



4,5 MIO.

TONNEN
Zellstoff-Umschlag pro Jahr
am Terminal Verbrügge



24,2 MIO.

TONNEN
Zellstoffproduktion
in Südamerika 2017

für dieses Jahr einen Output von über sieben Millionen Tonnen anvisiert hat. Auf einem Waldbesitz von mehr als einer Million Hektar hat sich der Konzern auf den nachhaltigen Anbau von Eukalyptus spezialisiert. Mehr als zwei Drittel seines Waldbesitzes lässt Fibria unbewirtschaftet. Auf der restlichen Fläche werden nach neuesten ökologischen Erkenntnissen Eukalyptus-Plantagen betrieben. Targe Bock, bei Fibria verantwortlich für die Logistik in Europa: „Fibrias Bemühungen um Nachhaltigkeit, zum Schutz der

Umwelt, passen genau zu den nachhaltigen Transporten auf Schiene und Binnenschiff.“

UPM – aus nachhaltigen Wäldern zum Hafen

Die Fray-Bentos-Produktionsstätte von UPM liegt an der Ufern des Flusses Uruguay. Sie wurde 2007 als erste Zellstofffabrik des Landes in Betrieb genommen und gilt bis heute als eine der besten Produktionsstätten der Welt. UPM produziert dort jährlich

1,3 Millionen Tonnen sogenannten „Bleached hardwood eucalyptus pulp“. 350 Lkws fahren die dazu benötigten 4,6 Millionen Kubikmeter Holz aus den Plantagen. Die fertigen Zellstoffballen werden dann mit dem Binnenschiff zum Tiefseehafen Nueva Palmira gebracht, wo sie auf Ozeanfrachter geladen werden, die Europa und Asien ansteuern. Die Plantagen von UPM werden nachhaltig bewirtschaftet und gehören teilweise UPM und lokalen Landbesitzern. Die UPM-Stiftung arbeitet seit 2016 mit den lokalen

► Stakeholdern zusammen an der Entwicklung der ländlichen Gemeinschaft durch Bildung, Training und Unternehmertum – sowohl im Bereich Papier als auch im Bereich Zellstoff. Matti Tamminen von UPM, verantwortlich für die Zellstofflogistik in Europa: „Wir untersuchen ständig, welche Zellstofftransporte wir noch auf der Schiene abbilden können, um die Straßen zu entlasten.“

DER PULP-SPRINTER

Mehr als

140.000

Tonnen Zellstoff jährlich liefert
DB Cargo aus verschiedenen
Vesandbahnhöfen



Active Überwachung der
Logistikkette



Pünktlich durch
hohe Priorisierung



Auslieferung bei
Wind und Wetter

„Wir sind Partner für Stakeholder der gesamten Branchen-Supply-Chains“

Dass dieses Wachstum auch Auswirkungen auf die Leistungsversprechen von DB Cargo an seine Kunden hat, die Zellstoff von Südamerika nach Europa importieren, versteht sich für Martin Reiser von selbst: „In den letzten vier Jahren haben wir die Zusammenarbeit mit unseren Kunden auf Basis unserer Pulp & Paper Roadmap stets weiterentwickelt.“ Darin seien vier Parameter identifiziert worden, die für eine erfolgreiche Zusammenarbeit entscheidend seien: Kommunikation, Strategie, Wettbewerbsfähigkeit und die operative Zusammenarbeit. „So haben wir für unsere Kunden Kompetenzteams gegründet, in denen wir gemeinsam Lösungen für spezifische Anforderungen entwickeln.“ Für Martin Reiser und sein Team ist es wichtig, ein verlässlicher Partner für die Stakeholder der gesamten Supply-Chain-Branche zu sein. „Deshalb suchen wir intensiv das Gespräch mit den gestaltenden und entscheidenden Profis im Netzwerk, um ihre Bedürfnisse und Strategien zu kennen und daraus wertehaltige Lösungen abzuleiten.“ Eine dieser Lösungen ist der „DB Cargo Pulp-Sprinter“.

Kundenlösung „Pulp-Sprinter“

„Der Pulp Sprinter ist eine flexible Rail Lösung, bestehend aus verknüpften Ganzzugs- und Einzelwagenkapazitäten, die für eine kostenoptimale und stabile Pulp Supply Chain sorgt“, erklärt Martin Reiser das Prinzip in aller Kürze. Einer der Kunden, bei dem das System des Pulp Sprinter zur Anwendung kommt, ist die Mondi Neusiedler GmbH im niederösterreichischen Ulmerfeld-Hausmening. Mehr als 140.000 Tonnen Zellstoff jährlich transportiert DB Cargo aus



3 — Der Eukalyptusbedarf wird ausschließlich über nachhaltig wirtschaftende Plantagen gedeckt.

4 — Von solchen Lagern wird der Zellstoff auf Bulk-Schiffe mit Ziel Europa verladen.

5 — Dr. Paul Bartmann,
Head of Pulp Sourcing
Europe & International
bei der Mondi Group.





„Wir untersuchen ständig, welche Zellstofftransporte wir noch auf der Schiene abbilden können, um die Straßen zu entlasten.“

MARTIN REISER

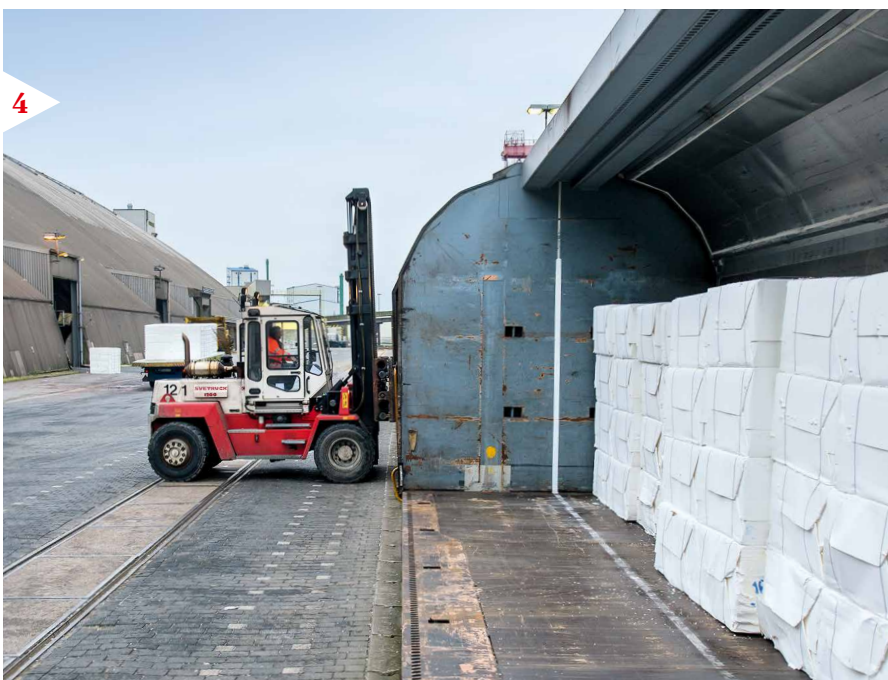
Key Account Manager und
Geschäftsentwickler für den Zellstoffmarkt

verschiedenen Versandbahnhöfen in die Papierproduktionsstätte. DB Cargo agiert hier als Ansprechpartner für die gesamte Logistikkette. „Die Lieferung erfolgt mit Ganzzügen und ergänzend mit sogenannten Sprinter-Gruppen, die von den Häfen Brake und Vlissingen fahren und bei denen wir die Kapazitäten individuell skalieren können.“ So kann Mondi die Transporte auch dann fahren, wenn die Menge für einen Zug mal nicht reichen bzw. darüber liegen sollte. Die Steuerung der Pulp Supply Chain ist dabei sowohl für die Wagenbestellung, die zeitgerechte Leerwagen-Gestellung und Abstimmung mit dem Terminal als auch für die proaktive Überwachung der Transportkette und zeit-

nahe Informationen an den Kunden zuständig. „Mithilfe des Pulp Sprinters stellen wir eine effiziente, wettbewerbsfähige und schnelle Zulieferkette für den Zellstofftransport sicher, und zwar auf die Stunde genau“, sagt Dr. Paul Bartmann, der als Head of Pulp Sourcing bei der Mondi Group die externe Beschaffung von Zellstoff für alle Mondi-Fabriken sowie die interne Koordination der Zellstoffaktivitäten verantwortet. „Selbst bei schwierigen äußeren Bedingungen kommt unsere Lieferung dank einer hohen Priorisierung auf dem Schienennetz pünktlich in unseren Papierfabriken an.“

Mondi Group: Global Player im Papiermarkt

Mondi ist ein globales Verpackungs- und Papierunternehmen, das rund 25.000 Mitarbeiter in mehr als 30 Ländern beschäftigt. Dr. Paul Bartmann, Head of Pulp Sourcing der Mondi Group in ganz Europa und Mitglied im Executive Comitee der Utipulp, einer Vereinigung der Zellstoffeinkäufer in Europa: „Wir sind entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Verpackungs- und Papierherstellung tätig – von der Bewirtschaftung unserer Wälder über die Produktion von Zellstoff, Papier und Verbundstoffen bis hin zur Entwicklung effizienter und nachhaltiger Industrie- und Konsumgüterverpackungen.“ Dafür betreibt der Konzern zahlreiche Forschungs- und Entwicklungszentren. Allein in Deutschland und Österreich unterhält Mondi sechs Innovationszentren und zählt damit zu den Vorreitern in der ▶





