

railways

Das Kundenmagazin von DB Cargo



04/20



FOCUS

Zukunft

Für das Klima! Denn ohne Klimaschutz keine Zukunft. Das Morgen wird also genau jetzt gemacht. Die Weichen dafür hat DB Cargo bereits gestellt.

→ Seite 10

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

2020 war ein herausforderndes Jahr für die Menschen, die Wirtschaft und nicht zuletzt das Klima. Zwar hat die Pandemie die Debatte um mehr Umweltschutz kurzzeitig in den Hintergrund gedrängt, dennoch ist sie für unsere Zukunft wichtiger denn je. Das Umdenken hat bei Verbrauchern längst begonnen, nun ziehen Wirtschaft und Politik nach. Ein „Weiter-so“ darf es nicht mehr geben. Der Straßenverkehr steht vor dem Kollaps, CO₂-Emissionen müssen verringert werden. Das gelingt nur mit einer starken Schiene – sie sichert unsere Zukunft. Denn kein Transportmittel ist grüner.

Wie unsere Logistik in Zukunft aussehen muss, was Wirtschaft und Politik heute schon tun und welchen Beitrag wir leisten, lesen Sie im aktuellen Heft.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Herzlichst
Ihr

Pierre Timmermans
Vorstand Vertrieb, DB Cargo AG

— *Wir müssen jetzt handeln, sonst sind die Folgen dramatisch – und von globaler Wirkung.*



Für die Zukunft

02

Editorial

04

Inhalt

08

Inside



— Schienengüterverkehr wird für zukünftige Lieferketten wichtiger.

FOCUS

10

So geht Zukunft!

Wie sehen Logistik und Konsum in der Zukunft aus? Eine Reise ins Jahr 2050.

16

Die Zukunft der Logistik

Ein Interview mit den Zukunftsforschern Prof. Dr. Peter Holm und Karl-Heinz Land.

20

Handeln. Verkehre verlagern. Jetzt.

Was Wirtschaft, Politik und der DB-Konzern heute schon in Sachen Nachhaltigkeit tun.

26

Emissionsarm nach Fernost

Wie Transporte zwischen China und Europa klimafreundlicher werden können.

30

Gebälte Energie: Wärme aus Abfall

Clevere Bahnlogistiklösung für Skandinavien, Italien und die Umwelt.

04/20



— Über den Eurasischen Korridor transportiert DB Cargo Güter bis nach China.

CUSTOMERS & MARKETS

32**Stahlharte Argumente für die Schiene**

Bei der Anlieferung seiner Sonderprofile aus Stahl setzt Welser Profile auf DB Cargo.

34**International und flexibel**

Für Ford transportiert DB Cargo Fahrzeuge quer durch Europa.

38**Logistikpaket, das ankommt**

Ein neues europaweites Transportkonzept für Spezialchemie von Evonik.

40**Läuft wie geölt**

DB*railpipeline* bietet Flexibilität und Stabilität für die Mineralölindustrie.

INNOVATIONS & SOLUTIONS

42**Eine neue Ära**

DB Cargo und VW rüsten sich mit einem gigantischen Netzwerk an klimafreundlichen Transporten für die Zukunft.

50**Was macht eigentlich ...**

... eine Nachhaltigkeitsmanagerin bei DB Cargo?

51**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.





Wir sind überall da, wo Sie sind.



NETZWERK

Können wir!

Sogar in den Bergen! Oder am Meer. Wir sind auch im weltweiten Netz für Sie da – virtuell. Mit Lustigem und Ernstem, Wichtigem und Unterhaltsamem, immer aber mit echter Begeisterung für den Schienengüterverkehr.

Hier finden Sie uns:



dbcargo.com



dbcargo.com/newsletter



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



company/db-cargo-ag



[db_cargo](https://www.instagram.com/db_cargo)



[dbcargooffiziell](https://www.facebook.com/dbcargooffiziell)



companies/deutschebahn-dbcargoag



— Für die Erneuerung und Wartung der Trassen wurden 2019 rund 400.000 Tonnen Recycling-schotter verwendet.

KLIMAFREUNDLICHE FAKTEN

Wussten Sie schon, dass ...

