

railways

Das Kundenmagazin von DB Cargo



01/20



FOCUS

STARKE SCHIENE

Kunden im Fokus, Menschen im Blick.

→ Seite 08

*— DB Cargo will
wieder wachsen
und sucht dafür
neue Mitarbeiter,
die mit anpacken.*

Editorial



**Liebe Leserinnen
und Leser,**

wir erleben derzeit eine schwere Krise in Europa, der Coronavirus bestimmt das Leben der Menschen und bereitet Ihnen täglich neue Sorgen – auch jenseits der deutschen Grenzen. Dabei geht es vorrangig um die Gesundheit. Eng damit verbunden ist die Versorgungslage.

In dieser für uns alle schweren Zeit ist eine funktionierende Logistik von höchster Bedeutung: Ein großer Vorteil des Schienengüterverkehrs ist, dass wenige Menschen große Mengen transportieren. Er ist damit das am wenigsten vom Coronavirus gefährdete Verkehrsmittel.

Der Güterverkehr auf der Schiene arbeitet unverändert – auch grenzüberschreitend. Und nicht nur das, DB Cargo bietet zusätzliche Kapazitäten an und fährt, was der Lagerbestand seiner Kunden hergibt, um die Waren- und Materialströme am Laufen zu halten. Sprechen Sie uns an!

Jetzt ist echter Machergeist gefordert und diesen zeigen wir Ihnen auch in unserer aktuellen *railways*. Wir wünschen trotz stürmischer Zeiten viel Spaß beim Lesen!

Bleiben Sie gesund!

Herzlichst
Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Timmermans'. The signature is fluid and cursive.

Pierre Timmermans
Vorstand Vertrieb & Marketing, DB Cargo AG

Starke Schiene

02
Editorial

04
Inhalt

06
News

FOCUS

08
Interview: Dr. Sigrid Nikutta

Wie die neue Vorstandsvorsitzende von DB Cargo den Güterverkehr wieder in ein erfolgreiches Fahrwasser führen will.

12
Zugmenschen

Sie setzen aus Überzeugung auf die „Starke Schiene“ und fordern von DB Cargo immer wieder neue und innovative Lösungen: unsere Kunden. Wir lassen sie zu Wort kommen und setzen uns mit ihren Anliegen auseinander.

30
Vielfalt und Lernen

Über den Wandel der Mobilitätsbranche, die Rolle der Personalentwicklung und digitales Lernen bei DB Cargo.

04



— Immer in engem Kontakt mit DB Cargo: Anna Sonnenberg, Transportkoordinatorin bei Coca-Cola.

— Mit Virtual Reality können zahlreiche Ausbildungssituationen simuliert werden.



01/20



— Seit 20 Jahren
rangiert und
verlädt DB Cargo
für die OMV in
Burghausen.

CUSTOMERS & MARKETS

38**Partner rund ums Holz**

Optimale Rundläufe für das österreichische Sägewerksunternehmen Maresch.

40**Konsequent nachhaltig**

Porsche produziert und transportiert den neuen vollelektrischen Taycan CO₂-neutral.

INNOVATIONS & SOLUTIONS

42**Ein Klick in die Zukunft**

Mit link2rail wird der Schienengüterverkehr für die Kunden komfortabler und transparenter.

46**Schneller nach Fernost**

Effiziente Direktverbindung für Automobiltransporte von und nach China.

50**Neue Lösung**

Zukunftsorientierte Ergänzung der Transportlogistik für die Koehler Paper Group.

52**Die Gefahrgutmanager**

Der Werksrangierdienst und die Verladung in der OMV-Raffinerie Burghausen.

54**Was macht eigentlich ...**

... der Pulp & Paper Customer Service in Duisburg?

55**Ausblick & Impressum**

Besuchen Sie unsere Website und registrieren Sie sich für unseren Newsletter:

www.dbcargo.com/newsletteranmeldung

AWARDS

Unser Kundenmagazin ist ausgezeichnet: mit Gold bei den FOX AWARDS und einem Award of Excellence bei den ICMA Awards.





Ghislain Bartholomé, CEO von DB Cargo Belgien, strebt einen Marktanteil von 15 Prozent im Hafen von Antwerpen an.



CORONA-KRISE

DB Cargo kennt keine Grenzen

Das Coronavirus bedroht derzeit nicht nur die Gesundheit vieler Menschen, sondern auch die Lieferketten im grenzüberschreitenden Verkehr. Vor allem bei der Grenzabfertigung von Lastwagen ist mit längeren Wartezeiten zu rechnen. Nicht so auf der Schiene! DB Cargo kann kurzfristig Kapazitäten zur Verfügung stellen – zum Beispiel für Lebensmittel und Medikamente. „Auf uns ist Verlass. Wir sichern die Grundversorgung“, erklärt DB Cargo-Chefin Dr. Sigrid Nikutta. Voraussetzung: Die Beladung füllt mindestens einen Güterwagen.

DB Cargo steht im ständigen Austausch mit allen relevanten Behörden des Bundes und der Länder und folgt allen Empfehlungen des Robert Koch-Instituts. Alle Präventivmaßnahmen, um Infektionen bei Mitarbeitern vorzubeugen, wurden ergriffen. Sollte sich die betriebliche Lage verändern, sind die entsprechenden Notfallkonzepte für die Verkehre in finaler Abstimmung. Wir werden Sie in diesem Fall sofort auf all unseren Kanälen informieren: auf der Website, bei LinkedIn und bei Twitter. Die Bekämpfung dieses Virus ist eine große Aufgabe, an der wir gemeinsam mitwirken müssen. Bleiben Sie alle gesund! #FlattenTheCurve ●

NEUE LIZENZEN

DB Cargo Belgien fährt in eigener Regie

Mit Erhalt der A- und B-Lizenz ist die jüngste Landesgesellschaft von DB Cargo als Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr von Drittunternehmen abhängig und kann ab sofort aus eigener Kraft wachsen und Verkehre eigenständig durchführen. „Damit werden wir schlagkräftiger und können den belgischen Markt mit eigenen Ressourcen intensiv bearbeiten“, sagt Ghislain Bartholomé, CEO von DB Cargo Belgien. Bislang war DB Cargo mit der niederländischen Lizenz sowie mit Lineas als Subunternehmer sehr aktiv auf dem belgischen Markt. Insbesondere in den Häfen von Zeebrugge und Antwerpen: Autozüge von Zeebrugge nach Gelsenkirchen und Bochum, Chemieverkehre zum Logipart Burghausen, für Exxon oder zur BASF nach Ludwigshafen, intermodale Züge für Hupac und Kombiverkehr nach Italien oder Polen gehören zum Portfolio. Mit neuen Loks und mehr Personal will DB Cargo Belgien zukünftig seine Aktivitäten weiter ausbauen. „Wir arbeiten bereits an neuen Verbindungen nach Duisburg und Neuss“, so Bartholomé. DB Cargo Belgien ist seit 2018 in Belgien aktiv und beschäftigt 180 Mitarbeiter, darunter 94 Lokführer, 26 Rangierer und 14 Disponenten. Eine lokale Abfertigung für den Hafen von Zeebrugge wird demnächst errichtet. Das Unternehmen verfügt nun über einen unabhängigen Dispositions- und Kundendienst und ein neues IT-System. ●

AUSBILDUNGSOFFENSIVE



— Die neuen spanischen Kollegen in Köln-Gremberg mit ihren Ausbildern vom Standort.

WUSSTEN SIE SCHON ...

dass die Deutsche Bahn AG konzernweit im Jahr 2020

25.000

weitere Stellen besetzen wird?

dass dafür im Rangierdienst

600

Kolleginnen und Kollegen gesucht werden?

dass außerdem

2.300

neue Lokführerinnen und Lokführer eingestellt werden?

Spanische Quereinsteiger starten Ausbildung

Bereits seit Anfang des Jahres absolvieren die ersten drei Quereinsteigerinnen und 25 Quereinsteiger aus Spanien ihre Funktionsausbildung zum Triebfahrzeugführer. Vor den Auszubildenden liegt nun die neunmonatige Ausbildung an den Standorten Mannheim, Kornwestheim, Offenburg und Köln-Gremberg. Zur Vorbereitung haben die angehenden Lokführer bereits eine Einarbeitung bei der spanischen DB Cargo-Tochter Transfesa in Madrid und einen halbjährigen Deutschkurs erfolgreich durchlaufen. Rund 11.000 Menschen hatten sich auf die begehrten Stellen bei DB Cargo beworben, rund 100.000 neue Kolleginnen und Kollegen will die Deutsche Bahn in den nächsten Jahren noch einstellen. ●



— Die 1.500 PS starke Kurzstrecken- und Güter-Lok erzeugt rund 70 Prozent weniger Abgase.

HYBRIDLOKOMOTIVEN

Nachhaltige Rangierloks

Nach erfolgreicher Machbarkeitsstudie zur gemeinsamen Entwicklung einer neuen Hybridlokomotive ordert DB Cargo jetzt die ersten 50 Fahrzeuge. Weitere 50 Loks mietet die Güterbahn an. Ab 2021 starten die Vorbereitungen für die Montage im Rostocker Instandhaltungswerk von DB Cargo. Die 50 neuen Hybridloks werden 61 alte ersetzen und sind ein Baustein der DB-Strategie „Starke Schiene“, die auf Wachstum im Schienengüterverkehr setzt.

Dr. Sigrid Nikutta, DB-Konzernvorstand für Güterverkehr und Vorstandsvorsitzende DB Cargo: „Gemeinsam mit Toshiba setzen wir in einer entscheidenden Zukunftstechnologie Maßstäbe. Durch das alternative Antriebskonzept können wir die Arbeit in unseren Rangierbahnhöfen künftig ressourceneffizienter erledigen: Wir sparen 30 Prozent Energie und eine Million Liter Diesel im Jahr. Zudem sind die Fahrzeuge dank moderner Technik leichter für unsere Mitarbeiter zu bedienen.“ Die Hybridfahrzeuge ermöglichen neben einem deutlich geringeren Diesel-Verbrauch und niedrigeren Instandhaltungskosten eine höhere durchschnittliche Flottenverfügbarkeit und damit auch mehr Qualität für die Kunden. Zudem können die Batteriemodule von Beginn an zusätzlich extern geladen werden, was den Anteil erneuerbarer Energien im Schienengüterverkehr weiter erhöht. ●



IM GESPRÄCH MIT: DR. SIGRID NIKUTTA

Jetzt muss etwas passieren

Wie die neue Vorstandsvorsitzende von DB Cargo Dr. Sigrid Nikutta (50) den Güterverkehr wieder in ein erfolgreiches Fahrwasser führen will.

Frau Nikutta, Sie waren früher schon einmal im Unternehmen, dann sehr erfolgreich bei der BVG. Warum kommen Sie zurück?

__NIKUTTA Diese Frage höre ich in den letzten Wochen häufiger. Vorstand Güterverkehr im DB-Konzern und Chefin von DB Cargo zu sein, ist eine der größten Herausforderungen, die es in unserer Branche derzeit in Deutschland gibt. Das reizt mich natürlich. Und ganz sicher wird es mir helfen, dass ich ja nicht so ganz die „Neue“ bin. Ich bin davon überzeugt, dass ich zu einer sehr spannenden Zeit wieder zur Deutschen Bahn komme. Alle Beteiligten – das heißt das Unternehmen selbst, die Politik, die Interessenvertretungen – wissen: Jetzt muss im Güterverkehr etwas passieren.

Sie starten mit einem Wissensvorsprung...

__NIKUTTA Ja, die Materie ist mir nicht fremd. Vor meiner BVG-Zeit war ich schon zehn Jahre bei DB Cargo und

dadurch kenne ich das Geschäft bereits. Das ist ein großer Vorteil, den ich gedenke auch einzusetzen. Ich bin davon überzeugt, dass es uns gelingen wird, den Güterverkehr wieder in ein erfolgreiches Fahrwasser zu führen.

Was sind mit Ihrem noch frischen Blick die größten Herausforderungen bei DB Cargo?

__NIKUTTA Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass wir einen realen und messbaren Beitrag zum Schutz unserer Umwelt leisten können. Aus diesem Grund sehe ich unsere gemeinsame und fraglos größte Herausforderung darin, in möglichst naher Zukunft spürbar mehr Waren und Güter auf der Schiene durch unser Land und ganz Europa zu befördern.

Politik und Kunden wollen mehr Güter auf die Schiene verlagern – sogar viel mehr. Das klingt nach einem erfreulichen Zuwachs an Aufträgen. Wie wollen Sie diese Aufgabe bewältigen?

__NIKUTTA Wie gesagt, ich verstehe diese Forderung als Herausforderung, und es wird eine meiner ersten Aufgaben sein, mit allen erfahrenen Kolleginnen und Kollegen der DB genau daran zu arbeiten. Denn je besser es uns gelingt, ein absolut verlässlicher Partner für die Wirtschaft zu sein, umso schneller wird

DR. SIGRID NIKUTTA

VITA

1997: Leiterin Fortbildung, Verkauf, Marketing im Dienstleistungszentrum Bildung

2001: Leiterin Personal/Soziales bei der DB Cargo AG

2010: Vorstand Produktion von DB Cargo Polska

2010: Vorstandsvorsitzende und Vorstand Produktion der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Seit Januar 2020: Vorstand Güterverkehr der Deutschen Bahn AG und Vorstandsvorsitzende der DB Cargo AG

das Vertrauen in unsere Leistungsfähigkeit wachsen. Und statt Lkw-Kolonnen auf unseren Autobahnen und Landstraßen wird es wieder ganz selbstverständlich, die Masse der Güter über die umweltfreundlichere Schiene zu befördern. Wichtig wird sein, wie wir schnell die Infrastruktur entwickeln beziehungsweise welche alternativen Wege möglich sind.

Welches sind die wichtigsten Stationen Ihrer Karriere und wie gehen Sie mit Misserfolgen um?

__NIKUTTA Schon während meines Studiums bin ich direkt bei der ▶

— Sigrid Nikutta kennt sich mit Bahnen und Güterverkehr aus.