6 Zellstoff kommt in Häfen in bis zu 250 kg schweren Ballen an.

- Branche. Vor diesem Hintergrund schätzt Dr. Paul Bartmann die strategische Kooperation mit DB Cargo: „Mithilfe des Pulp-Sprinters stellen wir eine effiziente, wettbewerbsfähige und schnelle Zulieferkette für den Zellstofftransport sicher – auf die Stunde genau.“

Gemeinsam Logistiklösungen entwickeln

Auch für Kunden, die noch keinen oder keinen leistungsfähigen Gleisanschluss haben, entwickeln Martin Reiser und sein Team passende Logistikkonzepte. Aktuell berät er einen großen Papierhersteller mit zwei Werken, die fast ihre gesamte Rohstoffmenge von über 400.000 Tonnen derzeit noch mit dem Binnenschiff und Lkw transportieren und nun Schienenlösungen stärker integrieren möchten. „Gemeinsam mit dem Kunden überlegen wir, wie wir diese Menge in seinen Gleisanschlüssen abbilden können und welches Betriebssystem dafür am besten geeignet ist“, sagt Martin Reiser. Ein

CHECKLISTE MARTIN REISER

5 Trends von Martin Reiser für Pulp & Paper Transporte in den nächsten 10 Jahren.

- ✓ **Intelligente Logistiksysteme mit integrierten, umweltbewussten Schienenlösungen!**
- ✓ **Logistik- und Transportkonzepte, die Kundenmehrwerte schaffen!**
- ✓ **Technische Innovationen wie effizientere Wagen und Steuerungs-Plattformen!**
- ✓ **Eine zunehmende Prozess-Digitalisierung mit Stakeholder-Vernetzung!**
- ✓ **Eine zunehmende Stakeholder-Vernetzung zur Realisierung effizienter Systemlösungen!**



43.000

Großraum-Güterwagen werden jährlich von DB Cargo im Hinterland-Verkehr bewegt.

bewährter Partner in diesem Gefüge ist die leistungsstarke Hamburger Spedition Fr. Meyer's Sohn (FMS).

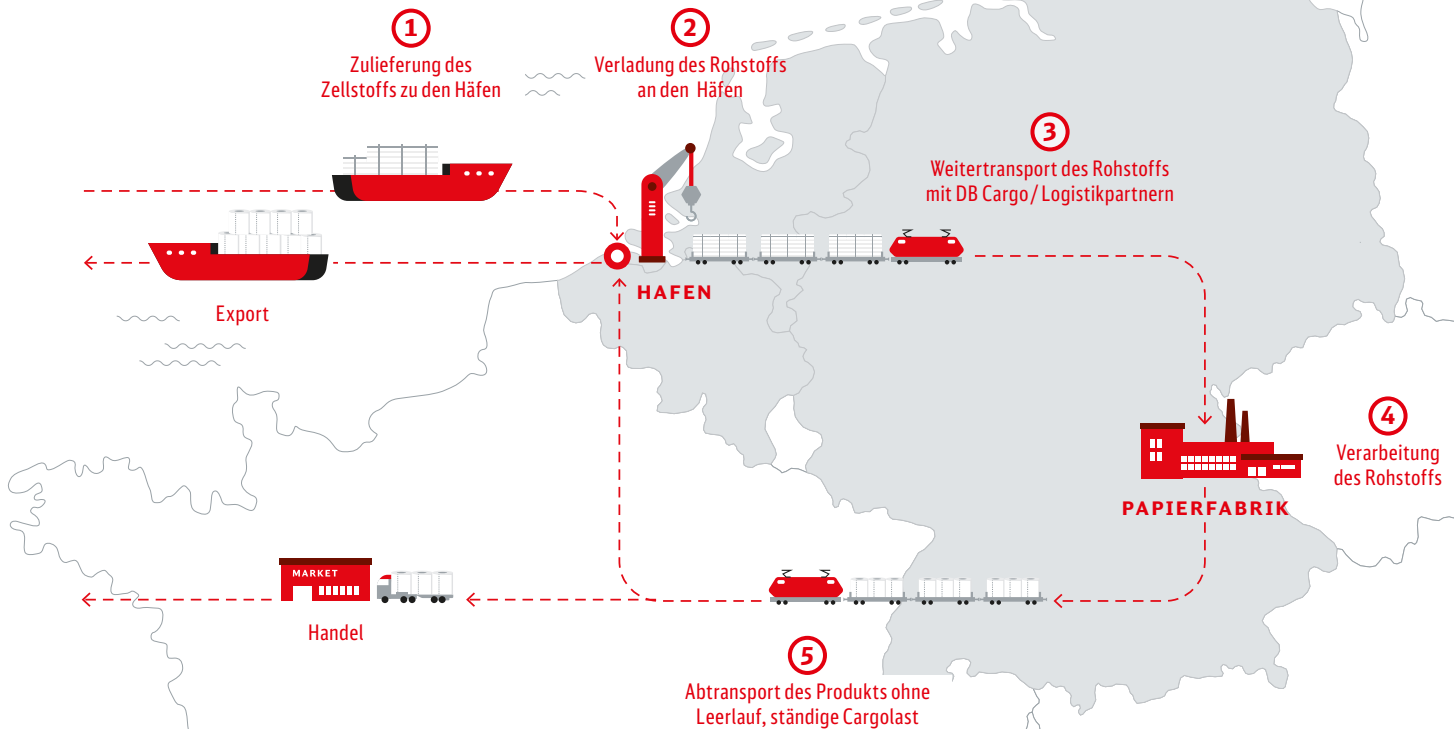
FMS: Spezialist für Zellstoffprodukte

Fr. Meyer's Sohn ist der weltweit größte Logistikspezialist für Zellstoff, Papier- und Holzprodukte. Zellstoff wird im Hauptlauf, insbesondere ab Südamerika, überwiegend in Bulk-Schiffe verladen. Das sind Kolosse mit über 50.000 Tonnen Last, die nur an eine begrenzte Auswahl an Häfen verschifft werden können. Als Alternative zu den Bulk-Transporten nutzt die Spedition ihre Container-Expertise in der Verladung und im Transport von Zellstoff und Papier. Die Schienentransporte mit DB Cargo werden dabei ergänzt durch Binnenschifftransporte ihrer Beteiligungsfirma „Interriijn“ sowie einer kleinen, aber feinen eigenen Lkw-Flotte. FMS kann seinen Kunden so maximale Flexibilität anbieten. Mit dem Tool „CruiseControl“ ist der Partner zudem in der Lage, verkehrsträgerübergreifend komplette Logistiksysteme zu analysieren und zu steuern. Bernd Müller, Commercial Manager für Import bei Fr. Meyer's Sohn: „Unsere Vorteile sind unser umfassendes Netzwerk, unser Know-how in der Papierindustrie sowie unsere Präsenz an vielen Häfen.“

Konzeptansatz Rundlaufoptimierung

Ein effizienter, gemeinsamer Konzeptansatz, den FMS und DB Cargo ausgearbeitet haben, ist die Entwicklung und Optimierung von Rundläufen. Das Ziel: Zellstoff wird von den Seehäfen Brake oder Vlissingen per Bahn zu

RUNDLAUFOPTIMIERUNG



den Papierfabriken transportiert, die dann rückbefrachtet werden mit fertigem Papier für Exporte und kontinentale Kunden. „Da ist Synergie und Effizienz drin, bei gleichzeitig gesichertem Laderaum“, so Bernd Müller. Und Reiser ergänzt, dass es für ihn und sein Team generell wichtig sei, ein verlässlicher Partner für Kunden und Stakeholder der Supply-Chains zu sein. „Deshalb suchen wir intensiv das Gespräch mit den gestaltenden und entscheidenden Profis im Netzwerk, um ihre Bedürfnisse und Strategien zu verstehen, diese mit unseren logistischen Ideen, Möglichkeiten und Synergien anzureichern und dann gemeinsam Lösungen zu implementieren.“ Dank dieses Netzwerks kann DB Cargo heute europaweit rund 6,5 Millionen Tonnen Papier und Zellstoff pro Jahr transportieren. Eine Menge, die „Zug um Zug“ ausgebaut werden soll. ●

„Die umweltfreundlichen Lösungen beim Bahntransport sind eine hervorragende Alternative zum Binnenschiff und Lkw.“

BERND MÜLLER
Corporate Manager Import
Forstprodukte Fr. Meyer's Sohn



Martin Reiser, Key Account Manager Pulp & Paper Business
Development Pulp Logistics DB Cargo AG
martin.reiser@deutschebahn.com



Die „Neue Seidenstraße“ ist für DB Cargo bereits Realität.

POTENZIAL FÜR AUTOHERSTELLER

DB Cargo bringt Autos in Containern von China nach Belgien – doppelt so schnell wie auf dem Wasserweg.

DB Cargo nutzt dafür die chinesische „One Belt – One Road“-Initiative, auch bekannt als „Neue Seidenstraße“. Fertigfahrzeuge aus dem Volvo-Werk in der nordöstlichen chinesischen Provinz Heilongjiang erreichen auf diesem Weg innerhalb von 18 bis 20 Tagen den belgischen Hafen Zeebrugge. Fast 10.000 Kilometer durch Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland und Belgien

durchquert der Zug dabei. Im Auftrag des chinesischen Automobillogistikers sowie des chinesischen Plattform-Unternehmens HAO Logistics wird mit Rack-Systemen die Baureihe S90 von Volvo mittlerweile sogar bis nach Gent transportiert.