... die DB bei einem Anteil von 60 Prozent Ökostrom im Bahnstrommix liegt? Damit erreicht sie einen Anteil weit über dem öffentlichen Strommix.

... mit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene eine Reduzierung des CO₂-Gesamtausstoßes um bis zu 10,5 Mio. Tonnen pro Jahr angestrebt wird? Das entspricht dem jährlichen CO₂-Fußabdruck einer Million Menschen.

... mit einer starken Schiene für die Menschen eine Verdopplung der Reisenden auf 260 Millionen Fahrgäste im Fernverkehr sowie eine Milliarde mehr Reisende im Nahverkehr angestrebt werden – und dadurch täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und rund 14.000 Flugreisen weniger in Deutschland stattfinden?

... die DB über 56 Millionen Bienen auf DB-Flächen ein neues Zuhause gegeben hat?

... die DB alle Lokführerinnen und Lokführer in energiesparender Fahrweise schult, um bis zu 10 Prozent der Energie einzusparen? •

60 %

der Verkehre von DB Cargo gehen über mindestens eine Landesgrenze

1.900

intelligente Loks melden heute schon eigenständig ihre Zugangsdaten

1 Mio.

Tonnen Güter transportiert DB Cargo werktäglich auf der Schiene durch Deutschland und Europa



— DB Cargo verkuppelt am Tag in Deutschland 54.000 Wagen und Züge.

EVPLUS

Neue Door-to-door-Lösung

Mit EVplus hat DB Cargo ein neues Einzelwagenprodukt zwischen Hamburg und Köln entwickelt: Lieferung von Tür zu Tür im Nachtsprung – auch Kunden ohne eigenen Gleisanschluss erhalten damit einfachen Zugang zur Schiene.

Das neue Produkt EVplus steht für die Integration von Wagenladungsverkehren und intermodalen Verkehren und bietet erstmals systematisch Kombinierte Verkehre im Einzelwagensystem an. Dabei muss sich der Kunde um nichts kümmern: DB Cargo Logistics übernimmt die komplette Organisation der Leistung inklusive Lkw-Vor- und -Nachlauf und stellt auch Equipment wie beispielsweise 45-Fuß-Wechselbehälter.

Pilotkunde Coca-Cola nimmt seit Start des Produktes täglich dieses neue Angebot in Anspruch und wickelt somit auch kleinere Mengen nachhaltig und unkompliziert über die Schiene ab. Was mit Coca-Cola gestartet ist, steht außerdem auch allen anderen Kunden von DB Cargo zur Verfügung. Vor allem im Konsumgütermarkt sind intermodale Transporte gefragt. Ab 2021 werden weitere Relationen folgen, um langfristig alle Wirtschaftszentren in Deutschland anzubinden. ●



Stephanie Reinert,
Leiterin Consumer Goods, DB Cargo,
stephanie.reinert@deutschebahn.com

PILOTPROJEKT

Digitale Automatische Kupplung

Um mehr Kapazitäten auf der Schiene zu schaffen, testet DB Cargo seit diesem Jahr die Digitale Automatische Kupplung (DAK) in Rangierbahnhöfen in Görlitz. Die DAK verbindet zwei Güterwagen automatisch miteinander und beschleunigt das Zusammenstellen von Güterzügen. Außerdem entlastet sie Bahnmitarbeiterinnen und Bahnmitarbeiter von körperlicher Arbeit: Schraubenkupplungen per Hand, die in Europa seit mehr als 100 Jahren fast ausschließlich verwendet werden, gehören mit der DAK der Vergangenheit an.

Unterm Strich führt die DAK zur breiten Digitalisierung des Schienengüterverkehrs und ist ein wichtiger Baustein, um die Verkehrsleistung um rund 70 Prozent und mehr zu steigern. Das bis Ende 2022 laufende Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt und mit 13 Millionen Euro finanziert. Neben der DB und ihrer Tochter DB Cargo sind noch fünf weitere europäische Güterbahnen beteiligt. ●