► Horstmann-Gruppe in Bielefeld, einem mittelständischen inhabergeführten Unternehmen, eingestiegen. Als direkte Mitarbeiterin des Inhabers habe ich Unternehmenssteuerung und Sanierungen aus erster Hand gelernt. Kurz nach der Bahnreform bin ich dann zur DB nach Dresden gegangen. Daraus wurden dann mehr als 14 Jahre Deutsche Bahn, davon zehn Jahre bei DB Cargo. Mein Wechsel zu den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) war medial von Schlagzeilen wie „Der Knochenjob geht an eine Frau“ oder „Die Quadratur des Kreises“ begleitet. Sie sehen, mein bisheriger Berufsweg hatte schon seine Herausforderungen. Das hilft mir heute, die vor mir liegenden Aufgaben gut einzuschätzen und Prioritäten richtig zu setzen.

Wie wichtig sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?

___ **NIKUTTA** Ich habe gelernt, dass ein gutes Team eine, wenn nicht die Voraussetzung für ein erfolgreiches Tun ist. Ich hatte das Glück, überall, wo ich tätig war, immer auf Menschen zu treffen, die – so unterschiedlich auch ihre Biografien, ihre Erfahrungen und Metiers waren – Fähigkeiten und Kenntnisse hatten, von denen ich lernen konnte. Egal in welcher Branche wir arbeiten, der Schlüssel zum Erfolg sind immer all die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die an ihrem konkreten Arbeitsplatz mit ihrem ganz persönlichen Engagement dafür sorgen, dass Führungsentscheidungen auch ihre Wirkungen entfalten können.

Wie würden Sie Ihren Führungsstil beschreiben?

___ **NIKUTTA** Ganz ohne Frage bin ich ein sehr zahlen-, daten- und faktenorientierter Mensch. Selbstverständlich vertraue ich Experten und erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ich muss aber immer auch selbst analysieren und verstehen, welche Aufgabe sich uns stellt und welche Lösungswege beschritten werden müssen. Darum werde ich auch bei DB Cargo immer viel vor Ort sein und mit den Menschen das Gespräch suchen, die direkt und unmittelbar an der gestellten Aufgabe



arbeiten. Nur wenn wir alle gemeinsam davon überzeugt sind, dass wir es schaffen können, dann schaffen wir es auch. Ich kann zuhören, lasse mich auch überzeugen und stehe dann zu meinen Entscheidungen.

Gab es hier im Lauf der Zeit Veränderungen?

__NIKUTTA Natürlich, es wäre ja auch ganz furchtbar, wenn wir uns nicht mehr ändern würden. Ganz ohne Frage haben mich die letzten fast zehn Jahre bei den Berliner Verkehrsbetrieben geprägt. So groß Berlin auch ist – und die BVG ist ja bekanntermaßen das größte deutsche Nahverkehrsunternehmen –, so konzentriert auf einen sehr großen Raum sind die betrieblichen Herausforderungen zum Funktionieren des breit gefächerten ÖPNV-Angebotes einer Metropole. Auf diese Vielfalt, zu der auch Themen wie Finanzierung, Instandhaltung der Infrastruktur, Digitalisierung und ganz vorn in erster Reihe die Fahrgäste stehen, muss man sich dann voll und ganz einlassen. Wie wichtig Image und Kommunikation sind, habe ich ganz deutlich wahrgenommen.

Bauch oder Kopf? Wer gewinnt öfter, wenn Sie Entscheidungen treffen?

__NIKUTTA Kopf – und gern nach intensiver, aber kurzer Diskussion mit dem Kollegenteam. Und wenn dann der Bauch grummelt und inzwischen nach der bekannten Berliner Art meckert, dann hilft es, einen Moment innezuhalten und etwas weniger involvierte Menschen nach ihrer Sicht der Dinge zu befragen. So kann es auch vorkommen, dass der Bauch mal einen Sieg davonträgt.

__ Die Bahn soll künftig wieder die Masse an Gütern transportieren und nicht mehr der Lkw.

„Der Schlüssel zum Erfolg sind immer die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.“

Was erwarten Sie von Ihrem Führungsteam und den Mitarbeitern bei DB Cargo und welche Eigenschaften halten Sie für besonders wertvoll?

__NIKUTTA Offenheit. Mit größter Offenheit – ehrlich, kritisch und mutig Verbesserungen ansprechen – aber immer sachlich ihre oder seine Meinung sagen. Probleme benennen ist wichtig, aber dann auch Ideen und Vorschläge, wie man sie beheben kann, was man bewahren und was man verändern sollte. Nichts auf die lange Bank schieben. Und unbedingt ein gutes Zeitmanagement. Die Konzentration auf das Wesentliche und direkte Kommunikation mit allen Beteiligten im Unternehmen.

Erlauben Sie uns ein paar weitere persönliche Fragen: Sachbuch oder Roman – welches Buch haben Sie zuletzt gelesen und für welchen Autor können Sie sich begeistern?

__NIKUTTA Einen über 30 Jahre alten Klassiker: „Das egoistische Gen“. Ein übrigens sehr unterhaltendes Sachbuch. Der britische Evolutionsbiologe Richard Dawkins wirft hier die These auf, dass wir Menschen von unseren von Generation zu Generation cleverer werdenden Genen gesteuert werden. Ich will nicht zu viel verraten, aber der Autor stellt auch fest, dass wir diesem „Schicksal“ nicht hilflos ausgeliefert sind.

Fernsehen, Kino, Theater – was haben Sie zuletzt gesehen und haben Sie eine Empfehlung für die Kollegen?

__NIKUTTA Hier bin ich alles andere als eine Expertin. Daher höre ich gern auf Empfehlungen. Fernsehen und Radio nutze ich fast nur wegen der Nachrichten.

Womit beschäftigen Sie sich in der Freizeit?

__NIKUTTA Möglichst jede freie Minute gehört der Familie und meinen Freunden. Wenn sich dann noch Zeit findet, jogge ich gern. Das macht den Kopf so wunderbar frei und schafft damit Platz für neue Ideen, von denen einige beim Laufen im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke bleiben; aber die eine oder andere hat es schon geschafft, sich durchzusetzen.

Wie sehr wird sich Ihr neuer Job von Ihrem vorherigen unterscheiden? Werden Sie zum Beispiel häufiger in Mainz als in Berlin sein?

Ganz sicher werde ich viel Bahn fahren. Ein Standbein ist in Berlin, eines in Mainz. Die Kunden und Kooperationspartner sind in ganz Europa – genauso wie die Standorte von DB Cargo. Wenn ich nun mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sprechen will, muss ich das planen. Bisher ging ich einfach zur nächsten Haltestelle. Darum hat für mich das Jahr 2020 mit dem Besuch aller großen DB Cargo-Standorte begonnen. Ich habe mich den Kolleginnen und Kollegen vorgestellt und viele gute, produktive Gespräche geführt.

Was haben Sie sich persönlich für das Jahr 2020 vorgenommen?

__NIKUTTA Das wird mit Sicherheit ein extrem herausforderndes Jahr – darauf stelle ich mich auch persönlich ein. Mir ist wichtig, gut bei der DB anzukommen und hoffentlich schon bald sagen zu können: Wir sind auf dem richtigen Weg. ●

Zugmen

schen

Sie setzen aus Überzeugung auf die „Starke Schiene“ und fordern von DB Cargo immer wieder neue und innovative Lösungen: unsere Kunden. Wir lassen sie zu Wort kommen und setzen uns mit ihren Anliegen auseinander.

Der Einfallsreiche

**„Als ich vor ungefähr
16 Jahren mit den
Bahntransporten anfang,
musste ich noch richtig
kämpfen, damit
die DB überhaupt für
uns fährt.“**

HOLGER NIEMEIER
Heinrich Niemeier GmbH & Co. KG

A portrait of a middle-aged man with grey hair and a beard, wearing a blue button-down shirt. He is smiling slightly and looking towards the camera. The background is a blurred industrial or office setting with large windows.

Der Flexible

**„Mit Herrn Niemeier
habe ich einen
Ansprechpartner als
Kunden, den ich sehr
schätze und mit dem wir
über alle Themen offen
sprechen können.“**

MARKUS TIBURCZY
Vertriebsbereich Industrial,
Vertriebsteam Coal DB Cargo

Die Anpackende

„Aktuell bauen wir unseren Gleisanschluss in Lüneburg um, damit der ‚VIO Zug‘ direkt dort beladen werden kann.“

ANNA SONNENBERG
Transportkoordinatorin Coca-Cola





Der Planer

„Am Beispiel Coca-Cola kann man sehen, welche Vorteile eine Beladung am eigenen Gleisanschluss hat.“

TORSTEN BALAS

Teamleiter Dispatching DB Cargo Logistics



Der Erfahrene

**„Bei der Verlässlichkeit
der Einhaltung von
geplanten Laufzeiten
muss DB Cargo
unbedingt mehr tun.“**

JOACHIM THONAGEL
Director Logistics Distribution UPM



Die Kümmerin

„Aktuell erproben wir die ETA-Prognose für Ganzzüge in Deutschland.“

MARIT METZNER

Logistik-Expertin Pulp&Paper DB Cargo



Der Digitale

„Die Digitalisierung ist eine Grundvoraussetzung für die Stärkung und den Ausbau des Einzelwagensystems.“

DR. ERIC PFAFFMANN
Vice President Digital Customer Interface
DB Cargo



Der Kritische

**„Die Digitalisierungs-
offensive ist gut
und schön, aber
sie kann nicht alle
Probleme lösen.“**

SVEN KRUCK
Leiter Logistik Tyczka

Der Gestalter

**„Multimodale
Verkehrskonzepte
sind die Zukunft.“**

THORSTEN LÜTTIG
Leiter Intermodal Logistics
DB Cargo Logistics



Der Innovative

„Enormes Verlagerungspotenzial sehe ich im Intermodalverkehr.“

MARTIN SIGL
Leiter Logistik binderholz

Die Beziehungen zwischen Europas größter Güterbahn und ihren Kunden bestehen oft schon seit Jahrzehnten und sind traditionell eng. Deshalb wollte railways von DB Cargo-Kunden wissen, wie sie ihren Logistikpartner wahrnehmen und welche Erwartungen sie an ihn haben. Anschließend haben wir DB Cargo-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter gebeten, darauf einzugehen. Entstanden sind fünf spannende Paarungen.



— *Holger Niemeier und sein Mitarbeiter Horst Hohmann in der Kieswäsche in Sprotta bei Leipzig. Von dort fährt DB Cargo für die Firma Niemeier Ganzzüge nach Norddeutschland.*

Viel Kies und etwas Diesel

HOLGER NIEMEIER

Heinrich Niemeier GmbH & Co. KG

Als ich vor ungefähr 16 Jahren mit den Bahntransporten anfang, musste ich noch richtig kämpfen, damit die DB überhaupt für uns fährt. Letztlich konnten wir aber mit unseren Kundenberatern alle Unwägbarkeiten aus dem Weg räumen. Mittlerweile fahren wir von unserer hauseigenen Kieswäsche Sprotta bei Leipzig in der Regel drei Ganzzüge pro Woche als DB **plantrain** mit jeweils rund 2.000 Tonnen nach Cloppenburg. Um diese Mengen darstellen zu können – und so auch die Kapazität des DB **plantrain** sicherzustellen –, haben wir in Cloppenburg einen großen Umschlagplatz errichtet, von dem aus auch andere Kunden beliefert werden.

Während der Sommermonate haben wir jedoch immer wieder gemerkt, dass auch Lokführer Ferien machen. Denn gerade in diesen Zeiten fielen besonders viele Samstagszüge aus. Wir haben den Fahrplan dann in Zusammenarbeit mit DB Cargo so entwickelt, dass wir im Sommer auf etwa zehn Samstagszüge verzichten, was der Stabilität des gesamten Systems gutgetan hat. Vergangenes Jahr konnten wir diese Sommerpause als Reserve nutzen, um zusätzliche Mengen auf einer anderen Verbindung zu fahren. Da unsere Kundenbetreuer und die Disposition in Duisburg sehr engagiert sind, konnten diese Verkehre realisiert werden.

Der benötigte Vorlauf zeigt aber, was für ein Riesengeräte DB Cargo und wie komplex die Produktion zum Teil ist. Einerseits ist es gut, dass auf den Hauptstrecken elektrisch gefahren wird. Aber auf der letzten Meile kommen meistens nur Dieselloks zum Einsatz. Diese Schnittstelle zwischen E-Lok und Rangierlok zeigt, wie die Zahnräder immer ineinandergreifen müssen, damit die Züge planmäßig fahren können. Mein Wunsch wäre deshalb, diese Schnittstellen – vielleicht mittels Hybridloks – zu reduzieren, um so die Flexibilität zu erhöhen und neue Verkehre oder Absatzmärkte zu erschließen. ●



MARKUS TIBURCZY
DB Cargo

Niemeier

Zum Produktportfolio von Niemeier gehören Beton- und Kalksandsteine, Transportbeton, Sand und Kies. Niemeier ist an 17 Standorten in der Nordhälfte Deutschlands vertreten.

Ich betreue die Firma Niemeier erst seit ungefähr einem Jahr, bin aber seit zwölf Jahren im Team Baustoffe und kenne die Transporte von meinen Vorgängern recht gut. Mit Herrn Niemeier habe ich einen Ansprechpartner als Kunden, den ich sehr schätze und mit dem ich über alle Themen offen und konstruktiv sprechen kann.

So kam es auch, dass wir uns rasch auf die Nutzung der Sommerpause für zusätzliche Transporte verständigt haben. Weil sich das System bewährt hat, wollen wir dieses Jahr analog verfahren.

Als DB Cargo wollen wir Güter so umwelt-schonend wie möglich transportieren, da ist der

Einsatz von E-Loks die erste Wahl. Die sogenannte letzte Meile wird größtenteils noch mit Diesel gefahren, weil in den Gleisanschlüssen im Regelfall keine Oberleitungen vorhanden sind. Hier wollen wir in die von Herrn Niemeier genannten Hybridloks investieren, Schnittstellen

16 Jahre

fährt DB Cargo nun schon für Niemeier.



reduzieren und Kapazitäten für zusätzliche Transporte schaffen. Eine höhere Flexibilität sowie schnellere Reaktionsfähigkeit werden wir dort ebenfalls erreichen. Es gibt am Markt die verschiedensten Möglichkeiten einer dualen Antriebsweise. Diese Anschaffungen können nur leider nicht von heute auf morgen realisiert werden.