„Ab Februar wird sich das Volumen von Volvo stabil bei etwa zwei Zügen pro Woche einpendeln, wobei wir in Spitzenzeiten auch schon fünf Züge

pro Woche nach Belgien transportiert haben“, sagt Markus Fischer, Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles, DB Cargo Logistics. Volvo nutzt das Bahntransportkonzept, weil sie aus Belgien heraus ihr europäisches Distributionsnetzwerk befüllen. Gleichzeitig sendet Volvo Fahrzeugkomponenten aus seinen europäischen Werken nach China, um dort wiederum die Produktion zu versorgen. „Aber die Verbindung könnte auch sehr spannend für britische Automobilhersteller sein, deren Asien-Volumen in Zeebrugge konsolidiert werden. Hier könnte beispielsweise ein Schiffs-vorlauf bis Zeebrugge und anschließender Bahntransport nach Nord- oder Westchina die bisherigen Laufzeiten erheblich verkürzen.“ •

„Die Verbindung nach China könnte sehr spannend für britische Automobilhersteller sein, deren Asien-Volumen in Zeebrugge konsolidiert werden.“

MARKUS FISCHER

Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles,
DB Cargo Logistics



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

Die KombiTerminal Burghausen GmbH ist ein Gemeinschaftsunternehmen von DB Cargo BTT, der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH und der Karl Schmidt Spedition. Die Anlage bietet mit vier Bahngleisen, je zwei Lade- und Abstellspuren und jetzt zwei Portalcränen eine hervorragende Anbindung an das europäische Intermodal- und Eisenbahnnetzwerk. Aktuell bedient das KTB inklusive Shuttles von Dritten 16 Züge pro Woche, rund 46.000 Container werden pro Jahr umgeschlagen. „Wir können es Kunden – unabhängig von eigenen Verlademöglichkeiten – anbieten, Mengen auf die Schiene zu bringen und vom europäischen Schienennetz (Einzelwagen-Netz sowie getakteten Shuttleverbindungen) zu profitieren“, sagt Tom Schimmel, Terminalleiter KTB Burghausen, DB Cargo BTT. „Damit sorgen wir für eine Entlastung der Straße und für eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes. Die Umschlagkapazität hat sich mit Fertigstellung des zweiten Krans auf 70.000 Container pro Jahr erhöht.“

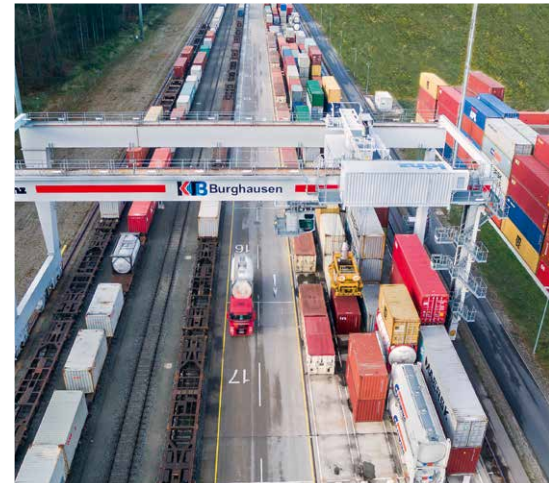
VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE

Ausbau und Inbetriebnahme des zweiten Portalkrans im KombiTerminal Burghausen (KTB).

Der Erfolg des KTB beruht aber auch auf dem Interesse der Bevölkerung – schon in der Planungsphase wurden Anwohner wie Industrie mit in die Prozesse einbezogen. Diese enge partnerschaftliche Herangehensweise bleibt auch im laufenden Betrieb eine Stärke aller Beteiligten. Denn schließlich profitiert die Bevölkerung maßgeblich davon, dass der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene gebracht wird. ●



Tom Schimmel, Terminal- und Depotleiter KombiTerminal Burghausen GmbH
tom.schimmel@kt-burghausen.de



Das KombiTerminal Burghausen.

VERKEHRSÜBERGREIFENDE LOGISTIK

Das Daimler RailNet setzt ganz auf Multimodalität. Im Fokus dabei: die Werksversorgung von Daimler sicherzustellen.

Der multimodale Aspekt ist ideal für die Gesamtverantwortung, die wir für die Versorgung der Werke haben“, sagt Martin Fildebrandt, Leiter Sales & Operations Center Components bei DB Cargo Logistics. Multimodalität stehe im Daimler RailNet vor allem für Flexibilität und Planungssicherheit. „Wir übernehmen die Door-to-Door-Verantwortung, mal multimodal, mal mit einem Verkehrsträger. Aber immer mit dem Anspruch, zuverlässig zu sein.“ Zentraler Dreh- und Angelpunkt des Daimler RailNet ist Kornwestheim.



Effizient: das Daimler RailNet.

Maßgeschneidert und kundenorientiert verbindet der Rangierbahnhof am Nordrand Stuttgarts acht mitteleuropäische Produktionsstandorte des großen deutschen Automobilherstellers: die baden-württembergischen Fabriken in

Sindelfingen, Untertürkheim, Rastatt und Gaggenau, die Produktionsstätten Hamburg und Kölleda, Bremen und eine Fabrik in Kecskemét (Ungarn). Gesteuert werden die operativen Prozesse des Daimler RailNet im Tower der Disposition in Kelsterbach.

Das alles geschieht virtuell. Ohne dass die DB Cargo-Mitarbeiter sie zu Gesicht bekommen, haben die Kollegen der Dispo stets im Blick, wo sich die jeweilige Fracht befindet. Durch eine Zwei-Schicht-Besetzung und eine zusätzliche Rufbereitschaft können die operativen Kundenanforderungen erfüllt und kann auf Störfälle in der Transportkette schnellstmöglich reagiert werden. ●



Martin Fildebrandt, Leiter Sales & Operations Center Components, DB Cargo Logistics
martin.fildebrandt@deutschebahn.com



Alles toll im Staate Dänemark

Mit einer Jahreskapazität von 4.000 Wagen und 200.000 Tonnen ist das Tankterminal im dänischen Taulov auf dem besten Weg, sich zu einem bedeutenden Knotenpunkt für den Umschlag von Chemie- und Gefahrguterzeugnissen im Netzwerk der DB Cargo zu entwickeln.

Globalisierung bedeutet für DB Cargo, vor allem europäische Lieferketten zu ermöglichen bzw. diese zu optimieren. Vor allem Chemieunternehmen setzen angesichts volatiler Lkw-Frachtraten vermehrt auf die zuverlässige und schnelle Verbindung per Schiene. Der multimodale Tankterminal in Taulov will diesen Bedarf bedienen. Seit dem 1. Oktober 2017 können über das Terminal zweimal pro Tag zwei Züge abgefertigt werden. „Da wir in Taulov in der Lage sind, den Umschlag und Nachlauf per Bahn oder Lkw zu organisieren, können wir allen großen Chemiepro-

„Mit der Anbindung des europäischen Einzelwagensystems an das Terminal können wir unseren Kunden ganz neue Möglichkeiten bieten.“

duzenten, die nach Dänemark exportieren, endlich ein passendes Door-to-Door-Produkt anbieten“, erklärt Thomas Vestergaard, der bei DB Cargo in Dänemark den Bereich Sales verantwortet. „Dadurch reduzieren wir die Durchlaufzeiten im Terminal und erhöhen somit die Qualität für unsere Kunden, insbesondere in Stoßzeiten.“ Damit positioniert sich das Terminal als multimodaler Link für Chemie- und Gefahrguttransporte zwischen Deutschland, Nordeuropa und dem Baltikum. Darüber hinaus sollen digitalisierte Betriebsabläufe neue Kunden und mehr Volumina anziehen.



1 — Neueste Technik und erfahrene Mitarbeiter: das Tankterminal Taulov.

2 — Kesselwagen auf die Schiene: sicheres Rangieren mit DB Cargo ohne Wartezeiten.

Neue Möglichkeiten für Kunden

Das neue Tankterminal mit seinem wettbewerbsfähigen Angebot sorgt für Bewegung im Logistikmarkt für Chemie- und Gefahrguterzeugnisse zwischen Deutschland und Dänemark. „Mit der Anbindung des europäischen Einzelwagensystems an das Terminal können wir unseren Kunden ganz neue Möglichkeiten bieten.“ Doch Taulov ist nicht nur als Drehscheibe für Transporte auf Straße und Schiene von und nach Dänemark optimal aufgestellt.

Taulov ist auch eines der wichtigsten multimodalen Anlaufzentren Dänemarks für Schiffsverkehre aus den Industriehäfen der Ostsee und des Baltikums. „Mit der Anbindung an die Ostsee bietet Taulov perfekte Umschlagmöglichkeiten für chemische Erzeugnisse zwischen Schiene, Straße und Schiff auf dem Gesamtkorridor für Importchemie von Europa nach Dänemark“, sagt Thomas Vestergaard.