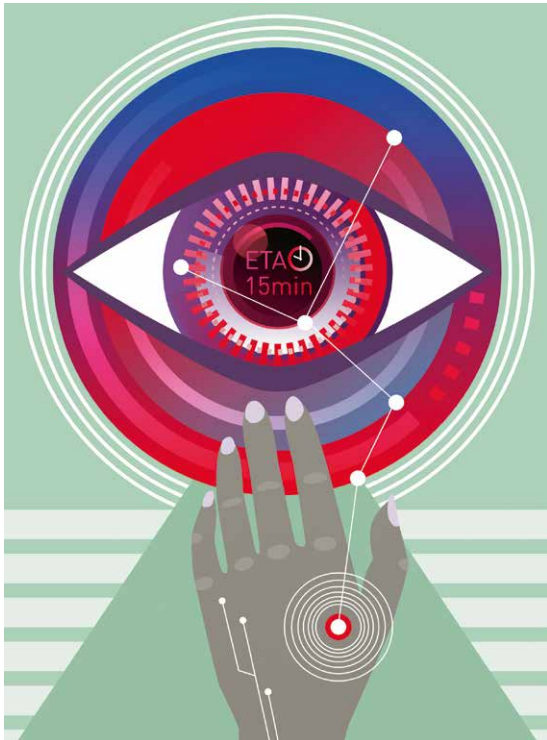


So geht Zukunft!



Oft sehen wir Wendepunkte erst im Rückblick. 2020 war so ein Wendepunkt – der Höhepunkt einer Entwicklung, die mit der Industrialisierung begann und die spätestens Mitte des 20. Jahrhunderts unabwendbar schien. Die Regenwälder brannten in nie dagewesenem Ausmaß. Massentierhaltung, Umweltverschmutzung, die Corona-Pandemie und der gigantische Ressourcenverbrauch von beinahe acht Milliarden Menschen brachten den Planeten an den Rand eines Kollapses – der gleichzeitig der Grundstein war für eine Entwicklung, an deren vorläufigem Ende die Lieferketten und der Konsum absolut CO₂-frei und nachhaltig sind.





„Implantables und Biohacking: 2050 werden Nachrichten direkt auf die Netzhaut projiziert.“

Politik. Die großen Krisen Anfang der 2020er-Jahre bereiteten den Weg für die erste grüne Bundesregierung und sogar die erste grüne Bundeskanzlerin. Noch erstaunlicher war nur, dass nahezu alle Oppositionsparteien plötzlich die Dringlichkeit der Lage erkannten und an einem Strang zogen. Die Schiene wurde ausgebaut, ein cleverer Mix verschiedener Transportmittel forciert, und nicht zuletzt wurde endlich die Digitalisierung vorangetrieben – die machte Mitte der 2020er-Jahre einen gewaltigen Sprung. Künstliche Intelligenz ist seitdem aus der Logistik nicht mehr wegzudenken. Davon profitieren auch Unternehmen wie EcoCon, die ohne CO₂-freien Transport am Markt nicht existieren könnten. Der Konzern bietet neben nachhaltigem Silphienhonig ein rein veganes Sortiment. Denn inmitten der Corona-Pandemie 2020 wurde auch den letzten Zweiflern klar, dass die Massentierhaltung so nicht weitergehen kann. Bereits um die Jahrhundertwende zeichnete sich zwar ein Trend zu vegetarischer Ernährung ab, durchsetzen konnte sich das aber zunächst nicht. Mittlerweile sind Massentierhaltung und unwürdige Transport- und Schlachtbedingungen gar nicht mehr vorstellbar. Der Wandel brauchte einige Zeit, aber vor 15 Jahren begann EcoCon dann, so richtig durchzustarten und in kleineren regionalen Laboren sogar Proteine künstlich herzustellen. Dadurch wurde mit einem Mal nicht nur die Massentierhaltung obsolet, auch die riesigen bewässerungs- und energieintensiven Ackerflächen konnten deutlich reduziert werden. An deren Stelle wurden Wälder wieder aufgeforstet und Flüsse renaturiert, das Klima erholte sich spürbar. Die künstlichen Proteine führten schließlich auch dazu, dass einige Grundnahrungsmittel aus dem 3-D-Drucker kommen. Was in der Industrie schon Ende der 2020er-Jahre gang und gäbe war, revolutionierte auch die Konsumgüterindustrie. Transportiert wird seitdem deutlich weniger und deutlich bewusster. So erfolgt der Transport von den Labor-Zentren in die Filialen komplett CO₂-frei über reine Güterverkehrsschienen, die mittlerweile zum größten Teil unterirdisch verlegt sind. ▶