Ich bin sicher, dass uns bei einer Neukonzeption mit durchgängiger Traktion Hybridloks weitere Möglichkeiten für Neuverkehre auf die Schiene gemeinsam mit Herrn Niemeier eröffnen. ●

Effizienter dank Gleisanschluss



ANNA SONNENBERG
Coca-Cola

Genau vor vier Jahren haben wir am Coca-Cola-Standort in Lüneburg gemeinsam mit DB Cargo den Getränketransport über die Schiene gestartet. Für den Start wurde eine Route von Lüneburg an einen Coca-Cola-Standort in Süddeutschland ausgewählt, der regelmäßig mit VIO-Produkten versorgt wird. Die Belieferung dieses Standortes wurde somit vollständig von der Straße auf die Schiene verlegt. Die operative Steuerung dieser Verkehre erfolgt komplett durch DB Cargo Logistics.

Für die Durchführung der Transporte haben wir mit DB Cargo einen genauen Zeitplan von der Übergabe bis zur Entladung abgestimmt. Nachdem das erfolgreich umgesetzt wurde, sind weitere Routen im Einzelwagen- und im Kombinierten Verkehr dazugekommen.

Im vergangenen Jahr haben wir außerdem das gemeinsame Projekt „VIO-Zug“ gestartet, bei dem wöchentlich ein Ganzzug von Hamburg nach Köln und wieder zurück fährt. Dafür setzt DB Cargo Curtainside-Wechselbrücken ein, die sowohl seitlich als auch vom Heck bestückt werden können.

Aktuell bauen wir unseren Gleisanschluss in Lüneburg um, damit der „VIO-Zug“ direkt dort beladen werden kann. Das spart uns nicht nur Zeit beim Umladen, sondern reduziert auch die Anzahl an Zwischentransporten. In dem Zusammenhang gibt es noch ein paar Herausforderungen, vor allem bei der Anbringung der Ladungssicherung. Aber ich bin sicher, dass wir diese zusammen mit den DB-Mitarbeitern lösen können. ●



TORSTEN BALAS
DB Cargo Logistics

Coca-Cola

In Deutschland ist Coca-Cola mit mehr als 80 alkohol-freien Getränken vertreten, die an 16 Standorten abgefüllt werden. Beliefert werden rund 325.000 Kunden in Handel und Gastronomie. Coca-Cola ist nach eigenen Angaben das größte Getränkeunternehmen in Deutschland.

Im Konsumgüterbereich ist alles immer eng getaktet. Da kommt es darauf an, die Zeitfenster zum Be- und Entladen genau einzuhalten, denn sonst funktioniert der auf dem Papier so schöne Plan nicht mehr.

Zusammen mit Coca-Cola arbeiten wir deshalb gerade daran, eine mögliche Quelle für Verspätungen auszuschalten – und das ist der derzeit noch stattfindende Lkw-Verkehr mit den Curtainsidern zwischen Lüneburg und dem Container-Terminal in Hamburg. Dazu wird die Kapazität am Gleisanschluss ausgebaut, wo ja bisher schon Schiebewardwagen beladen werden.

Auf Coca-Cola kommt dadurch jetzt das Thema Ladungssicherung zu. Der Grund: Bei den verwendeten Schiebewardwagen ist kaum Ladungssicherung nötig und bei den Curtainside-Containern übernimmt das bisher der Lkw-Fahrer – aber den wird es ja künftig nicht mehr geben.

Unsere Verladeberater werden deshalb auf den Kunden zugehen, das bestmögliche Konzept für Beladung und Ladungssicherung entwickeln und auch eine Testbeladung durchführen. Das hört sich vielleicht erst einmal kompliziert an, aber letztlich sprechen wir hier über wenige Minuten zusätzlichen Aufwand. Dem steht

am Ende ein stabilerer Transport mit weniger Unwägbarkeiten gegenüber. Am Beispiel Coca-Cola kann man sehen, welche Vorteile eine Beladung am eigenen Gleisanschluss hat und dass es sich auch lohnen kann, mehr Kapazitäten zu schaffen. ●

3,8 Mrd.

Liter Getränke hat Coca-Cola 2018 abgesetzt.



Ankunftsprognose sehnlichst erwartet

JOACHIM THONAGEL
UPM



MARIT METZNER
DB Cargo



Ich arbeite ich UPM Communication Papers und bin im Bereich Logistics Distribution für Bahnverkehre zuständig. Wir stellen Druckpapiere her und versenden somit in erster Linie Papierrollen in verschiedenen Abmessungen für Zeitungen, Zeitschriften und Kataloge, aber auch Paletten mit Format- und Kopierpapier. Für den Transport nutzen wir bahnseitig das Einzelwagensystem von DB Cargo und Kombinierte Verkehre.

Die Nutzung von Bahnverkehren ist seit Jahrzehnten ein wichtiger Bestandteil unserer Transporte. Die Gründung des Kundenservice-Centers in Duisburg vor über 20 Jahren haben wir zum Beispiel als Pilotkunde vom ersten Tag an aktiv mitgestaltet.

Für mich steht beim Schienentransport die Stabilität der Gesamtleistung im Vordergrund. Dazu gehört die Pünktlichkeit bei der Ankunft von Leerwagen bei uns in den Werksstandorten und im Hafen genauso wie die verlässliche Vorhersage der Anlieferung beim Kunden – Stichwort ETA, Estimated Time of Arrival. Diese ETA muss sich dynamisch anpassen, wenn es zu Verzögerungen kommt. Das muss für nationale und internationale Verkehre zeitnah umgesetzt werden und ist für uns sehr, sehr wichtig. Geringere Verzögerungen können in der Regel kompensiert werden, aber wir brauchen in diesen Fällen verlässliche Informationen.

Es ist aber auch schon vorgekommen, dass die Verspätung so groß war, dass wir schnell nachproduzieren und per Lkw liefern mussten. Bei der Verlässlichkeit der Einhaltung der geplanten Laufzeit muss DB Cargo also unbedingt mehr tun, und ich hoffe sehr, dass die aktuellen Anstrengungen – etwa beim Personalaufbau in entsprechenden Bereichen und Investitionen in die Digitalisierung – in diesem Jahr Früchte tragen. ●

UPM

UPM hat seine Wurzeln in Finnland und ist der größte Papierkonzern Europas. In Deutschland betreibt das Unternehmen sieben Standorte.

6,5 t

So viel wiegen die schwersten Papierrollen, die UPM mit DB Cargo versendet.



Als Expertin Logistik bin ich im Kundenservice Pulp & Paper bei DB Cargo in Duisburg tätig. Wir arbeiten ständig daran, die Qualität und Zuverlässigkeit der Papier- und Zellstofftransporte auf der Schiene zu verbessern. Dazu gehört unser Anspruch „One face to the customer“, also feste persönliche Ansprechpartner für unsere Kunden. Deshalb kennen Herr Thonagel und ich uns schon sehr lange und arbeiten eng und gut zusammen.

Meine Kollegen und ich haben das Kundenziel und die voraussichtliche Ankunft der Güterwagen immer im Blick und arbeiten mit Hochdruck daran, die geplante Laufzeit zu halten. Der Wunsch von Herrn Thonagel nach einer verlässlichen und frühzeitigen ETA-Prognose ist aufgenommen, technische Lösungen befinden sich in der Entwicklung. Aktuell erproben wir die ETA-Prognose für Ganzzüge in Deutschland. Die Umsetzung für komplexe Einzelwagenverkehre ist im Plan enthalten.

Aber schon jetzt arbeiten wir mithilfe der Technik und unserer Erfahrung jeden Tag daran, die Auswirkungen von Störungen zu minimieren. Dazu gehört zum Beispiel, dass wir bei geplanten Baustellen rechtzeitig nach alternativen Transportrouten suchen und diese den Kunden zeitnah zur Verfügung stellen. Auch bei unvermeidbaren Verspätungen, etwa durch Unfälle, gehen wir proaktiv mit einer aktualisierten Ankunftszeit auf die betroffenen Kunden zu.

Ich bin zuversichtlich, dass wir mit unserem Digitalisierungsprogramm link2rail künftig noch schneller reagieren und wirksamer gegensteuern können, wenn es Störungen gibt. Und ich freue mich, dass uns viele neue Kolleginnen und Kollegen – verstärkt Lokführer, Lokrangierführer und Wagenmeister – dabei unterstützen, die Stabilität der Gesamtleistung zu verbessern. Das wird Herr Thonagel sicher positiv aufnehmen. ●

Wie digital soll DB Cargo sein?

SVEN KRUCK
Tyczka

Der Transportanteil der Schiene beträgt in unserem Unternehmen rund 50 Prozent. Zuletzt haben wir die Mengen, die Tyczka mit DB Cargo transportiert, wieder gesteigert. Das Produkt Flüssiggas als Gefahrgut ist auf der Schiene bestens aufgehoben. Sie bietet vor allem Sicherheit und einen nachhaltigen Transport. Wir betreiben eine eigene Flotte mit mehr als 200 Druckgaskesselwagen, mieten weitere dazu und sind damit primär im Einzelwagensystem unterwegs. Deshalb wäre es zu begrüßen, wenn das Produkt Einzelwagen künftig wieder rentabel gestaltet werden kann.

An den überfüllten Lastwagenparkplätzen auf den Autobahnen ist erkennbar, dass die Straße am Kollabieren ist und dass es nicht ziel führend ist, weitere Transporte auf die Straße zu verlagern. Von der Politik wünsche ich mir deshalb, dass die Rahmenbedingungen für die Schiene weiter verbessert werden. Es müsste auch wieder mehr Güterverkehrsstellen und Knotenpunkte geben, damit auch wirklich mehr Güter auf der Schiene landen. In der Vergangenheit wurden die Kosten sehr stark auf die Nutzer übertragen. Beim Straßenbau und im Rahmen der Straßennutzung werden die Kosten des Netzbaus völlig sozialisiert und auf die gesamte Bevölkerung umgelegt. In Summe benötigen wir ein ebenso starkes und stabiles Schienennetz, wie es sich auf der Straße darstellt, um die Schiene vermehrt als belastbares und flexibles Transportinstrument zu nutzen.

Ganz persönlich wünsche ich mir von DB Cargo, dass das Unternehmen weiterhin verstärkt an den Basics arbeitet. Die Digitalisierungsoffensive ist gut und schön, aber sie kann nicht alle Probleme lösen. Es kommt auf das Commitment an, eine qualitativ gute Leistung zu einem fairen Preis zu bieten und eine klare Produktverantwortung zu übernehmen. Ein durchgängiger Informationsfluss zum Transportauftrag ist dabei ebenso eine Grundvoraussetzung. Wenn DB Cargo dies verbessert, werden der Güterverkehr innerhalb der Deutschen Bahn und der gesamte Bahnsektor davon profitieren. ●



DR. ERIC PFAFFMANN
DB Cargo



Tyczka

Flüssiggas ist das Thema, um das sich bei Tyczka alles dreht. Das Unternehmen transportiert, handelt mit und lagert Flüssiggas. Es baut und betreibt aber auch gastechnische Anlagen.

Wir fahren gerade die größte Rekrutierungsoffensive der letzten Jahre. Und wir investieren in den Ausbau unserer Kapazitäten, um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und gleichzeitig unsere Qualität zu steigern. Wir vergrößern unsere Flotte, zum Beispiel bei Multisystem-Loks und neuen Güterwagen mit Spezialausstattung, um die von Ihnen angesprochenen Basics zu verbessern.

Wir wissen zudem, dass das Einzelwagensystem für unsere Kunden sehr wichtig ist. Wir wollen es deshalb definitiv stärken und ausbauen. Die Digitalisierung ist dabei eine der wesentlichen Grundvoraussetzungen, damit uns das gelingt. Sie hilft uns dabei, günstige Lösungen zu finden.

Wir wollen den Schienengüterverkehr komfortabler und unkomplizierter machen. Da führt an einem verbesserten Informationsfluss und einer einfacheren Abwicklung des Geschäfts kein Weg vorbei. Deshalb arbeiten wir auch intensiv an link2rail, das jetzt nach und nach ausgerollt wird.

link2rail ist modular und skalierbar konzipiert. Kernprozesse im Bahngeschäft, wie die Bestellung von Güterwagen und die Beauftragung von Sendungen, bis hin zur Rechnungsansicht können mit link2rail einfach und übersichtlich durchgeführt werden. Die Transparenz bezüglich der Sendungen ist wichtig, damit die Logistikkette effizient gesteuert werden

kann. Ein wesentlicher, erreichter Meilenstein mit link2rail ist daher die Schaffung einer konsistenten, im Schienengüterverkehr einmaligen Datengrundlage beim Tracking und Tracing. Wir stellen unseren Kunden die Lösungen in der Form zur Verfügung, wie sie sie benötigen: online im Portal oder per direkter Anbindung an das Kundensystem.

Wichtig ist, dass wir den Weg für einen starken Güterverkehr gemeinsam gehen. link2rail ist für uns ein Baustein, der den Zugang zur Schiene vereinfacht. ●

200

eigene Druckgaskesselwagen besitzt Tyczka. Weitere werden dazugemietet.



Holz gehört auf die Schiene

MARTIN SIGL
binderholz



binderholz arbeitet schon seit vielen Jahren sehr gut mit DB Cargo Logistics zusammen, unsere Transport-Volumina auf der Schiene steigen.

binderholz hat mit DB Cargo Logistics kürzlich ein „Green Logistics“-Konzept gemeinsam umgesetzt mit täglichen Schienentransporten von Kösching/Ingolstadt in die Nordhäfen. Damit nehmen wir in relativ kurzer Zeit 1.600 Lkw-Transporte von der Straße! Ein weiteres Beispiel erfolgreicher Transportverlagerung auf die Schiene sind unsere bis zu 34 Meter langen BSH Brettschichtholzelemente.