„Wir nutzen die besten zwei Modalwelten“

Sicherlich, durch die perfekte Lage von Taulov ergeben sich für Kunden zahlreiche Standortvorteile. Doch das allein beantwortet nur einen Teil der Frage nach der strategischen Zielsetzung von DB Cargo hinter dem Tankterminal. „In Dänemark haben bisher nur wenige unserer Chemiekunden einen eigenen Gleisanschluss“, erklärt Thomas Vestergaard, „die meisten Chemietransporte erfolgen per Lkw.“ Entsprechend seien die dänischen Behörden zurückhaltend, was den Umschlag zwischen Bahn und Lkw angehe, so der 39-Jährige. „Mit dem Tankterminal für Chemieumschlag wird sich das ändern, da wir endlich mehr Chemiegüter per Bahn abwickeln und die besten zwei Modalwelten nutzen können: eine hohe Auslastung per Bahn durch Deutschland und eine hohe Auslastung per Lkw innerhalb Dänemarks.“

„Planen deutliche Steigerung unserer Marktanteile in Dänemark“

Ziel von Thomas Vestergaard und seinem Team ist es, den Marktanteil

SHORT FACTS

5 Gründe, wie Bestands- und Neukunden vom Terminal profitieren können:

- 1 — Höhere Umweltfreundlichkeit im Vergleich zu bestehenden Lkw-Transporten
- 2 — Günstigster Gesamtpreis, da optimierte Sourcingstrategie beim Chemiehändler
- 3 — Kostenersparnis durch hohe Auslastung bei Kombination Bahn und Lkw
- 4 — Tankterminal mit neuesten Lagermöglichkeiten, z. B. für ölbasierte Produkte und verflüssigte Gase
- 5 — Lagerkapazitäten sorgen für effiziente Distribution

von DB Cargo Danmark innerhalb der Chemietransporte nach und von Dänemark deutlich zu steigern und die dänischen Behörden davon zu überzeugen, dass Chemietransporte per Bahn mit Umschlag auf den Lkw nicht nur ökonomischer, sondern auch ökologischer sind als ein Transport ausschließlich mit Lkws. ●



Thomas Vestergaard, Head of International Sales Denmark,
DB Cargo Danmark Services A/S
thomas.vestergaard@deutschebahn.com

Bedienung
Gleisanschluss:

2-mal

pro Tag

Jährliche
Umschlagkapazität:

200.000

Tonnen
(ohne Erweiterung)

Länge
Verladegleise:

2 x 80

Meter

Maximale gleichzeitige
Umschlagkapazität:

8

Chemiewaggons (4-achsig),
erweiterbar auf 12

Der Traum vom eigenen Gleis

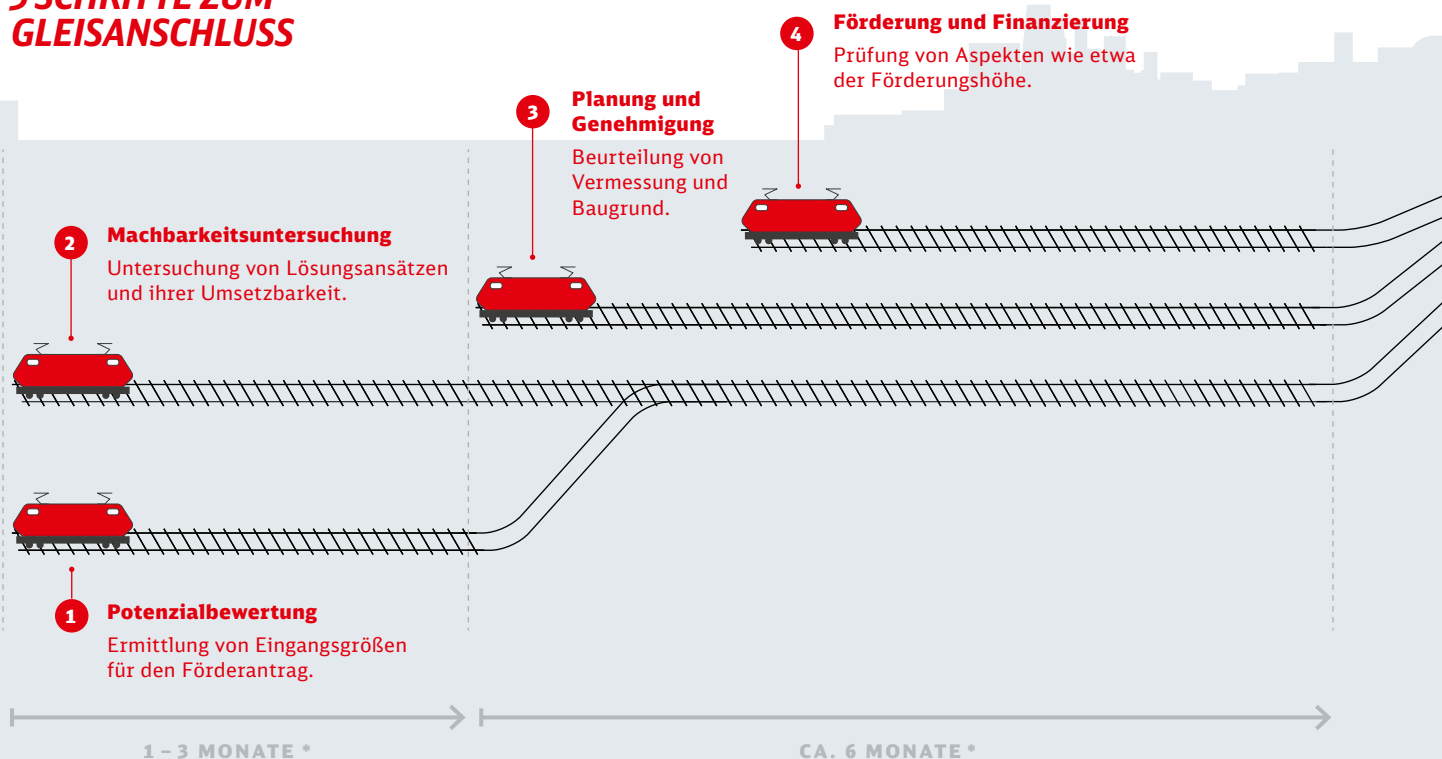
Der eigene Gleisanschluss ist für viele Verlager und Spediteure der wichtigste Zugang zum Schienennetz. Der Bund fördert seinen Neu- und Ausbau. DB Cargo und DB Engineering & Consulting unterstützen Unternehmen – in jedem Schritt des Projektes.



VORTEILE

Die Vorteile des Schienengüterverkehrs liegen auf der Hand: Der eigene Gleisanschluss verknüpft als ein Knotenpunkt Unternehmen direkt mit dem Netz des nationalen und internationalen Schienenverkehrs. Produktions- und Transportprozesse können so nahtlos ineinander übergehen und Lager- sowie Umschlagskosten reduziert werden. Zudem ermöglicht er umweltfreundliche und CO₂-neutrale Transporte. Ob Schwerlast, Übergrößen oder besondere Gefahrgüter – der eigene Gleisanschluss ist die perfekte Lösung und nicht nur für Schwerlast eine gute Alternative. Durch die Planungssicherheit sorgt er für eine deutliche Kostenersparnis, vor allem bei Verbin-

5 SCHRITTE ZUM GLEISANSCHLUSS



dungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss. Viele europäische Unternehmen haben das bereits erkannt.

FÖRDERUNG

Der Bund unterstützt Privatunternehmen bei der Finanzierung: Bis zu 50 Prozent der Investitionsausgaben und zehn Prozent der Planungskosten werden bezuschusst. DB Cargo steht Unternehmen bei der Beantragung beratend zur Seite.

Gefördert werden: Neu- und Ausbauten oder die Reaktivierung von Gleisanschlüssen sowie Be- und Entladeanlagen für Güterwagen. Konkrete Beispiele sind etwa Tief- und Erdbaumaßnahmen, Gleisbau, Einrichtung von Anschlussweichen, bahntechnische Ausrüstung, Gleisbeleuchtung oder auch Energieversorgungsanlagen.

VORAUSSETZUNGEN

Anspruch auf Förderung besteht, wenn das Projekt allein mit Kapital nicht wirtschaftlich finanziert werden kann und wenn es zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht begonnen wurde. Zudem muss die Maßnahme eine dauerhafte Abwicklung des Gütertransports über die

Schiene sicherstellen. Und der Antragsteller muss – natürlich – ein Privatunternehmer sein.

FÖRDERUNGSHÖHE

Projekte werden mit einem nicht rückzahlbaren Zuschuss von mindestens 15.000 Euro und maximal 50 Prozent des Investitionsvolumens gefördert. Planungskosten werden mit pauschal zehn Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten berücksichtigt. Die Höchstgrenze nach erzieltm Schienengüterverkehrsaufkommen beträgt 8 Euro pro Tonne oder 32 Euro pro 1.000 Tonnenkilometer jährlich, wobei die Verkehrsleistung auf ausländischen Netzen zur Hälfte angerechnet werden kann.

UNTERSTÜTZUNG

Wer Gleis- und Entladeanlagen plant, braucht Unterstützung. Vor allem, wenn es um die Einbeziehung aller wichtigen Stakeholder oder die Beantragung von Fördermitteln geht. DB Cargo und die DB Engineering & Consulting sind mit ihrem Know-how die idealen Partner.

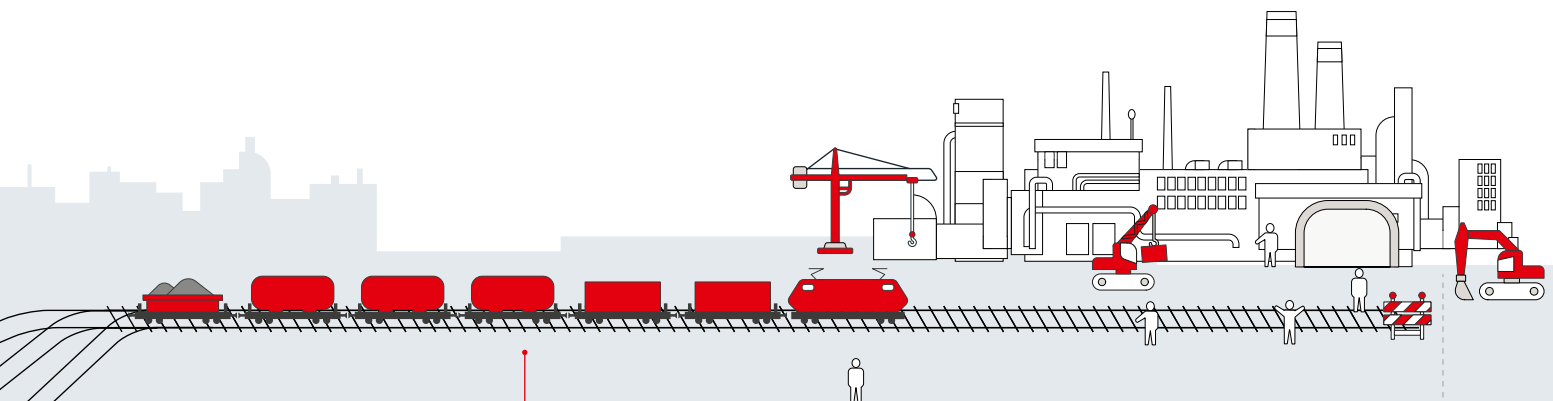
Die DB Engineering & Consulting ist einer der international führenden

Ingenieurdienstleister mit Schwerpunkt Schiene. Ob Konzeptionierung und Planung von Gleis- und Verladeanlagen, Ausschreibung von Bauleistungen oder Bauüberwachung – mit über 4.000 Mitarbeitern bietet das Unternehmen Verladern und Speditoren einen umfassenden Service. Statt auf eine Vielzahl von Beteiligten können sich die Unternehmen so auf einen einzigen Partner verlassen: Von der Ideenentwicklung bis zur Betriebsaufnahme wird das Projekt Gleisanschluss aus einer Hand begleitet. Entscheidend ist dabei auch das effiziente Management von Schnittstellen – etwa zu Infrastrukturunternehmen wie DB Netz oder zum Eisenbahn-Bundesamt, wenn es um die Bewilligung von Fördermitteln geht. •

Mehr Informationen finden Sie unter:
dbcargo.com/gleisanschlussfoerderung
dbcargo.com/gueterwagenkatalog



Dennis Bressel, Leiter Customer Acquisition and Sidings
dennis.bressel@deutschebahn.com



5 Bau und Inbetriebnahme
 Vergabe der Bauleistungen und Inbetriebnahme.

Wer erhält die Förderung?

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entscheidet über die Förderung und vergibt diese mit Blick auf Nachfrage und Dringlichkeit.

Wer kann Förderung beantragen?

Anspruch haben privatwirtschaftliche Unternehmen, die Güterverkehr zum gewerblichen Zweck betreiben.

SICHERHEIT BEI DB CARGO

DIE CHEMIE MUSS STIMMEN

Die Chemieindustrie ist einer der transportintensivsten Industriezweige Deutschlands. Maßgeblich dabei ist vor allem die Sicherheit der Transporte. Wie die Experten von DB Cargo BTT mit den Rail Safety Days das Sicherheitsmanagement aller Stakeholder verbessern.

Knapp 28 Millionen Tonnen chemische Erzeugnisse wurden 2016 mit der Bahn durch Deutschland transportiert. Ein so hoher Transportanteil ist jedoch nur deshalb realisierbar, weil der Transport chemischer Produkte auf der Schiene eine Vielzahl von Vorteilen bietet: Neben großen Ladungseinheiten für den Transport chemischer Massengüter über große Entfernungen punktet der Transport per Bahn vor allem bei Faktoren wie Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und insbesondere Sicherheit. „Wo Dutzende Unternehmen zusammenspielen, wo Tausende Menschen zusammenarbeiten und pro Tag Zehntausende Tonnenkilometer unter anderem auch durch Wohngebiete zurückgelegt werden, muss es in erster Linie darum gehen, auf lange Sicht jeden erdenklichen Zwischenfall zu vermeiden“, erklärt Erik Koning, Senior Account Manager und das Gesicht für die Themen Safety & Security bei DB Cargo BTT.

„In der Chemielogistik ist Sicherheit das oberste Gebot“

Seit mehr als zehn Jahren ist Erik Koning bei DB Cargo BTT im Bereich Chemielogistik aktiv, er weiß: „In der Chemielogistik ist Sicherheit das oberste Gebot, für das wir uns jeden Tag über die gesetzlichen Vorschriften hinaus einsetzen.“ Der 57-Jährige betreibt deshalb seit einigen Jahren das European Safety & Security Program (ESSP): ein grenzübergreifendes Programm zur Bündelung von Expertise und transparenter Kommunikation zum Thema Sicherheit. Das Programm sieht vor, sämtliche Ansätze in

den Bereichen Sales und Marketing unter dem Dach Safety & Security zusammenzuführen. „Um über Sicherheit zu sprechen, bedingt dies das Management der Key-Performance-Indikatoren, also der Zahlen die zeigen: So entwickeln wir uns, so sind wir unterwegs und das haben wir erreicht“, erläutert Koning einen strategischen Schwerpunkt des Programms. In diesem Zusammenhang kommt den Rail Safety Days eine ganz besondere Rolle zu.



„In der Chemielogistik ist Sicherheit das oberste Gebot, wofür wir uns jeden Tag über die gesetzlichen Vorschriften hinaus einsetzen.“

ERIK KONING
Senior Account Manager
erik.koning@deutschebahn.com

Rail Safety Days: ein in der Branche einzigartiges Konzept

Hinter den Rail Safety Days der DB Cargo BTT verbirgt sich ein Konzept, das in der Branche einzigartig ist und mit dem das Unternehmen seine Sicherheitsbemühungen jedes Jahr ein Stück weiterentwickelt. Erik Koning: „Seit 2004 bringen wir mit den Rail Safety Days alle Stakeholder zum Thema Sicherheit an einen Tisch, etwa Vertreter der europäischen Chemieindustrie, Infrastrukturbetreiber und Einsatzkräfte, aber auch Repräsentanten der Behörden.“ So fanden im Oktober 2017 beim Industriekonzern Evonik im Chemiepark Marl, im Norden des Ruhrgebiets, die bislang größten Rail Safety Days statt. Über fünf Tage wurden über 300 am Transport beteiligte Personen im Umgang mit Gefahrgut trainiert, und fast 200 Gäste aus Wirtschaft und Politik kamen zu den Vorträgen und Netzwerktreffen. „Ziel des Events ist es, ein vollständiges Bild des Themas Rail Safety in der gesamten chemischen Supply Chain abzubilden“, so Koning. Der Plan scheint aufzugehen, immer mehr Unternehmen interessieren sich für das Schulungs- und Übungsprogramm, um ihre Mitarbeiter mit anderen Beteiligten zusammenzubringen und im Umgang mit Gefahrgütern zu trainieren. Erik Koning: „Sicherheit ist das Fokusthema der Rail Safety Days, auch 2018 wieder. Aus den vorhergehenden Veranstaltungen ist der Bedarf im Marktumfeld klar: mehr Zusammenarbeit, mehr Informationsaustausch, mehr Fortschritt zur Sicherung der ‚License to Operate‘ – durch konstanten Dialog mit der, Safety Community.“



1 — Für den Ernstfall: Teilnehmer bei der Praxisübung am havarierten Kesselwagen.

2 — Theoretischer Einstieg: Experten bereiten die Teilnehmer vor.

3 — DB Cargo in Dänemark: Ihre Brücke nach Skandinavien.



Innovation für die Chemielogistik von und nach Dänemark

Vom 4. bis 5. September 2018 werden die Rail Safety Days im dänischen Taulov stattfinden. Warum dort? „Weil die Chemieindustrie in Dänemark traditionell per Lkw verlädt und die Bahn bisher als Transportmittel nicht präsent war“, sagt Erik Koning. Deshalb wurde in Taulov ein Terminal entwickelt (mehr dazu auf Seite 30), das Gefahrgut von der Bahn auf den Lkw und vice versa umschlagen kann. „Dadurch wird die Chemielogistik nach und von Skandinavien insgesamt sicherer.“ Deshalb werden die Safety Days 2018 den Fokus auf die länderspezifischen Transportbedingungen bei Gefahrgut richten – und durch Aufklärung und Wissenstransfer den dänischen Behörden den Umgang damit erleichtern. Erik Koning: „Die offene Gesprächskultur wird allen Stakeholdern die Möglichkeit bieten, Best-Practise-Fälle zu diskutieren und mit einem breiten Verständnis für das Thema Sicherheit in den Betrieb zu starten.“ ●



SAVE THE DATE

4. – 5. September 2018
Rail Safety Days in Taulov, Dänemark

Mehr Infos unter: btt.dbcargo.com

Die Logistiker-Macher

Von der operativen Ebene bis zu den Führungskräften – in sämtlichen Logistikbereichen fehlen qualifizierte Fachkräfte. Ein Forschungsinstitut möchte diese Lücke schließen: das Institute for Supply Chain Management (ISCM) in Oestrich-Winkel.