Die intensive Zusammenarbeit hat auch im Bereich unserer BBS/CLT Massivholz-Bauelemente zu einer ständig wachsenden Wagenanzahl im internationalen Einzelwagenverkehr geführt. Diese Transportverlagerung im Long-Distance-Verkehr macht uns als führenden Hersteller des ökologischen Baustoffes BBS/CLT ganz besonders stolz und wir sehen generell die Ökologisierung unserer Transporte als große Verpflichtung.

Wir könnten sogar noch mehr Züge fahren, stoßen jedoch manchmal auf mangelnde personelle Ressourcen bei Lokführern, Verschubpersonal, Wagenmeistern oder auch fehlendes Wagenequipment. Enormes Verlagerungspotenzial sehe ich zusätzlich im Intermodalverkehr. Dieses Angebot müsste aus meiner Sicht von DB Cargo Logistics noch weiter ausgebaut werden.

Die Wirtschaft benötigt zusätzliche Transportverlagerung, denn der Kollaps auf der Straße ist absehbar. ●



THORSTEN LÜTTIG
DB Cargo Logistics

binderholz

Gestartet als Holzhandel, deckt das Unternehmen heute die gesamte Wertschöpfungskette vom Sägewerk über die Produktion verleimter Massivholzprodukte bis zur Verwertung von Sägenebenprodukten ab.

Insbesondere die Holzbauelementverkehre von binderholz sind immer intermodal, weil Produkte wie beispielsweise das BBS Brettsperrholz zu den Baustellen müssen und diese fast immer nur über die Straße erreichbar sind. Deshalb verstehe ich sehr gut, dass Herrn Sigl das Thema so wichtig ist.

Gemeinsam mit Herrn Sigl und den Vertriebskollegen von DB Cargo Logistics wurden bereits einige intermodale Transportkonzepte entwickelt. Dabei haben wir uns neben der Prüfung, wo und wie wir von der Straße auf die Schiene oder umgekehrt kommen, wenn es keine Gleisanschlüsse gibt, insbesondere auch über die Entwicklung von produktspezifischen Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs ausgetauscht. Dabei beziehen wir auch unsere europäischen Railports mit ein.

Die Entwicklung solcher Konzepte bereichsübergreifend zu unterstützen, ist unsere Aufgabe als Team „Intermodal Logistics“. Neben Timber sind wir auch für die anderen multimodalaffinen Branchen von DB Cargo tätig. Multimodale Verkehrskonzepte sind die Zukunft.

Ganz allgemein ist es allerdings auch immer wichtig, sich über den Rückweg Gedanken zu machen. Ohne Rückladung sind viele Transporte nicht profitabel, dafür sind die Margen zu klein. Transportlösungen, bei denen produktspezifisch entwickelte KV-Ladeeinheiten zum Einsatz kommen, müssen nicht nur den Anforderungen des Schienen- und Straßentransports genügen. Sie müssen idealerweise auch noch für Produkte anderer Kunden genutzt werden können.

Das sind alles spannende Herausforderungen, bei denen wir unsere Kunden mit logistischen Anforderungen gerne unterstützen, damit sie die umweltfreundliche Schiene genauso selbstverständlich nutzen können wie andere Verkehrsträger. Darüber hinaus stehen unsere Green-Logistics-Produkte **DBeco plus** oder **DBeco neutral** zur Verfügung. Damit leisten wir einen wichtigen und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz. ●

34 m

lang war das längste Holzbauteil, das binderholz bisher mit DB Cargo Logistics transportiert hat.



Vielfalt ist Teil unserer DNA

Jörg Hübner, verantwortlich für HR-Development bei DB Cargo, über den Wandel der Mobilitätsbranche und die Rolle der Personalentwicklung (PE).

DB Cargo steht in der Beliebtheit europäischer Arbeitgeber meist oben in den Ranglisten der Umfrage-Institute. Zu Recht, denn DB Cargo investiert viel, um neue Mitarbeiter zu qualifizieren und an das Unternehmen zu binden. Jörg Hübner, verantwortlich für Ausbildung und Personalentwicklung, über nachhaltige Mitarbeiterbindung, passgerechte Qualifizierung und Diversität als Wettbewerbsvorteil.

Herr Hübner, Digitalisierung, Demografie, Diversität – die Mobilitätsbranche wandelt sich gerade von Grund auf. Welche Rolle kommt der Personalentwicklung bei DB Cargo dabei zu?

__ JÖRG HÜBNER Neben den Herausforderungen durch diese drei Megatrends haben wir als DB Cargo die unternehmerische Herausforderung, aus einer wirtschaftlich sehr kritischen Situation heraus auf den Wachstumspfad zu kommen. Wir wollen durch Verkehrsverlagerung auf die Schiene einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dafür braucht es qualifizierte und motivierte Mitarbeiter. Die Personalentwicklung ist daher erfolgskritisch für das Geschäftsmodell DB Cargo.

Haben Sie dafür ein konkretes Beispiel?

__ HÜBNER Sehr deutlich wird das durch unsere Zuführungs- und Qualifizierungsoffensive (ZuQ): Wir können die für den Eisenbahnbetrieb

benötigten Fachkräfte nicht auf dem Arbeitsmarkt finden, wir müssen sie jeweils selbst ausbilden. Und aufgrund demografischer Abgänge und unserer Wachstumsziele mehr als jemals zuvor. Bis 2016 hatten wir keine nennenswerte Zuführung neben der Berufsausbildung. Das musste alles aufgebaut und entwickelt werden. Wir haben dazu extra ein umfassendes Programm aufgebaut, an dem wir gemeinsam mit Kollegen im HR-Bereich und der Produktion arbeiten.

So haben wir es 2019 geschafft, mehr als 1.300 Quereinsteiger in die Ausbildung für unsere operativen Funktionen im Eisenbahnbetrieb zu bringen. Das sind 60 Prozent mehr als im Vorjahr und mehr als viermal so viele wie vor zwei Jahren. Personalseitig haben wir damit den Hebel auf

Wachstum umgelegt und die Trendwende geschafft. Netto kommen in den nächsten Jahren mehr neue Mitarbeiter an Bord, als wir durch Fluktuation verlieren.

Was hält die Personalentwicklung für die neuen Mitarbeiter bei DB Cargo parat?

__ HÜBNER Es beginnt mit einem frühen Onboarding, bei dem wir neuen Mitarbeitern bereits vor dem ersten Arbeitstag viele Informationen über eine digitale Plattform zur Verfügung stellen. Darauf folgt ein DB Cargo Welcome Day, der einen Überblick über das Geschäftsmodell bietet und die Integration der Mitarbeiter am Standort sicherstellt. Sind die Mitarbeiter an ihrem Arbeitsplatz angekommen, gibt es wie für alle eine ganze Reihe von Entwicklungsmöglichkeiten. Dazu zählen digitale Schulungsangebote in unserem Lernmanagementsystem, virtuelle Planspiele bis hin zu mehrjährigen Masterprogrammen – die Palette ist sehr breit. Aufgrund der Größe von DB Cargo und des Konzernverbundes Deutsche Bahn können wir diese Vielfalt anbieten und individuellen Bedürfnissen gerecht werden. Zur Wahrheit gehört aber auch: Wir schauen auch intensiv auf die betriebliche Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit. Wir erwarten, dass Entwicklungsmaßnahmen sich rechnen, das heißt direkt im Arbeitsalltag zur Wirkung kommen und auf unser langfristiges Geschäftsmodell einzahlen.

„Die Personalentwicklung ist erfolgskritisch für das Geschäftsmodell DB Cargo.“



— *Personalentwickler Jörg Hübner muss neue Mitarbeiter ins Unternehmen holen, ausbilden und möglichst auch binden.*

DB Cargo ist europaweit aktiv, welche Rolle spielt die PE dabei?

— HÜBNER Wir sind eine europäische Firma, unser Geschäft ist grenzüberschreitend und daher zwingend auch unsere Personalentwicklung. Kulturelle Vielfalt ist Teil unserer DNA, die wir gezielt fördern, zum

Beispiel über Austauschprogramme mit unseren europäischen Töchtern. Wir nutzen verstärkt unser europäisches Netzwerk als Personalabteilung, um auch im Ausland zu rekrutieren und für den deutschen Markt zu qualifizieren. Das entlastet unsere Zuführungs- und Ausbildungskapazitäten und wir etablieren langfristig neue Zugangskanäle.

Welche Rolle spielen Diversitätskriterien und Entwicklungshorizonte in der PE?

— HÜBNER Die Zeiten sind vorbei, dass für einen Einstieg nur die Besten mit einem möglichst hohen Schulabschluss gesucht werden. Heute zählen Motivation und der Wille zum dauer-

haften Lernen, dann kann man bei der Bahn sehr viel erreichen. Durch unsere europäische Aufstellung arbeiten wir ohnehin grenzübergreifend zusammen, was für viele Mitarbeiter auch zu Recht einen besonderen Reiz ausmacht. Über diese Vielfalt der Kulturen hatten wir schon gesprochen. Durch unsere Zuführungsmaßnahmen kommen nun neue Generationen mit jeweils eigenen Erwartungen und Ansprüchen in das Unternehmen. Uns gelingt es ganz gut, diese Vielfalt als Stärke zu nutzen, weil wir ein starkes, verbindendes Fundament haben: die Eisenbahnfamilie. Traditionell ist der Schienengüterverkehr eher ein männerdominiertes Geschäft. Umso mehr freut es uns, wenn auch junge Frauen den Beruf des Lokführers ►

— Rangierlokfürer gehören zu den meistgesuchten Bewerbern und werden als Quereinsteiger von DB Cargo ausgebildet.

► oder einen gewerblich-technischen Beruf bei uns erlernen wollen. Hier werden wir besser, dennoch ist dies auch noch ausbaufähig.

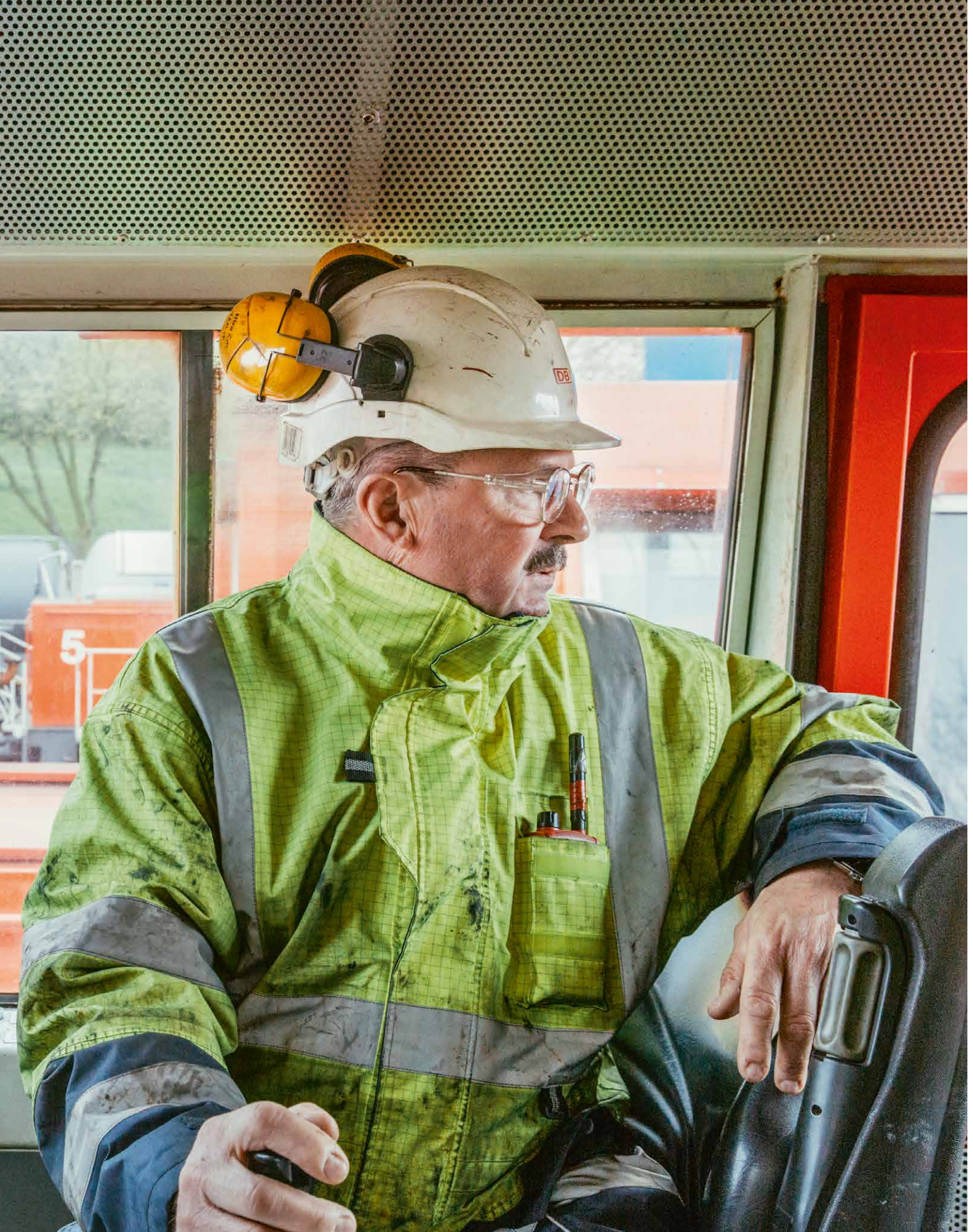
Lassen Sie uns abschließend über das Thema Personalentwicklung 4.0 sprechen. Welche Methoden und Instrumente sind hier für Sie entscheidend?