„Wir unterrichten nur auf Englisch. Das ist wichtig, denn die Logistik ist international.“

DR. JULIA HARTMANN
Professorin für nachhaltiges Supply Chain Management

Logistikmanager, Supply-Chain-Manager, Verkehrsleiter, Disponent: Laut einer aktuellen Erhebung der Kühne Logistics University (KLU) im Auftrag der Weltbank fehlen weltweit qualifizierte Fachkräfte in der Logistikbranche. Immer komplexere Abläufe der Supply Chain könnten deshalb heute oft nicht abgedeckt werden. Falls Unternehmen, Universitäten und Berufsakademien nicht schnellstens gegensteuern, werde sich die Situation in den kommenden Jahren weiter zuspitzen. Stimmt der Eindruck?

„Die deutsche Logistikindustrie ist nach wie vor sehr gut aufgestellt“

„Grundsätzlich bin ich der Ansicht, dass die deutsche Logistikindustrie, insbesondere im europäischen Wettbewerb, nach wie vor sehr gut aufgestellt ist. Dennoch scheint der Fachkräftemangel in der Logistikbranche stärker ausgeprägt zu sein als zum Beispiel in der Industrie oder im Handel“, sagt Dr. Julia Hartmann, Professorin für nachhaltiges Supply Chain Management am Operations Department der EBS Business School in Oestrich-Winkel. Laut Einschätzung

1 — Viel Raum für Logistiker: Schloss Reichartshausen in Oestrich-Winkel.

2 — Benchmark in Sachen Supply-Chain-Know-how: Studenten des ISCM Oestrich-Winkel.



der Wissenschaftlerin beginnt das eigentliche Problem schon sehr viel früher, und zwar dann, wenn junge Menschen den Einstieg in den Beruf suchen. Dr. Julia Hartmann: „Die Logistik wird von jungen Schulabgängern zu wenig als interessante Branche wahrgenommen, die Zukunftschancen bietet.“ Hier sollten Ausbildungseinrichtungen und Logistikunternehmen stärker zusammenarbeiten, um bei jungen Leuten das Interesse an einer Karriere in dieser Branche zu wecken und zu fördern, so der Appell der Professorin.



DB Cargo mit umfangreicher Nachwuchskräfteförderung

28 Kilometer östlich vom ISCM in Oestrich-Winkel: Bei DB Cargo in Mainz hat man bereits gezielt in Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen investiert und entsprechende Karrierewege definiert. „Sofern gewünscht, können wir als Kooperationspartner der Hochschule Mainz unseren Mitarbeitern ein berufsbegleitendes Studium mit einem Bachelor- oder Masterabschluss empfehlen“, sagt Barbara Grimm, die bei DB Cargo die Nachwuchssicherung und Personalentwicklung verantwortet. Seit mittlerweile 22 Jahren qualifiziert das Unternehmen dual Studierende bereits in Theorie und Praxis, aktuell sind es deutschlandweit 26 Studenten im Studiengang Spedition, Transport und Logistik (STL) mit dem Ziel eines Bachelor-of-Arts-Abschlusses. Barbara Grimm: „Zielsetzung der Studienrichtung ist es, dass die Studierenden die einzelnen Geschäftsfelder der Speditions-, Transport- und Logistikbetriebe in Theorie und Praxis kennen- und verstehen lernen.“

„Wir erleben die Kooperationen mit den Hochschulen als wichtige Form der Nachwuchskräfteentwicklung für den Schienengüterverkehr“

Aber auch DB Cargo selbst investiert in die Lehre: „Seit 1999 vermitteln DB-Cargo-Praxisdozenten in der Vorlesungsreihe System Bahn I & II



innovatives Know-how in den ersten beiden Semestern für alle STL-Studierenden an der DHBW Mannheim.“ Abgerundet werden die Bemühungen des Unternehmens mit dem sogenannten euroTRAIL-Programm. Dabei handelt es sich um ein internationales Einstiegs- und Entwicklungsprogramm für Hochschulabsolventen verschiedener Fachrichtungen sowie engagierte interne Mitarbeiter, die

keinen akademischen Abschluss haben. Seit der ersten Durchführung des euroTRAIL-Programms im Jahr 2011 haben bereits 110 Trainees das Programm erfolgreich abgeschlossen. Vor diesem Hintergrund kann Barbara Grimm ein positives Fazit für DB Cargo ziehen: „Wir erleben die Kooperationen mit den Hochschulen und die Vernetzung mit den unterschiedlichen Partnern in der Ausbildung als wichtige Form der Nachwuchskräfteentwicklung für den Schienengüterverkehr im Allgemeinen und DB Cargo im Besonderen.“

ISCM in Oestrich-Winkel: Maßstab beim Kompetenzerwerb in Sachen Logistik

Zurück zu Dr. Julia Hartmann am ISCM in Oestrich-Winkel. Dass die Wissensvermittlung hier Maßstäbe setzt, kommt nicht von ungefähr: Erstens führt das Institut jedes Jahr sogenannte Consulting Field Studies (CFS) durch, projektbasierte Lernmodule, in denen die Studenten ein „echtes“ Problem eines Unternehmens bearbeiten und zur Lösung bringen sollen. Zweitens werden digitale Vorlesungsformate mit interaktiven Präsenzveranstaltungen verbunden, um den Austausch mit den Studenten zu intensivieren. ●

5 EIGENSCHAFTEN

5 Parameter, die qualifizierte Logistiker nach Einschätzung von Dr. Julia Hartmann künftig benötigen:

- 1 — Vernetztes Denken
- 2 — Kompetenz in Informationstechnologien (Stichwort Digitalisierung)
- 3 — Analytisches Denken
- 4 — Englische Sprachkenntnisse
- 5 — Wille und Fähigkeit zu lebenslangem Lernen

Ganzheitlich digital

Reibungslose Waren- und Verkehrsströme, geschmeidige Arbeitsprozesse: Der Hafen von Durban wird intelligenter und effizienter.

Über 80 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr und 10.000 Mitarbeiter: Durban ist der größte Containerhafen Afrikas. Aber gerade die Wachstumsraten führen zu Überlastung. Auf den Zufahrtswegen stauen sich die Lkws, auf der Seeseite müssen Frachter oft Stunden auf die Einfahrt warten.

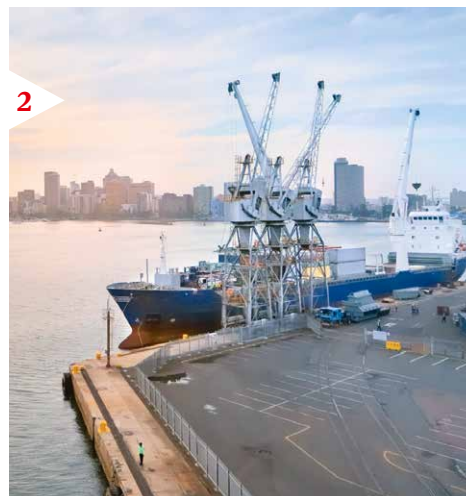
Die Lösung ist digital: Der Betreiber Transnet hat den südafrikanischen Hafen zum Smart Port umrüsten lassen. Drohnen und Überwachungskameras, Sensoren und Tracking-Tools liefern jetzt Daten an ein zentrales Kontrollzentrum. Intelligente Infrastruktur- und Logistiklösungen vereinfachen und automatisieren die Waren- und Verkehrsströme. Der ganzheitliche Blick auf die Prozesse strafft die Arbeitsabläufe. Herzstück ist eine Datenbank mit bis zu sechs Terabyte Leistung. In Echtzeit werden

die Daten im Kontrollzentrum ausgewertet und auf die Bildschirme gebracht. Von dort aus werden sie – oft vollautomatisch – an die unterschiedlichen Ziele der Hafenanlage verteilt.

Der Vertragsunterzeichnung ging ein Pilotprojekt voraus, das den Kunden überzeugte. T-Systems kann demnach die Effizienz im Hafen verbessern. Roland Salis, Deal Executive T-Systems, sagt: „Ziel des Projektes ist es gewesen, das Nervenzentrum für eine Betriebszentrale zu entwickeln, die es dem Kunden erlaubt, seine Betriebsabläufe zu vereinfachen und Echtzeit-Datenanalytik in seine Geschäftsprozesse zu integrieren. Es ermöglicht dem Hafen zudem, Ressourcen dank Echtzeitintegration und durch das Abstimmen von Ereignissen und Aktivitäten besser zu steuern und zuzuweisen.“

In 18 konkreten Anwendungsfällen wurden die Betriebsabläufe im

Hafen vereinfacht – oder beschleunigt. Dazu gehören die Zugangs- und Zufahrtskontrollen, das Container- und Lkw-Tracking sowie zahlreiche Arbeitsabläufe auf dem Wasser und im Kundenservice. Der High-Tech-Einsatz ermöglichte einen ganzheitlichen Überblick, optimierte die Verkehrsströme – und schob durch den beschleunigten Warenumsatz die Umsätze an. Mussten Lkws bislang oft Tage oder gar Wochen auf ihre Lieferung warten, so lässt sich die Beladung jetzt viel genauer steuern. Die Fahrer melden Verspätungen und erhalten umgekehrt automatische Warnungen bei Verzögerungen auf ihrer Strecke oder bei der Ankunft des Frachtschiffs. Per Geolokalisierung übermitteln On-Board-Units jederzeit den genauen Standort der Lkws und die Verweildauer auf dem Hafengelände und ermöglichen so situationsgerechte Umleitungen. ●

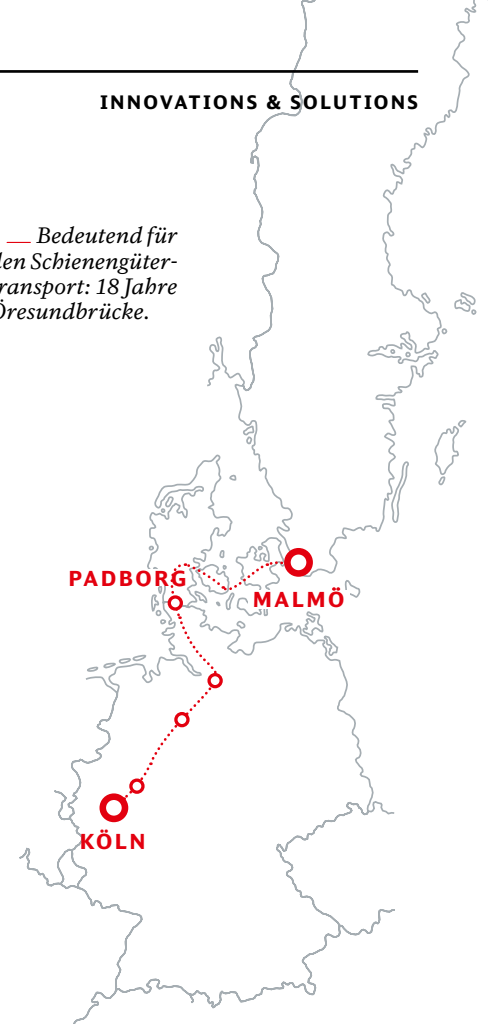


1 — Schiffe, Drohnen, Lkws: Durban smarter Containerhafen.

2 — Durchschnittlich 83.000 Container werden hier monatlich abgefertigt.



1 — Bedeutend für den Schienengütertransport: 18 Jahre Öresundbrücke.



Schneller von Schweden ins Ruhrgebiet

In 18 Stunden von Malmö nach Köln – mit einer neuen Direktverbindung erweitert DB Cargo sein Einzelwagennetzwerk und lässt das deutsche Ruhrgebiet und die Industrieregion Südschweden enger zusammenrücken.

Die neue Verbindung wurde im vergangenen September für die Konzerne SSAB und Outokumpu eingerichtet, um damit je Fahrt etwa 1.600 Tonnen Stahlprodukte zu transportieren – und das an sechs Tagen pro Woche. Die Resonanz auf diesen Ausbau des Netzwerkes war von Anfang an groß: Schon jetzt nutzen auch andere Kunden den neuen Zug, etwa für Papiertransporte. „Es gibt keine Beschränkungen, was Gewicht, Größe oder Gutart angeht – der Zug steht allen Kunden offen“, sagt

Katja Janschersky, Head of Rail Services Sweden. Mit der festen Laufzeit bietet der neue Zug den Skandinaviern hohe Planbarkeit zu wettbewerbsfähigen Konditionen, aber auch den idealen Zugang nach Mitteleuropa. Die Anschlüsse sind fast nahtlos: Köln-Gremberg ist ein zentraler Knotenbahnhof, der durch zahlreiche Fernverkehrsverbindungen an alle wichtigen Wirtschaftsstandorte Deutschlands angebunden ist. Darüber hinaus kann die Fracht im europäischen Netzwerk von DB Cargo weitertransportiert werden. So gibt es von Köln Shuttle-

Verbindungen in die gesamte Region sowie in die Niederlande, nach Belgien und Luxemburg. DB Cargo ist die einzige Güterbahn, die diese Direktverbindung zwischen Malmö und Köln im konventionellen Wagenladungsverkehr anbietet. Neben dem reinen Transport bietet DB Cargo seinen Kunden auch die Übernahme der kompletten Logistikkette von Tür zu Tür aus eigener Hand an – inklusive Vor- und Nachlauf in ganz Europa. Unkomplizierter kann der Weg auf die zentraleuropäischen Märkte kaum sein.

Aktuell ist die neue Verbindung vor allem für skandinavische Unternehmen interessant, die ihre Güter auf der europäischen Nord-Süd-Achse transportieren. DB Cargo entwickelt sein Netzwerk jedoch stetig entsprechend den Kundenwünschen weiter. So wird derzeit an einer Direktzugverbindung für die Rückrichtung gearbeitet – dem besten Zugang nach Skandinavien. ●



Katja Janschersky, Head of Rail Services Sweden
katja.janschersky@deutschebahn.com



1 — Über die Alpen: der Korridor von Amberieu nach Cuneo.

2 — Optimierter Mix aus Ealost- und Roost-Waggons.

3 — Bis zu 22 Waggons können gleichzeitig entladen werden.

Ende 2015 nahmen DB Cargo Logistics und Barbieri erste Gespräche auf und suchten gemeinsam nach einer zuverlässigen Lösung für die Door-to-Door-Schienentransporte des 1982 gegründeten Familienbetriebs. „Ziel des gemeinsamen Projektes war es, dem Kunden die gesamte Logistikkette ab dem Holzverladebahnhof in Frankreich inklusive Verladeterminplanung aus einer Hand anzubieten und operativ zu steuern“, sagt Clemens Pflästerer, Leiter Sales and Operations Center Timber bei DB Cargo Logistics. Und so begannen Pflästerer und sein italienischer Kollege Learco Limontini mit der Projektarbeit.

Das alte Transportkonzept rechnete sich irgendwann nicht mehr

„Ursprünglich gab es diesen Verkehr vor vielen Jahren schon einmal“, erinnert sich Clemens Pflästerer, „doch die Marktsituation in Frankreich sowie die Rahmenbedingungen veränderten sich im Laufe der Zeit so, dass sich das damalige Transportkonzept irgendwann nicht mehr rechnete.“ Barbieri, mit Sitz in Modena, ist seit mehr als dreißig Jahren erfolgreich im Holzsektor tätig und war auf das Fortbestehen des Verkehrs Richtung Italien angewiesen. Gezwungenermaßen musste das Unternehmen seinen Transport auf Lkw-Flotten verlagern. „Danach ist

Zurück auf die Schiene

Der italienische Holzhändler Barbieri Fratelli importiert jährlich mehr als 150.000 Kubikmeter Frischholz aus Frankreich nach Italien. Bis vor ein paar Jahren geschah das noch per Lkw. Diese Zeiten sind seit 2015 vorbei.

es uns einige Jahre leider nicht gelungen, den Verkehr für die Schiene zurückzugewinnen.“ Doch Learco Limontini und sein Team bewerteten die Chancen für einen schienenbasierten Neuanfang permanent neu.

„Wir haben heute ein stabiles Konzept“

Um den Korridor zwischen Amberieu und Cuneo zu reaktivieren und den alpenquerenden West-Süd-Verkehr für den Kunden wieder nachhaltig auf die Schiene zu verlagern, war es ein wesentlicher und neuer Ansatz, Holz-mengen von regional unterschiedlich gelegenen Holzverladebahnhöfen im Zentralmassiv in das Schienenkonzept zu integrieren. Erste Ideen für ein



500 km

Korridorlänge;
700 km Einzelstreckenlänge

Bis zu
90
Raummeter
Wagenkapazität



Ladepazität pro Zug:
22 Waggons gleichzeitig

neues verkehrsträgerübergreifendes Konzept waren schnell generiert und auch neue Partner zeitnah gefunden. „2015 starteten wir schließlich einen ersten Testballon“, erinnert sich Clemens Pflästerer. „Die Folgejahre 2016 und 2017 nutzten wir kontinuierlich dazu, den Verkehr weiter zu optimieren, sodass wir heute von einem effizienten Rundlaufkonzept sprechen können.“

Lösungsorientiert für den Kunden über die Alpen

Rund 500 Kilometer ist der reaktivierte Korridor lang. Er beginnt in der Gemeinde Amberieu in der Region Rhône-Alpes, im Südosten Frankreichs. „Amberieu ist der Hub auf französischer Seite“, erläutert Clemens Pflästerer den Ablauf. „Von dort verteilen wir den Zug sternförmig auf verschiedene Holzverladebahnhöfe bis in die Auvergne hinein.“ Nach der Beladung geht es zurück nach Amberieu. Von dort verläuft der Korridor weiter in Richtung Alpen im Südosten, wo die Strecke nach 300 Kilometern die hochalpine Grenze bei Modane passiert, ehe sie nach weiteren 200 Kilometern in Cuneo im Piemont endet. Dort wird der Zug in zwei Teilen zum Empfänger gebracht. „Die Mengen haben sich mittlerweile so gut entwickelt, dass wir heute zwei Garnituren im Dauereinsatz haben“, erzählt Pflästerer und Learco Limontini ergänzt: „Der gesamte Verkehr wird durch unser Büro in Novate Milanese operativ durchgeführt und betreut.“

Wiederanschluss des französischen Holzmarktes an Italien über die Schiene

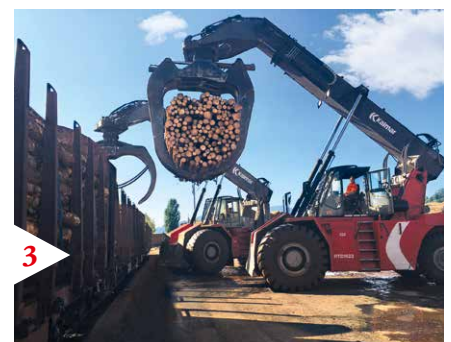
„Natürlich war es unsererseits auch ein Kalkül, dass dieser Verkehr für unsere Branche eine Signalwirkung haben würde“, sagt Clemens Pflästerer. Schließlich waren Bahntransporte von Rundholz aus Frankreich Richtung Italien nach Abfuhr der Holzmengen, verursacht durch Orkan Klaus, im Januar 2009 fast vollständig zum Erliegen gekommen. Also konzipierten Pflästerer und sein Team eine Kundenlösung, die einerseits das Potenzial

CHECKLISTE

Vier Gründe, wie Neu- und Bestandskunden vom Korridor profitieren:

- ✓ kürzere Leadtimes auf Basis effizienter Rundlaufkonzepte
- ✓ effiziente Zug- und Wagenauslastung
- ✓ professionelle vertriebliche Produktentwicklung und operative Steuerung
- ✓ Reduzierung der CO₂-Emissionen

einer kundenübergreifenden Branchenlösung für Timber hatte und andererseits einen nachhaltigen Anschluss des französischen Holz-Beschaffungsmarktes über die Schiene nach Italien realisierte. Auch jetzt, wo der reaktivierte Korridor sich als effizientes, geschlossenes Rundlaufkonzept etabliert hat, sind Clemens Pflästerer und Learco Limontini noch nicht am Ziel. Ihr Wille: die schienenseitige Erschließung des französischen Holzmarktes auch für weitere italienische Kunden über „ihren“ Korridor. ●



WAS MACHT EIGENTLICH ...