— **HÜBNER** Entscheidend ist vor allem die Einstellung und individuelle Haltung. Insbesondere die von uns geforderte und geförderte Eigeninitiative der Mitarbeiter ist ein wichtiger Aspekt. Auch als Personalentwickler sind wir aufgerufen, uns selbst intensiv mit den Themen Lernkultur, Agilität und Digitalisierung auseinanderzusetzen. Dann können wir wirklich wertschöpfend unsere unternehmerische Funktion erfüllen. Neben dem klassischen webbasierten Training und digitalen Lernmedien sind wir gerade dabei, Trainingseinheiten mittels 360-Grad-Videos interessanter zu gestalten. Auch Virtual-Reality-Brillen werden erprobt. Das Innovative daran ist nicht mehr die Technik, sondern der Anwendungsfall und der Mehrwert, den wir daraus für unser Geschäft ziehen. Immer dann, wenn es uns gelingt, neue Inhalte mit neuen Formen der Vermittlung klug zu kombinieren, sind wir im Spiel. Ein Beispiel: Unsere Azubis drehen ihre eigenen Lernvideos. Dadurch erleben sie unmittelbar digitale Formate, und wir sind sicher: Besser kann man Lerninhalte nicht verinnerlichen. ●



Isabelle Lutterbeck,
HR Development, DB Cargo AG
isabelle.lutterbeck@deutschebahn.com





Digitales Lernen auf allen Ebenen

Christian Dorn sorgt dafür, dass digitales Lernen immer stärker im DB-Konzern angenommen wird. Ein Besuch bei DB Training, Learning & Consulting in Frankfurt.

Zweiter Stock im Trainingszentrum von DB Training, Learning & Consulting in Frankfurt, nur drei Gehminuten vom Frankfurter Westbahnhof entfernt: Christian Dorn kommt gerade von einem Meeting. Er scherzt, lacht und nickt, als er den Virtual-Reality-Raum betritt. 45 Minuten Zeit habe er, mehr nicht.

Die Begeisterung des 37-jährigen Pädagogen für das Thema Virtual Reality (VR) und Augmented Reality (AR) ist ansteckend. Mit diesem Engagement haben er und seine Kollegen einen enormen Anteil daran, dass der Einsatz von VR bei DB Cargo keine

ferne Zukunftsvision ist, sondern Stück für Stück im Alltag ankommt. Denn als Senior Project Manager im Team New Learning Solutions bei DB Training Learning & Consulting entwickelt Christian Dorn neue Lernkonzepte.

New Learning Solutions – Partner für digitales Lernen

Das Team New Learning Solutions unterstützt DB Cargo bei der Entwicklung, Durchführung und Evaluierung von Inhalten, Medien, Plattformen und Methoden zum digitalen Lernen. Zum Team gehören Pädagogen,

erfahrene Spezialisten für Web-Based Trainings (WBT), Grafiker und Fachleute für Digitales, die mit einem Netzwerk aus spezialisierten Dienstleistern zusammenarbeiten. Gemeinsam konzipieren und realisieren sie eine große Bandbreite an Lernlösungen mit dem Ziel, das optimale Format für Lerninhalte und -ziele zu gestalten.

Mit einem Controller in der linken und einer VR-Brille in der rechten Hand bleibt Christian Dorn vor einem Flipchart mit Diagrammen und Tabellen stehen: „Schon vor drei Jahren ist DB Training, Learning & Consulting, gemeinsam mit dem Team EVE von DB Systel, in das Thema Virtual Reality,



1

1 — Christian Dorn prüft zunächst das Szenario, das gleich geübt werden soll.

2 — Fast spielerisch: die Controller für die virtuelle Steuerung.

3 — Helm und Warnweste sind nicht nötig, wenn Nico Wiegand virtuell im Stellwerk unterwegs ist.

NEW LEARNING SOLUTIONS

Als Teil von DB Training, Learning & Consulting unterstützt New Learning Solutions Organisationen ganzheitlich: von der Beratung und Konzeption über die Produktion und Implementierung bis zur Evaluation digitaler Weiterbildungsvorhaben.

LEISTUNGEN IM ÜBERBLICK

68 Lernstandorte

3.000 externe Kunden

6.000 Konzernkunden

26.000 Veranstaltungen

270.000 Teilnehmer pro Jahr



aber auch Augmented Reality im Bildungskontext eingestiegen“, sagt er nicht ohne Stolz. „Dabei wurden bis heute in enger Kooperation mit den unterschiedlichen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns und der DB Systel diverse VR-Szenarien entwickelt. Bis Ende Februar 2020 sind bundesweit zehn Standorte mit mobiler VR-Technik ausgestattet. Hunderte Mitarbeiter erhalten dann Zugang zu Trainings-szenarien, in denen ergänzend mit VR gelernt wird. Dazu zählt auch Quereinsteiger Nico Wiegand. Eigentlich ist er gelernter Einzelhandelskaufmann. Doch weil er schon immer einen technischen Beruf ausüben wollte, machte Wiegand bei DB Cargo eine Ausbildung zum Lokführer.

Digitales Fundament für zielführende Lernpfade

Der 31-Jährige aus dem westthüringischen Berka setzt sich eine VR-Brille auf und nimmt einen Controller zur Hand. Er soll üben, eine Lok an einen Güterwagen anzukoppeln. Normalerweise müsste er dafür raus aufs Gleis. Stattdessen übt er das Geschehen in der virtuellen Welt. Es ist so weit: Christian Dorn startet das Programm und verfolgt am Monitor jeden von Wiegands Handgriffen.

Spricht man mit Christian Dorn über VR- und AR-basierte Trainings-szenarien zur Mitarbeiterqualifizierung, wird einem schnell klar: An der Digitalisierung kommt keine HR-Abteilung vorbei. Ganz im Sinne einer ganzheitlichen digitalen Transformation. Entscheidend ist dabei für ihn vor allem eines: die Rolle der Mitarbeiter. Deshalb fokussiere sich das Team New Learning Solutions auf zwei wesentliche Aspekte: „Erstens werden alle Medien, die wir umsetzen, auf Basis pädagogischer Standards und unter Berücksichtigung didaktischer



Grundlagen entwickelt. Zweitens sind wir bestrebt, mittels innovativer Lösungen nicht nur Lernziele zu bedienen, sondern auch die Lernerfahrung für die Lernenden nachhaltig zu verbessern.“

Simulierte Gefahrensituationen für eine unfallfreie Praxis

Die virtuellen Szenarien werden grundsätzlich so gestaltet, dass die Lernenden einen hohen Grad an Interaktion in Form von Handlungen erreichen. „VR spielt seine Vorteile dann aus, wenn der Lernende im Szenario das Gefühl hat, tatsächlich Teil der Handlung zu sein“, erläutert Christian Dorn. „Ein weiterer Vorteil von VR liegt darin, dass wir die Möglichkeit haben, Situationen darzustellen, die wir in der Realität nicht oder nur schwer abbilden können.“ Das können zum Beispiel Situationen sein, in denen in der Realität eine Gefahr für ungeübte Lernende bestehen würde.

Nutzen der Technologie steht im Vordergrund

Mit VR können die Lernenden in einem übersichtlichen Umfeld Handlungssicherheit in Arbeitsprozessen erwerben, die sie dann später weiter vertiefen. Zudem komme es vor, dass der Lerngegenstand nicht oder nur

schwer verfügbar ist, was eine praktische Ausbildung massiv erschwere, so der Experte. „Das ist vor allem bei schweren Maschinen oder Anlagen der Fall. Da hilft VR unglaublich stark, Lernen einfacher zu ermöglichen.“ Letztlich sei der Nutzen der konkreten Technologie im jeweiligen Lernszenario entscheidend und nicht der Einsatz der Technologie um jeden Preis.

Christian Dorn schaut kurz auf die Uhr und verabschiedet sich wie angekündigt zu seinem nächsten Meeting. Beim Hinausgehen kann er nicht anders, als einen kurzen Blick in die digitale Zukunft des digitalen Lernens zu werfen: „Bei adäquater Netzabdeckung mit dem 5G-Standard werden wir meiner Meinung nach vollkommen neu über das Thema Mobile AR sprechen. Wir werden dann die Möglichkeit erhalten, Lerngegenstände ortsunabhängig auf mobilen Endgeräten und mit AR zu vermitteln. Das wird für ein arbeitsplatznahes Lernen großartige neue Möglichkeiten bieten.“ ●



Christian Dorn,
Senior Projekt Manager New Learning Solutions
DB Training, Learning & Consulting
christian.c.dorn@deutschebahn.com



— Verbinden, was
zusammengehört
— und trennen, was
es nicht mehr tut:
Wagenmeister
erledigen bei
DB Cargo wichtige
Aufgaben.



Partner rund ums Holz

Die Rundläufe für das österreichische Sägewerksunternehmen Maresch funktionieren sehr gut. DB Cargo erhöht deshalb kontinuierlich die Anzahl der Wagen.

Schnelle und zuverlässige Bahntransporte öffnen internationale Märkte: Seit vier Jahren sorgt DB Cargo Logistics mit einem ausgefeilten Rundlaufkonzept für konkurrenzfähige Transporte zwischen dem Sägewerksunternehmen Holzindustrie Maresch GmbH und seinen Kunden in Deutschland und Nordeuropa. „Seit vier Jahren erhöhen wir kontinuierlich die Anzahl der Wagen“, sagt Clemens Pflästerer, Leiter Sales & Operations Center Timber bei DB Cargo Logistics. Die Bahn bringt Maresch mittlerweile mit mehr als einem Dutzend Empfangskunden in Nordeuropa in Verbindung.

Clevere Einzelwagenverkehre

Das Sägewerksunternehmen im niederösterreichischen Retz exportiert einen Großteil der Produkte über die Alpen nach Südeuropa. Doch der Markt verändert sich. „Deutsche und nordeuropäische Kunden sind für uns immer wichtiger geworden“, sagt Dieter Preiss, der bei Maresch für EDV, Logistik und Sägenebenprodukte verantwortlich ist. Unternehmen in Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt oder Niedersachsen fertigen aus dem frischen, sägerauen Schnittholz Böden oder Möbel. Aber auch immer mehr britische, skandinavische oder baltische Unternehmen kaufen Maresch-Produkte – sie werden über Cuxhaven und Wismar beliefert. „Wir haben viele Kunden mit sehr unterschiedlichen Produktionsabläufen und genauen Planungen. Das alles müssen wir in unserem Transportkonzept berücksichtigen, damit die Fertigungsprozesse unserer Kunden optimal laufen“, sagt Preiss.

Dabei hilft die gute Kommunikation zwischen DB Cargo Logistics und dem Sägewerksunternehmen. „Wir können rasch und mit unserer ganzen Erfahrung auf neue Anforderungen

reagieren“, sagt Pflästerer. „Neben dem operativen Austausch zwischen unserer Disposition und den Kollegen bei Maresch treffen wir uns dreimal im Jahr in kleiner Runde, um den aktuellen Status zu besprechen.“ Bei einem jährlichen Strategieggespräch werden schließlich die Weichen für die kommenden Aufgaben und Themenfelder gestellt.

Wachsendes Netzwerk über die Grenzen hinweg

Mit den Rundläufen reduziert DB Cargo Logistics Leerläufe und bietet gleichzeitig dem Unternehmen eine präzise Planung im Wochenrhythmus. „Die Wagen fahren mit Rundholz beladen nach Österreich“, erläutert Pflästerer. Dort kann Maresch je nach Bedarf auf die Wagen zugreifen. „Das ist ein sehr flexibles und auf die Logistikprozesse von Maresch abgestimmtes System. Das Sägewerk kann seine Produktion an den Kunden ausrichten und sofort verladen“, so Pflästerer.

Entscheidend für den Erfolg des Konzepts ist die Verfügbarkeit von universell einsetzbaren Wagen für den gesamten Timber-Bereich. Bislang setzt DB Cargo Rungenwagen vom Typ Rnoos und auch Wagen vom Typ Snps oder Rbns ein.

Nun wird die Flotte weiter ergänzt: 50 Wagen sollen umgebaut werden, voraussichtlich Ende 2021 weitere Neubauwagen den Bestand erhöhen. „Wir werden unsere Wagenflotte langfristig flexibler und universell einsetzbarer machen, um die Rundläufe noch effizienter zu gestalten“, so Pflästerer.

Mehr Schiene ist möglich

Das kommt den Kunden entgegen: Maresch expandiert weiter und denkt dabei den Verkehrsträger Schiene nicht nur bei neuen Kunden längst mit. Derzeit entsteht ein neues Sägewerk im tschechischen Mondí Štětí – wie am Stammsitz Retz mit eigenem Gleisanschluss. „Noch transportieren wir zu viel mit dem Lastwagen – nach Deutschland beispielsweise bei fast der Hälfte unserer Transporte“, so Preiss. Das soll sich künftig ändern.

Weil viele Kunden aber keinen eigenen Gleisanschluss haben, bringt die Bahn neben konventionellen Wagenladungsverkehren auch mit

multimodalen Transportlösungen weitere Verkehre auf die Schiene. Mit Rail- und Timberports zum Beispiel – jüngst hat die Bahn am Timberport Standort Ehrang-Hafen eine solche Anlage in Betrieb genommen. Dort können zum Beispiel Baumstämme für die Holzverarbeitende Industrie zwischengelagert und auf Güterwagen verladen werden. ●



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



1 — Die Wagen werden für den Rücklauf mit Schnittholz beladen.

2 — Auf drei Anschlussgleisen erfolgen die Anlieferung von Rundholz und der Abtransport von Schnittholz.

„Noch transportieren wir zu viel mit dem Lkw.“

DIETER PREISS

EDV, Logistik und Sägenebenprodukte
Holzindustrie Maresch GmbH

Konsequent nachhaltig

Porsche produziert den neuen vollelektrischen Taycan in Stuttgart-Zuffenhausen nicht nur CO₂-neutral, der viertürige Elektro-Sportwagen gelangt auch auf der umweltfreundlichen Schiene zu den Exporthäfen.

Porsche baut die nachhaltigen Transporte für Fertigfahrzeuge weiter aus: Der Sportwagenhersteller setzt nun auch bei den Verkehren zwischen Kornwestheim und dem Exporthafen Bremerhaven auf Ganzzüge von DB Cargo Logistics. Bislang transportiert DB Cargo Porsche-Neufahrzeuge auf der Schiene vom Werk Leipzig zu den beiden Seehäfen Emden und Bremerhaven sowie von Kornwestheim nach Emden. Seit Februar 2020 fahren zusätzlich Porsche-Züge ab Kornwestheim, der Drehscheibe für das Werk im benachbarten Zuffenhausen, nach Bremerhaven.