... EIN DISPONENT BEI DB CARGO?

Wie vielseitig die Arbeit eines Disponenten bei Europas größter Güterbahn ist, erzählt Rüdiger Horstmann, Mitarbeiter im Kundenservice am Standort Duisburg.



Das Aufgabenfeld eines Disponenten stellt mich jeden Tag vor neue Herausforderungen. Als Mitarbeiter Customer Service im Bereich Metals bin ich unter anderem Hauptansprechpartner für die Deutsche Edelstahlwerke Speciality Steel GmbH & Co KG. Zu meinen Hauptaufgaben zählen die Versorgung des Kunden mit leeren Güterwagen sowie die Planung von Transportaufträgen.

Ein typischer Auftrag beginnt mit einer Order für die Gestellung von Leerwagen zur Beladung mit Gütern. Außerdem beinhaltet er den Transport an einen Empfangsbahnhof zu einem vom Kunden gewünschten Termin. Insgesamt arbeiten 912 Kollegen im Kundenservice in Duisburg, davon 37 in meinem Team. Mein Arbeitstag beginnt morgens um 7 Uhr. Als Erstes prüfe ich, ob die Kundenaufträge des Vortages ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Im Bedarfsfall steuere ich nach. Während meiner Schicht betreue ich fünf Züge des Kunden Deutsche Edelstahlwerke Speciality Steel GmbH & Co KG, die aus dem Ruhrgebiet ins Siegerland verkehren. Dabei kann es natürlich vorkommen, dass Transporte aufgrund von Schäden am Wagen oder dem Ladegut ausgesetzt werden müssen oder ganze

UND WAS SAGT DER KUNDE?

„Die Zusammenarbeit mit Herrn Horstmann, insbesondere seine kundenorientierte und zeitnahe Unterstützung bei dringenden Anliegen, verläuft zu unserer vollsten Zufriedenheit.“

EDGAR FRANKE

Leitung Logistik Deutsche Edelstahlwerke
Speciality Steel GmbH & Co KG

Züge ausfallen. In so einem Fall informiere ich meinen Kunden über Unregelmäßigkeiten. Je nach Sachlage spreche ich mich mit der Produktion oder dem Wagenmanagement ab und suche nach Alternativen, die ich meinen Kunden zeitnah anbieten kann.

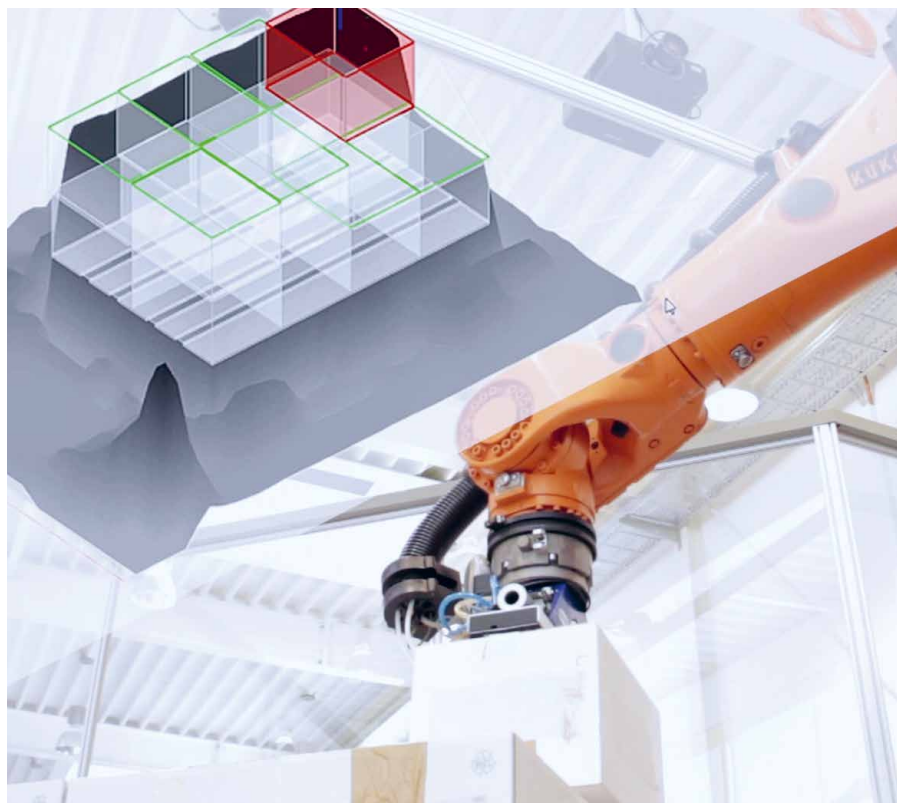
Um die vielfältigen Anforderungen der Disposition zur Zufriedenheit des Kunden erfüllen zu können, sind Besonnenheit, Kunden- und Lösungsorientierung entscheidend für diesen Job, besonders im Abweichungsmanagement. ●

Im kommenden November veranstaltet DB Cargo wieder den Disponententag für den Bereich Industrial im Kundenservicezentrum Duisburg. Treffen Sie unsere Mitarbeiter zu anregenden Gesprächen und Diskussionen!

Kontakt:
Kerstin Knepper

Telefon:
+49 203 454-1476

E-Mail:
kerstin.knepper@deutschebahn.com



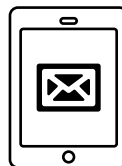
*Innovativ und
effizient: Die Logistik
bei DB Cargo.*

// AUSBLICK

AUF DIE TECHNIK KOMMT ES AN

DB Cargo ist fit für die Zukunft.

Welche technischen Lösungen oder Innovationen sind nötig, um die Supply Chain seiner Kunden möglichst effizient zu gestalten? Im Focus der nächsten Ausgabe von railways beleuchten wir, mit welchem Aufwand DB Cargo – oft hinter den Kulissen, aber immer nah am Kunden – den Takt im Logistiksektor vorgibt. Dazu muss man als Logistiker genau wissen, was der Kunde benötigt – am besten noch, bevor er es selbst weiß. Mit Predictive Analytics plant DB Cargo deshalb die Ressourcenbedarfe von Kunden mittels komplexer Datenanalyse tagesgenau und vorausschauend. Für die perfekte Umsetzung forscht DB Cargo im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an noch leiseren, energieeffizienteren und wirtschaftlicheren Güterwagen. Und an Lösungen zum autonomen Fahren, durch die Lokführer und Rangierbahnhöfe unterstützt werden. Außerdem hilft intelligente Sensortechnik bereits jetzt dabei, die Transportkette und Güter der Kunden nahezu lückenlos zu überwachen. Wir zeigen auch, welches Potenzial die Blockchain hierbei hat, die Transportkette noch transparenter zu machen. Und wir stellen die Spezialisten vor, die nötig sind, damit DB Cargo zukunfts- und konkurrenzfähig bleibt.



HIER RAILWAYS DIREKT ABONNIEREN

l-railways@deutschebahn.com

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

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

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

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

PROJEKTLEITUNG

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

KONZEPT/GESTALTUNG

MPM Corporate Communication
Solutions, Mainz

REDAKTION

MPM Corporate Communication
Solutions, Mainz

BILDNACHWEISE

DB Cargo: S. 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11,
15, 16, 17, 22, 25, 26, 30, 31, 34, 35,
41, 42 | Gettyimages: S. 1, 4, 14, 15,
21, 22, 29 | Spuipers fotografie:
S. 5, 35 | Plainpicture: S. 12, 13 |
Laif-Agentur: S. 18, 28, 35 | Salzburg
Research/wildbild: S. 19 | Stocksy:
S. 20 | KTB Burghausen: S. 29 | EBS
Universität: S. 36, 37 | dpa Picture
Alliance: S. 38 | iStock: S. 38 | Adobe
Stock: S. 39, 40 | Fibria Celulose
S.A.: S. 22, 24, 26 | J. Müller AG: S. 25

DRUCK

DB Kommunikationstechnik GmbH
Akazienweg 9
6287 Rheinstetten (Baden)

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umwelt-
freundlichem 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: +49 203 9851-9000