Hintergrund für den Neuverkehr ist unter anderem der neue Porsche Taycan. Im September 2019 stellte das Unternehmen seinen ersten vollelektrischen Sportwagen vor und begann in einer neuen Fabrik im Werk Zuffenhausen mit der Produktion. Die Nachfrage der Kunden und die Anforderungen an die Distribution der Fahrzeuge hatten neue Transportlösungen verlangt. „Wir haben den Verkehr Kornwestheim-Bremerhaven auf die Schiene verlagert. Damit verbessern wir unsere Prozesse und leisten einen weiteren Beitrag zur CO₂-Reduzierung“, erläutert Johannes Copony, Leiter Logistikplanung Markt bei der Porsche AG. „Für das steigende Volumen bieten sich die Direktzüge bei DB Cargo an, mit denen sich die Transporte in der erforderlichen Geschwindigkeit abwickeln lassen.“



Die Direktverladung auf die Wagen verkürzt die Standzeit der Fahrzeuge, reduziert so den Flächenbedarf in Kornwestheim und dank Naturstrom sind die Transporte zudem CO₂-neutral.“

Ganzheitliches Transportkonzept zu den Exporthäfen

„Mit den neuen Verkehren für den Taycan haben wir Porsche ein Gesamtkonzept für Transporte nach Bremerhaven und Emden vorgelegt“, sagt Timo Geißinger vom Sales & Ope-

— Der Taycan ist der erste rein elektrische Sportwagen von Porsche.

rations Center Finished Vehicles bei DB Cargo Logistics. Seit Februar 2020 fahren wöchentlich drei Ganzzüge von Kornwestheim in Richtung Norden – mit jeweils rund 25 Wagen und insgesamt etwa 250 Autos an Bord. In Osnabrück werden die Züge nach Bestimmungshäfen getrennt und weitergeführt. Auf dem Rückweg geht es zusammen als Ganzzug wieder nach Kornwestheim.

DB Cargo Logistics bietet Porsche eine Transportlösung mit großer ökologischer Wirkung. Schließlich verwendet der Logistiker bei der Traktion ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien.

„Porsche nutzt bereits seit 2017 an seinen Produktionsstandorten ausschließlich Naturstrom und hat sich seit 2018 auch beim Bahntransport für regenerativen Strom – das Produkt **DBeco plus** – entschieden“, so Copony. „Damit leistet Porsche einen weiteren Beitrag zur Verringerung seines ökologischen Fußabdrucks, schließlich ist das Thema Nachhaltigkeit fest in der Unternehmensstrategie verankert.“

Auf dem Weg zur „Zero Impact Factory“

Daneben unternimmt der Sportwagenhersteller eine Vielzahl von Maßnahmen, um sein Ziel der „Zero Impact Factory“, einer Produktion ohne Auswirkungen auf die Umwelt, zu erreichen. Neben der CO₂-neutralen Produktion achtet das Unternehmen heute auch bei den von Zulieferern bezogenen Bauteilen, wie beispielsweise den Batteriezellen, auf deren CO₂-neutrale Herstellung. Im Rahmen des Projekts „Green Logistics“ reduziert Porsche zudem die in Zusammenhang mit der Logistik verursachten CO₂-Emissionen.

Mittelfristig möchte Porsche den schon heute hohen Anteil an klimaneutralen Bahntransporten ausbauen: 2020 verlassen rund 82 Prozent aller Neufahrzeuge die Porsche-Werke per Bahn. Seit Anfang 2018 wickelt das Unternehmen seine Schienentransporte vollständig CO₂-frei ab und hat allein 2019 fast 2.100 Tonnen des klimaschädlichen Gases im Jahr gegenüber dem klassischen Schienen-

transport vermieden. Im Vergleich dazu wären 2019 ca. 17.600 Tonnen des Klimagases freigesetzt worden.

Allerdings kommt Porsche auch künftig nicht ganz ohne Lkw-Verkehre aus. „Die Straße bietet unter bestimmten Rahmenbedingungen unverzichtbare Vorteile gegenüber der Schiene. Lkw sind bei Lade- und Anlieferstellen ohne Gleisinfrastruktur flexibel und schnell umsetzbar“, erläutert Copony. „Und auch auf der letzten Meile, bei der Belieferung der Porsche-Zentren, kann die Straße nicht durch die Schiene ersetzt werden.“ Aber auch bei den Straßentransporten sorgt Porsche durch kontinuierliche Optimierungen dafür, dass das beste und nachhaltigste Konzept zum Einsatz kommt. ●

AUF SCHIENEN ANS WASSER

Porsche-Neufahrzeuge verlassen zu rund 75 Prozent die Werke per Bahn – verstärkt jetzt auch ab Kornwestheim. Lkw-Transporte werden wo immer möglich vermieden.



Timo Geißinger,
Account Manager, DB Cargo Logistics
timo.geissinger@deutschebahn.com



Ein Klick in die Zukunft

Die Bestellung, Buchung und Verfolgung von Güterwagen war bisher ein komplexer Prozess. Nach und nach wird jetzt die zentrale Kundenplattform link2rail an die Kunden ausgerollt.

Das System Schienengüterverkehr ist hochkomplex. Auf 33.500 Schienenkilometern bewegt DB Cargo jeden Tag 3.000 Züge und Tausende Güterwagen. Und mit dem ambitionierten Ziel, noch mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu bringen, wird das System nicht einfacher. Entsprechend anspruchsvoll sind die Planung und Organisation von Leerwagen, das Managen von Kundenanfragen oder die Erstellung von Angeboten, Frachtbriefen und Rechnungen. Für die Kunden ist jedoch vor allem wichtig, dass ihre Güter zuverlässig von A nach B gelangen. Und dass die Buchung dabei so einfach wie möglich ist. „Dazu führt an einem deutlich vereinfachten Prozess und einer deutlich einfacheren Abwicklung des Geschäfts kein Weg vorbei. Genau das ist der Fokus bei link2rail“, sagt Dr. Eric Pfaffmann, Vice President Digital Customer Interface, DB Cargo AG. Mit link2rail denkt DB Cargo das System Bahn ganz neu. Im Mittelpunkt steht dabei immer der

Kunde, der die neuen Services bequem in seine eigenen Abläufe integrieren kann und sich nicht länger an komplizierte Bahnprozesse anpassen muss. Eric Pfaffmann bringt es auf den Punkt und beschreibt den Perspektivwechsel, der dahintersteckt: „Mit link2rail stellen wir uns in die Schuhe unserer Kunden und modularisieren diesen komplizierten Prozess der Bahnabwicklung.“ Allerdings ist es mindestens genauso komplex wie das System selbst, diesen Prozess zu digitalisieren und für den Nutzer so einfach zu machen, dass er mit wenigen Klicks am Ziel ist. Vor etwa drei Jahren hat DB Cargo deswegen damit begonnen, verschiedene digitale Services zu entwickeln und als Portallösungen auf myRailportal gebündelt anzubieten.

Evolution

Mit link2rail folgt jetzt die Evolution dieser Idee, sagt Eric Pfaffmann: „Bisher hatten wir mit myRailportal eine reine Portallösung. ▶“





„Wir entwickeln Produkte, die für unsere Kunden einen Mehrwert schaffen.“

THORSTEN MEFFERT
Vice President Marketing,
DB Cargo AG



„link2rail macht komplexe Logistik einfacher.“

DR. ERIC PFAFFMANN

Vice President Digital Customer Interface,
DB Cargo AG

► Was die Vernetzung aber letztlich vorantreibt, sind Services, die über standardisierte Schnittstellenformate (APIs) bereitgestellt werden. Dadurch können wir modulare Services anbieten, die Kunden genau dann nutzen, wenn sie sie benötigen.“ Und weiter: „Damit machen wir den Bahnverkehr für unsere Kunden komfortabler und transparenter. Durch link2rail leisten wir einen Beitrag zur Integration der Schiene. Wir betrachten die gesamte Logistikkette und wollen die Digitalisierung und Automatisierung durch unsere Services von Anfang bis Ende fördern.“

Aus dem einst komplizierten Prozedere wird so ein nachvollziehbarer Prozess für den Kunden. Thorsten Meffert, Vice President Marketing, DB Cargo AG, bringt es auf den Punkt: „Wir wollen Produkte für unsere Kunden schaffen!“ Die entsprechenden Onlinetools dafür, wie der Güterwagenkatalog, der Güterfahrplan oder die Güterbahnhof- und Ladestellensuche, sind frei verfügbar und bedürfen keiner vorherigen Anmeldung – ideal also auch für potenzielle Neukunden. „Wichtig für uns war dabei auch die Entscheidung, mit einem Basis-Set an Produkten den Launch unseres neuen Produktportfolios zu beginnen und nicht zu warten, bis wir alle guten



Ideen und technischen Anforderungen umgesetzt haben“, beschreibt Thorsten Meffert die Entwicklung von link2rail.

Der nächste Schritt, die Freischaltung der digitalen Services, erfolgt dann über den link2rail-Support. Einmal im System, nutzen Kunden dann die individuell konfigurierbare Oberfläche mit Schnellerfassungsmasken, einem Überblick über alle Aufträge und Buchungen mit Auftragscodes und einer Ampellogik zur Fälligkeit der Bearbeitung sowie der praktischen Copy-and-paste-Funktion, die manuelle Eingaben beinahe überflüssig macht und gleichzeitig die Datenqualität steigert. Gleichzeitig steigt auch die Servicequalität, denn Teil der

link2rail-Services wird auch die Track & Trace-Funktion sein, die den Kunden wirkliche End-to-end-Standardortinformationen auch für internationale Transporte liefert. Dazu werden dann unterschiedliche Quellen, unter anderem die GPS-Sender in den mittlerweile knapp 46.000 ausgerüsteten Güterwagen, konsolidiert, gefiltert und zu einem aussagekräftigen Ergebnis aggregiert. Neben dem Zugriff auf die Services über Schnittstellen und über das Portal wird geprüft, wo mobile Anwendungen den Prozess weiter erleichtern können. So ermöglicht die Check-in-App die Komplettierung von Aufträgen durch Scannen der Wagennummer und Eingabe des Gewichts direkt am Gleis.



— Das Team um Eric Pfaffmann arbeitet unter anderem im Lab in Duisburg eng mit den Kunden zusammen.

Rollout

Mit den Erfahrungswerten aus myRailportal wird link2rail nun stetig weiterentwickelt. Während die Basisfunktionen ausgerollt werden, werden die bestehenden und neue Services agil weiterentwickelt. ●



Dr. Eric Pfaffmann
Vice President Digital Customer Interface,
DB Cargo AG
eric.pfaffmann@deutschebahn.com

Thorsten Meffert
Vice President Marketing, DB Cargo AG
thorsten.th.meffert@deutschebahn.com

ZEIT SPAREN, KONTROLLE STEIGERN

link2rail erleichtert den gesamten Buchungsprozess und ist dank passender Zugänge für alle Kunden geeignet.



1. INFORMIEREN

Über sicheren Deeplink in der Dashboards-App.

Die Onlinetools zur Wagenverfügbarkeit, zu Güterbahnhöfen oder Fahrplänen sind frei verfügbar. Zur Nutzung der digitalen Services und Platzierung konkreter Bedarfsanfragen ist dann eine Freischaltung durch den link2rail-Support nötig.

2. BESTELLEN

Über bequemes Single Sign-on im Portal oder Anbindung eigener Systeme mittels APIs.

Mittels individualisierbarer Bestellmasken können mehrere Wagentypen für unterschiedliche Uhrzeiten gleichzeitig bestellt werden. Der Kundenservice legt dafür Vorlagen an, die von den Kunden nur noch ausgefüllt werden müssen.



3. BUCHEN

Über bequemes Single Sign-on im Portal und mit komfortabler Nutzerführung.

Eine praktische Copy-and-paste-Funktion und die automatische Generierung von Einzelfrachtbriefen erspart aufwendige manuelle Eingaben und erhöht die Datenqualität. Die Benutzeroberfläche ist individuell konfigurierbar und bietet volle Transparenz aller Aufträge, Buchungen und Auftragscodes.



4. VERFOLGEN

Über bequemes Single Sign-on im Portal oder Anbindung eigener Systeme mittels APIs.

Im Portal oder über die APIs sind aktuelle Statusmeldungen zu den Sendungen sowie alle zug- und wagenbezogenen Informationen abrufbar. Die konsolidierten, gefilterten und zu einem aussagekräftigen Ergebnis aggregierten Standortinformationen werden auch für internationale Transporte angezeigt.

Schneller nach Fernost

The background of the page is a vibrant red, mimicking the color of the Chinese flag. It features several yellow stars of varying sizes scattered across the field. A large, prominent yellow star is positioned behind the main text, while several smaller stars are arranged in an arc on the right side of the page.

DB Cargo Logistics hat eine effiziente Direktverbindung für Automobiltransporte von und nach China eingerichtet.



— China ist nach wie vor der wichtigste Absatzmarkt für Automobilhersteller – auch wenn die Zahlen erstmals seit Jahren leicht rückläufig sind.

wegs sind, besteht der neue Zug aus Doppelstockwagen zum Transport von Fertigfahrzeugen. Vorteil ist die höhere Effizienz, die mit diesen Zügen erreicht wird. „Die internationalen Telefonkonferenzen sind sehr wichtig für uns“, erklärt Lange, zentraler Ansprechpartner für den neuen Doppelstockzug. „Wir tauschen uns aus zu allgemeinen Entwicklungen, neuen Regularien, Veränderungen auf der Seidenstraße, zu potenziellen Neuverkehren und vielem mehr.“ Froh ist Lange, dass sowohl DB Cargo als auch DB Schenker ein Büro in Shanghai unterhalten. „Die Kollegen dort sind immer auf dem aktuellsten Stand, was die chinesischen Entwicklungen betrifft. Und sie sind jederzeit hilfsbereit. Wir arbeiten eng zusammen, auch um neue Tender zu bedienen.“

Telefonkonferenz bei DB Cargo Logistics. Frieder Lange und Yingnan Yao, Account Manager im Bereich Finished Vehicles, sprechen mit Kollegen in China. Hinzu kommen die Kollegen in Polen und Russland. Verkehrssprache ist Englisch. Gelegentlich wird ins Deutsche gewechselt, das viele Mitarbeiter im DB-Konzern beherrschen. Komplizierte Sachverhalte werden auch ins Russische oder Polnische übersetzt.

Enge Abstimmung

In der Telefonkonferenz geht es um den neuen Zug, der Europa und China über die Neue Seidenstraße verbindet, dies sowohl über die Nordroute als auch über die Südroute. Im Gegensatz zu den Containerzügen, die bisher zwischen Europa und China unter-

Besondere Herausforderungen

Von diversen deutschen Terminals aus geht es über Polen in die russische Exklave Kaliningrad oder an die Grenze Małaszewicze/Brest. Dort werden die Fertigfahrzeuge direkt von europäischen Doppelstockwagen auf geschlossene Wagen des russischen Partners umgeladen. Dafür werden die beladenen Wagen an die leeren Wagen rangiert, sodass die Fahrzeuge auf gleicher Ebene vom europäischen auf den russischen Wagen gefahren werden können. Grund für die Umladung ist die größere Spurbreite der russischen Eisenbahn. Von Kaliningrad oder Brest aus geht es quer durch ▶

NACH CHINA AUF DER SCHIENE

DB Cargo Logistics hat bereits Erfahrung mit Transporten auf der längsten Eisenbahnstrecke der Welt. Bereits seit 2011 werden Fahrzeugkomponenten von Leipzig nach Shenyang transportiert. Seit 2017 befördert DB Cargo Logistics Tausende Fertigfahrzeuge pro Jahr in Containern von Daqing nach Gent. Mit den neuen Doppelstockzügen wird das europaweite Automotive RailNet noch enger mit Asien verbunden. Die Verbindung steht allen Automobilherstellern zur Verfügung.



► Russland bis an die chinesische Grenze, wo die Spurbreite erneut wechselt. Dort übernimmt und verlädt der chinesische Partner und befördert die Fahrzeuge weiter bis zum Bestimmungsort. Alles in allem hat der Transport dann eine Entfernung von rund 11.000 Kilometern zurückgelegt. 17 Tage beträgt die Laufzeit im Durchschnitt. Der Transport per Schiff dauert etwa zwei- bis dreimal so lang.

Wirtschaftliches Konzept

Doch warum werden die Fahrzeuge nicht einfach weiter in Containern transportiert? Auf der Neuen Seidenstraße werden bislang nur Containerverkehre vom chinesischen Staat subventioniert. Jetzt aber werden die Subventionen sukzessive abgebaut. „Deshalb haben wir ein effizienteres und kostengünstigeres Konzept für Fertigfahrzeugtransporte auf der Seidenstraße erarbeitet, um ein innovatives Logistikprodukt anbieten zu können“, erklärt Lange. In einem Doppelstock-Ganzzug können im



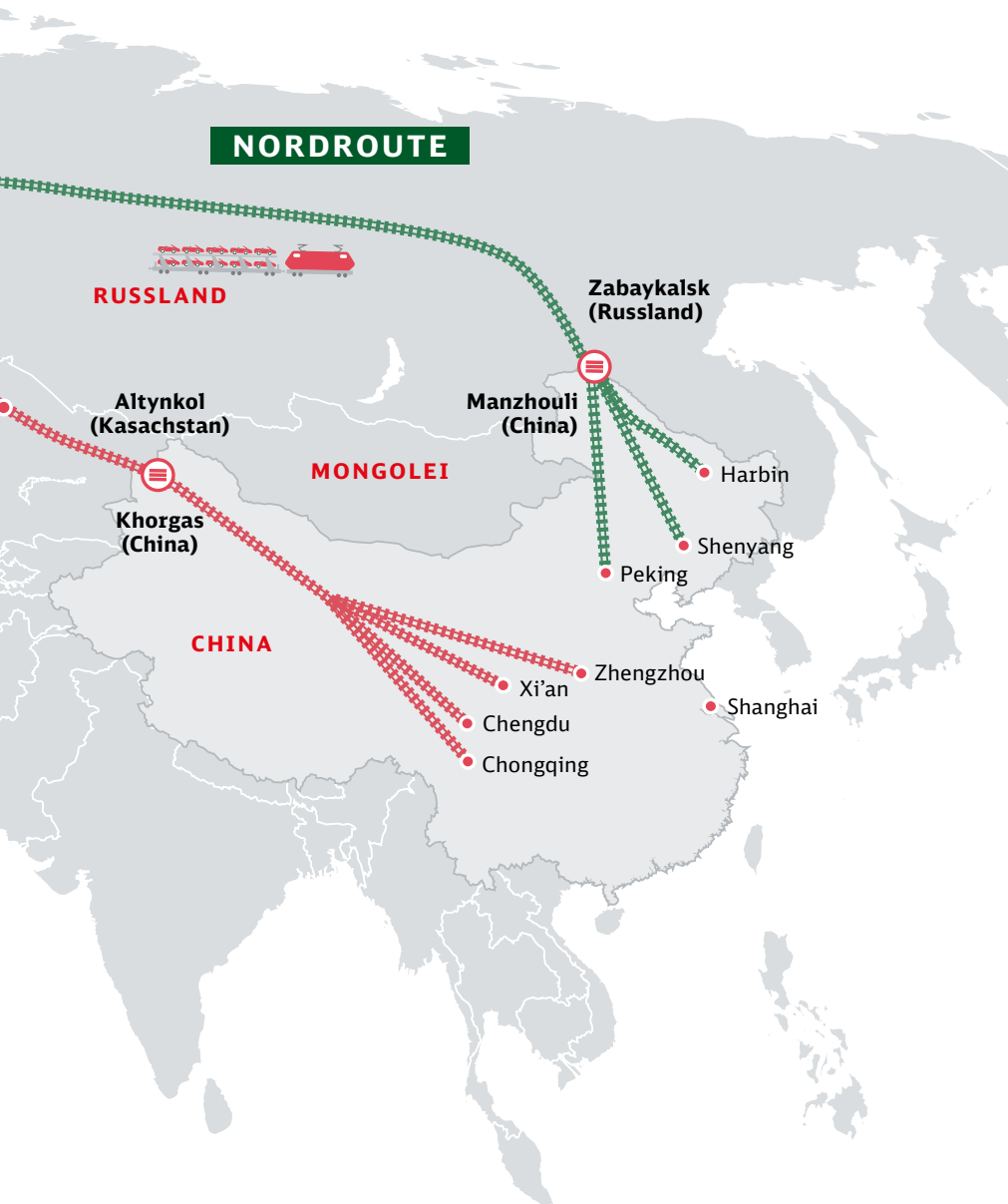
„Wir haben ein effizienteres und innovativeres Konzept für Fertigfahrzeugtransporte auf der Seidenstraße erarbeitet.“

FRIEDER LANGE
Account Manager, DB Cargo Logistics

Vergleich zu Containertransporten rund 60 Prozent mehr Fahrzeuge mitgenommen werden – pro Zug. Je nach Größe der Fahrzeuge bis zu 200 anstelle von etwa 120. Die Verladung erfolgt nach dem „Roll on – Roll off“- (RoRo-)Prinzip. Das funktioniert für Fertigfahrzeuge nicht nur schneller, sondern auch sicherer als Containertransporte.

Gemeinsames Ziel

„Zollfragen, Beladerestriktionen in Breitspurwagen und Grenzprobleme zwischen der EU und Russland konnten wir in enger Zusammenarbeit



mit den internationalen DB Cargo-Kollegen diskutieren und lösen“, berichtet Lange. Ein maßgeblicher Vorteil: DB Cargo ist in sämtlichen Ländern an der Strecke mit eigenen Töchtern vertreten. Trotz lokaler Unterschiede haben alle DB Cargo-Gesellschaften an einem gemeinsamen Ziel gearbeitet: ein zukunftsfähiges Automotiveprodukt zum Laufen zu bringen.

„Die Zusammenarbeit zwischen DB Cargo Logistics und unseren Kollegen von DB Cargo, DB Cargo Polska und DB Cargo Russija ist kooperativ und lösungsorientiert und macht Spaß.“



Frieder Lange,
Account Manager, DB Cargo Logistics
frieder.lange@deutschebahn.com

Yingnan Yao,
Account Managerin, DB Cargo Logistics
yingnan.yao@deutschebahn.com



DER NEUE CHINAZUG

Relation: verschiedene deutsche und europäische Terminals – verschiedene Regionen in Zentral- und Ostchina

Route: Nordroute oder Südroute, jeweils über Kaliningrad (Russland) oder Małaszewicze/Brest (Polen/Weißrussland)

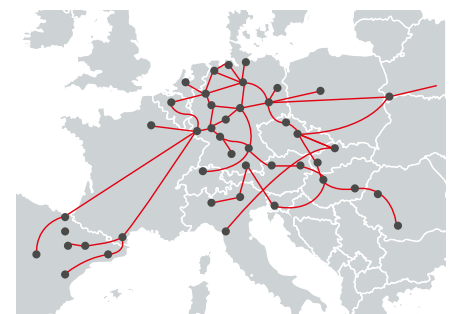
Wagentyp: Doppelstockwagen

Ladegut: Fertigfahrzeuge (Pkw)

Laufzeit: rund 17 Tage

RAILNET IN DEUTSCHLAND/EUROPA

Das europaweite Automotive RailNet von DB Cargo Logistics ist jetzt noch enger mit Asien verbunden.



Neue Lösung

Ohne Wasser kein Rohstoff und keine Produktion. Genau das bekam die Koehler Paper Group während der Niedrigwasserperiode 2018 merklich zu spüren.



Deshalb musste eine Logistikh Lösung her. „Nach dem Sommer 2018 war klar, dass wir etwas ändern müssen“, erzählt Klaus Krieg, Bereichsleiter Supply Chain Management der Koehler Paper Group. Damals stand der baden-württembergische Hersteller für Spezialpapiere vor einem großen Problem: Aufgrund der langen Niedrigwasserperiode des Rheins konnte der Standort Kehl nicht immer umfassend mit Zellstoff beliefert werden. „Außerdem hatten wir große Pläne. Für den Herbst 2019 war die Installation einer neuen Papiermaschine geplant, was den Zellstoffbedarf um 25 Prozent steigern sollte“, ergänzt Krieg. Das bedeutete: Eine auf die Zukunft ausgerichtete Ergänzung der Transportlogistik war gefragt – um zum einen den erhöhten Zellstoffbedarf und zum anderen regelmäßige Rohstoff-

lieferungen auch in Niedrigwasserperioden sicherzustellen.

Schnell war klar, dass die Zellstoffversorgung über die Schiene der ideale Lösungsansatz ist und dieser Bereich nachhaltig gefördert werden sollte. „Wir wollten nicht mehr ausschließlich abhängig von der Binnenschifffahrt sein und im Sinne der Nachhaltigkeit keine Lkws auf die Straße schicken“, so Krieg weiter.

Intensive Gespräche

Eine Entscheidung, die mit einigen Herausforderungen verbunden war. Allen voran in Sachen Infrastruktur. Zwar verfügte das Koehler-Werk in Kehl über einen Gleisanschluss, dieser war jedoch ausschließlich für kleine Transporte ausgelegt, maximal zwei Wagen konnten dort gleichzeitig bedient werden. „In den vergangenen Jahren wurden maximal 30.000 Ton-

nen per Schiene abgewickelt. Unser Ziel war es jedoch, mindestens ein Drittel der 450.000 Tonnen pro Jahr des benötigten Zellstoffs auf den Verkehrsträger Schiene zu bringen – und diesen Anteil Jahr für Jahr nach oben zu schrauben“, erklärt Andreas Riedlinger, Teamleiter Logistik bei der Koehler Paper Group. Um eine Lösung zu finden, beauftragte Koehler seinen langjährigen Partner, die größte europäische Fachspedition Fr. Meyer's Sohn (FMS). „Wir arbeiten seit Jahren vertrauensvoll und sehr eng mit DB Cargo zusammen. Weshalb wir auch für dieses Projekt die Zusammenarbeit forcierten“, betont Bernd Mueller, der bei Fr. Meyer's Sohn die Koehler Paper Group betreut. DB Cargo saß damit von Anfang an beim Auftraggeber am Tisch.

Es folgten intensive Gespräche, Diskussionen und Abstimmungen. Dabei verfolgte DB Cargo immer das



— Im Werk in Kehl steht die modernste und leistungsfähigste Papier- und Streichmaschine der Welt.

Gleisanschluss auszubauen. Wir haben ihn um manuelle Unterflurweichen ergänzt und zudem einen modernen Rangierroboter angeschafft, wodurch wir die Kapazität erheblich ausweiten konnten.“ Insgesamt investierte das unabhängige Familienunternehmen eine Million Euro in die neue, effiziente Logistiklösung.

Seit 7. Januar 2020 läuft nun der Regelbetrieb. Dafür sind parallel drei Züge mit anfangs je 14 beladenen Wagen im Einsatz – einer im Koehler-Werk Kehl zur Entladung, einer zur Beladung bei der Firma J. Müller im Hafen Brake, wo die Schiffe aus Übersee mit ihren Zellstoffladungen ankommen, und ein Nachtsprungzug auf dem Weg zwischen den beiden Standorten.

Dieser Pulp Sprinter, intern auch schon mal „Koehler-Sprinter“ genannt, wurde in ein bestehendes Rail-System integriert, um optimale Laufzeiten, geringe Leerlaufanteile und Laderaumstabilität zu erreichen. Die enge Kooperation zwischen dem Auftraggeber und Kunden Koehler, dem Logistiker Fr. Meyer's Sohn und DB Cargo war dabei Erfolgsgarant. „Alles läuft, wie es laufen soll. Wir sind mit dem Status quo sehr zufrieden“, so Andreas Riedlinger. „Was mich persönlich sehr freut: Durch diesen verlässlichen wie pünktlichen Ablauf konnten wir inzwischen auch einige Kritiker von unserer neuen Schienenlösung überzeugen und bestehende Vorurteile entkräften. An dieser Stelle geht natürlich ein großes Dankeschön an alle Beteiligten, allen voran an DB Cargo und das Pulp & Paper-Kompetenzteam rund um Martin Reiser, das uns stets mit Rat und Tat zur Seite steht und einen großen Teil zum Erfolg des Projekts beigetragen hat.“ ●

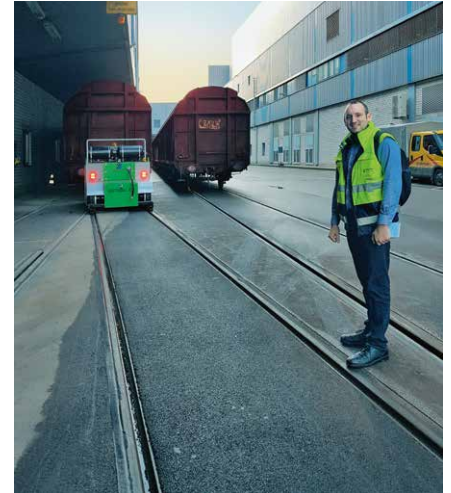
Konzept der zielorientierten, ganzheitlichen Railberatung – neben Koehler, FMS und DB Cargo war deshalb zeitweise auch DB Engineering & Consulting mit von der Partie. Schließlich waren einige übergeordnete Fragen zu beantworten: Wie lassen sich die Anforderungen der Koehler-Gruppe optimal auf der Schiene abbilden? Welche Rahmenbedingungen müssen dafür geschaffen werden? Wie muss das Transportsystem gestaltet werden?

Enge Kooperation

„Um diese Fragen ganzheitlich zu beantworten, haben sich alle Beteiligten an einen Tisch gesetzt und zusammen ein umfassendes Konzept erarbeitet, das unseren Anforderungen bezüglich Zuverlässigkeit, Kapazität und Nachhaltigkeit gerecht wird“, sagt Andreas Riedlinger und ergänzt: „Dieses beinhaltet natürlich unseren



Martin Reiser,
Leiter Sales & Operations Center Pulp, DB Cargo AG
martin.reiser@deutschebahn.com



— Als Teamleiter Logistik bei der Koehler Paper Group war Andreas Riedlinger maßgeblich am neuen Konzept beteiligt.

ZWEI GLOBAL PLAYER

Koehler Paper Group – Weltmarktführer für Thermopapier und Bierglasuntersetzer mit:

-  4 Standorten in Deutschland
-  210-jähriger Geschichte
-  1.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
-  500.000 Tonnen Produktionsvolumen bei Spezialpapier
-  800 Millionen Euro Umsatz im Jahr

Fr. Meyer's Sohn – weltgrößte Fachspedition für Forstprodukte mit:

-  50 Standorten in 20 Ländern
-  800 Logistikexpertinnen und -experten
-  850.000 TEU jährlich
-  10 Millionen Tonnen Transportvolumen bei Forstprodukten



Die Gefahrgutmanager

Seit 20 Jahren übernimmt DB Cargo den Werksrangierdienst und die Verladung in der OMV-Raffinerie Burghausen. Ein anspruchsvoller Job mit viel Verantwortung.

Etwa ein Dutzend Mal im Jahr reist Daniel Röder, Vertrieb DB Cargo, von Mainz nach Burghausen im Bayerischen Chemiedreieck. Die Raffinerie Burghausen spielt als Herzstück der OMV in

Deutschland eine zentrale Rolle. DB Cargo ist vor Ort nicht nur für den gesamten Werksrangierdienst, sondern auch für die Verladung verantwortlich. Das Handling, auch mit den Gefahrstoffen, obliegt also den DB Cargo-Mitarbeitern – ein professionelles Gefahrgutmanagement ist dabei unabdingbar. „Eine Herausforderung“, sagt Daniel Röder und „eine extrem spannende Aufgabe“. Seit zwei Jahren ist Röder als Senior Account Manager für die Raffinerie zuständig. Sein Partner auf Kunden Seite ist Helmut Knebl, Logistikleiter der OMV-Raffinerie Burghausen. Ein Experte mit jahrzehntelanger Erfahrung, der alle Prozesse kennt. Die Zusammenarbeit mit der DB bestehe seit 20 Jahren, so Knebl. „Und stets war die Zusammenarbeit vertrauensvoll, über alle Höhen und Tiefen hinweg.“ In den letzten Jahren hat sich das Geschäft ständig weiterent-

wickelt: Binnen 20 Jahren hat sich der Schienentransportanteil der Raffinerie vervierfacht.

Beeindruckendes Umschlagsvolumen

Das Transport- und Umschlagsvolumen, das DB Cargo-Mitarbeiter in Burghausen und im OMV-Tanklager Feldkirchen bewältigen, ist mit rund 1,9 Millionen Tonnen beeindruckend. Die Kollegen sind entsprechend ausgebildet und beherrschen den Umgang mit Kesselwagen, Gaswagen und Schüttgutwagen. Durch regelmäßige Schulungspakete und Trainingseinheiten können sie ihr Wissen ständig aktualisieren und ausbauen. Wie bei DB Cargo steht auch bei der OMV Sicherheit an erster Stelle. 50 Auditoren begehen regelmäßig den Betrieb und kontrollieren technische Einrichtungen, prüfen Arbeitsprozesse und

fragen das Wissen rund um die Arbeitssicherheit ab. Dazu kommen die sogenannten „Safety Walks“. „Mehrere jährlich finden die Safety Walks statt, gemeinsam mit den Managern der OMV und von DB Cargo“, berichtet Helmut Knebl. Dann legen auch die Entscheider Schutzkleidung an und man inspiziert gemeinsam die Verlade- und Gleisanlagen.

Knebl, der die Zusammenarbeit von Beginn an mitgestaltet hat, weiß, dass er „seinen“ Eisenbahnern nicht wenig zumutet. Rund 50 Mitarbeiter von DB Cargo sind in Burghausen im Zweischichtsystem tätig. Der Werksrangierdienst auf dem OMV-Gelände arbeitet dabei vollständig in Eigenverantwortung. Die Rangierer von DB Cargo haben dabei unter Berücksichtigung der Regelwerke und Vorschriften alle Freiheiten – Hauptsache, die Wagen stehen pünktlich am Ausfahrgeleis, in korrekter Reihenfolge und Ausrichtung. Das sichere Ergebnis zählt.

Intelligente Logistik ist gefragt

Dabei ist Köpfcchen gefragt, wofür der OMV-Logistiker den DB Cargo-Kollegen Respekt zollt. Sie hätten es geschafft, ihre Rangierlok mit intelligenten Strategien über die vielen Jahre

immer effizienter einzusetzen, lobt Knebl. Um die Wagenverfügbarkeit zu optimieren, hat die Güterbahn erst kürzlich in 20 Schüttgutwagen investiert.

Die positive Entwicklung freut auch Ludwig Huber, der als operativer Leiter von DB Cargo im gesamten Bayerischen Chemiedreieck mehr als 200 Mitarbeiter im Einsatz hat. Er

hebt die gute Zusammenarbeit mit der OMV „auf Augenhöhe“ hervor und die langjährige Erfahrung vieler Eisenbahner, die an den Ladestellen der Raffinerie eigenverantwortlich arbeiten und dabei Fußwege von bis zu 15 Kilometern pro Schicht zurücklegen.

Nachteilig findet OMV-Logistiker Knebl die hohe Fluktuation des Rangierpersonals, die auf die prekäre allgemeine Personalsituation zurückzuführen ist. Derzeit wird eine zweite Gleisharfe geplant, und Knebl würde gerne eine zweite Rangierlok einsetzen. Allein es fehlen die Fachkräfte. Wie schwierig es derzeit ist, Lokführer zu rekrutieren und auszubilden, ist ihm dabei bewusst. Daniel Röder verweist auf die laufende Ausbildungsinitiative der Bahn. Noch in diesem Jahr wird DB Cargo in enger Zusammenarbeit mit der OMV in deren Werk einen Triebfahrzeugführer ausbilden. ●

RAFFINERIE BURGHAUSEN

Die OMV betreibt am Standort Burghausen eine petrochemische Raffinerie zur Herstellung von Mineralölprodukten im sogenannten Mitteldestillatbereich (Diesel, Heizöl, Kerosin) und petrochemischen Produkten. Sie verfügt über eine jährliche Verarbeitungskapazität von rund 3,8 Mio. Tonnen Rohöl und wird im strategischen Raffinerieverbund des OMV-Konzerns zusammen mit den Raffinerien Schwechat (Österreich) und Petrobrazi (Rumänien) betrieben. Als petrochemische Raffinerie wird Rohbenzin nicht zu Ottokraftstoffen, sondern im Weiteren zu Ethylen, Propylen, Benzol und Butadien verarbeitet – wichtige Grundstoffe für die chemische Industrie.



Daniel Röder,
Senior Account Manager, DB Cargo BTT
daniel.roeder@deutschebahn.com

1 — Die OMV-Raffinerie Burghausen mit Rangiergleisen und Ladestellen.

2 — Ein Rangierer von DB Cargo bei der Wagenvorbereitung.

3 — In Burghausen werden jährlich rund 3,8 Mio. Tonnen Rohöl verarbeitet.





... der Pulp & Paper Customer Service in Duisburg?

Stefan Kaufmann und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in jeder Phase des Transports kompetente Ansprechpartner für ihre Kunden.

Zusammen mit meinem Team bin ich verantwortlich für die operative Kundenbetreuung rund um die Transportabwicklung im Pulp-&Paper-Bereich. Heißt, wir stehen in stetigem Austausch mit unseren nationalen und internationalen Kunden – und das an 365 Tagen im Jahr: von der Wagenbestellung und deren Weiterverarbeitung über die Disposition, Planung und Überwachung bis hin zur regelmäßigen Statusinformation und Koordination der Zielankunft.

Wir sind aber auch diejenigen, die den Kunden über besondere Vorkommnisse informieren. Unser Job ist es, im Fall der Fälle außerdem Alternativen aufzuzeigen, eine Umladung zu veranlassen oder andere Transportrouten zu planen. Trifft eine Papierlieferung zu spät bei der Druckerei ein, können möglicherweise Drucktermine für Zeitschriften oder Prospekte nicht eingehalten werden. Trifft ein Zellstofftransport zu spät bei der Papierfabrik ein, ist eventuell die Produktion gefährdet. Nur mit umfassendem Wissen über Transportströme, Schnittstellen, Abläufe und natürlich die Transportstrecken an sich können wir eine kompetente Betreuung gewährleisten. Deshalb habe ich im Pulp-&Paper-Bereich sogenannte Kompetenzteams eingeführt. Das Ziel für die einem Kunden intern zugeordneten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Vertrieb, Customer Service und Wagon Management: Prozesse zu analysieren, sich abzustimmen und bereichsübergreifende Abläufe nachhaltig zu optimieren. •



Stefan Kaufmann,
Head of Customer Service Pulp and Paper, DB Cargo AG
stefan.kaufmann@deutschebahn.com

„Wenn ich eines in meinem Job gelernt habe, dann das: Papier ist alles andere als geduldig.“



// Ausblick

FÜR EUROPA

DB Cargo bringt den Kontinent zusammen.

Bis 2030 soll der Güterverkehr um mehr als 20 Prozent wachsen – für die Wirtschaft Deutschlands und Europas ist dabei ein reibungsloser Transport von Gütern über europäische Landesgrenzen hinweg entscheidend. Weil das eine große Aufgabe ist und die Schiene außerdem den Austausch innerhalb Europas und damit auch die Zusammenarbeit auf dem Kontinent ermöglicht und fördert, bündelt die Deutsche Bahn dafür alle Kräfte und baut im Rahmen ihrer Strategie „Starke Schiene“ die europäische Vernetzung weiter aus. Was das heißt und welche Herausforderungen das für DB Cargo bereithält, erklären wir in der nächsten Ausgabe.

Dazu blicken wir vor allem auch aus logistischer Sicht auf Europa und zeigen, wie wir in und für Europa aufgestellt sind – denn die europäische Vernetzung ist nur im perfekten Zusammenspiel unserer Landesgesellschaften überhaupt möglich. Wir zeigen, wo die grenzüberschreitenden Herausforderungen in Wirtschaft, Kultur und vielleicht auch Mentalität liegen. Und wie wir diese gemeinsam meistern.

— *Bahnverkehr hat in Europa eine lange Tradition – der Madrider Bahnhof Atocha ist seit 1851 in Betrieb.*



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

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

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

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

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

PROJEKTLEITUNG

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

KONZEPT/GESTALTUNG/

REDAKTION

MPM Corporate Communication
 Solutions, Mainz, Deutschland

AUTOREN

Mirko Heinemann: S. 46-49, 52-53
 Axel Novak: S. 38-41
 Julia Rösch: S. 50-51, 54
 Carsten Schmidt: S. 30-37

BILDNACHWEISE

Oliver Lang: Titelbild, S. 47 | DB Cargo: S. 6-7, 39, 48-53 | Stephan Dinges: S. 31 | Olivier Hess: S. 4, 34-35 | Getty Images: S. 38 (Image Source) | iStock: S. 46 (Igor Ilnitckii), S. 55 (rarrarorro) | Max Lautenschläger/DB Cargo: S. 5, 8 | MPM/Adobe Stock: S. 44-45 | Oliver Neuhaus: S. 2-3, 32-33, 36-37 | Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG: S. 40-41 | Oliver Tjaden: S. 4, 12-29, 54


DRUCK


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

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem Papier gedruckt.

DB CARGO IM INTERNET

 dbcargo.com/app-ios
dbcargo.com/app-android

 dbcargo.com

 dbcargo.com/newsletter

 @DB_Cargo

 DB Cargo AG

www.dbcargo.com

NEUKUNDENINFO

DB Cargo AG, Masurenallee 33
 47005 Duisburg

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