Ob nun die Pandemie den Menschen die Augen geöffnet hat oder die Fridays-for-Future-Demonstrationen endlich Früchte trugen, vermag 2050 niemand mehr mit Gewissheit zu sagen. Fakt ist aber: Das Leben hat sich in den letzten 30 Jahren radikal geändert – weil die Menschen sich geändert haben. Ein nachhaltiges Leben ist plötzlich nicht mehr nur hip, sondern etwas, was tief im Bewusstsein der Menschen verankert ist. Für Emma ist das keine Selbstverständlichkeit. Als Schülerin war sie selbst noch Teil der Fridays-for-Future-Bewegung. Deren Ziele waren ambitioniert, aber niemand hätte geglaubt, dass Greta Thunberg eines Tages sogar die Umweltministerin der EU werden würde. Einer Europäischen Union, die 2050 den Namen Gemeinschaft wirklich verdient, in der Entscheidungen gemeinsam getroffen und dann

verbindlich für den gesamten Kontinent umgesetzt werden. Was hatten sie damals bewegen können! Heute ist Emma Supply Chain Managerin für die Logistik von EcoCon, dem führenden Konsumgüterkonzern, und gestaltet aktiv mit, wofür sie und ihre Mitstreiter vor 30 Jahren auf die Straße gegangen sind. Eine sanfte Vibration im Handrücken unterbricht ihre Gedanken und holt sie von der Vergangenheit zurück in die Gegenwart – der implantierte Chip meldet eine eingehende Nachricht. Nach der Bestätigung wird die Nachricht direkt auf ihre Netzhaut projiziert: „Ihre Lieferung von DB Cargo trifft in exakt 15 Minuten ein.“

Vegan und CO₂-frei

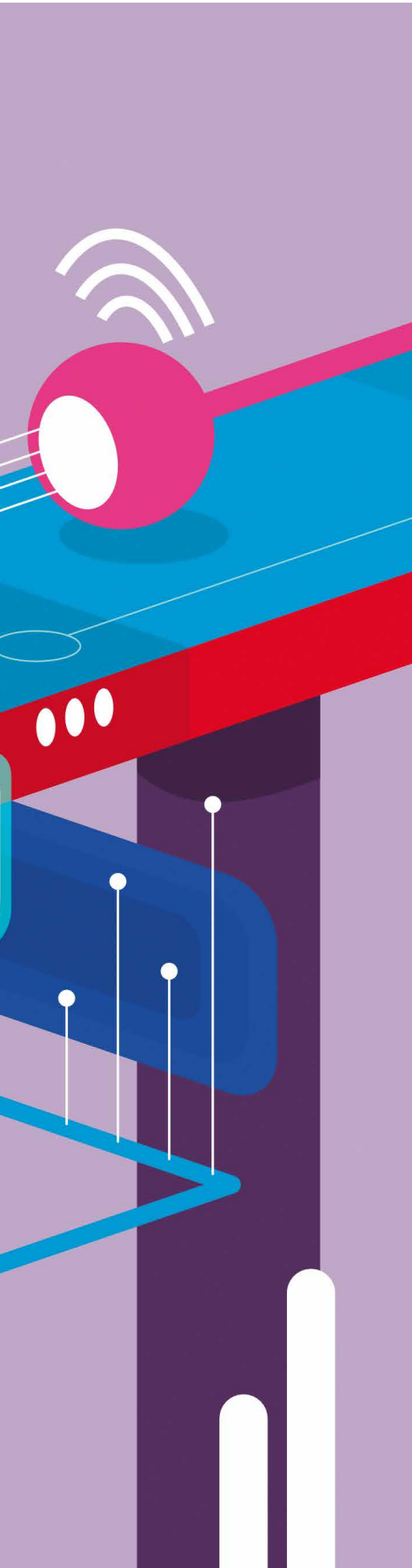
Denn Lieferketten sind 2050 nicht nur komplett CO₂-frei, sondern auch absolut verlässlich und auf die Minute genau. Möglich wurde das auch durch ein konsequentes Umdenken der



**„Dank künstlicher Proteine
kommen Grundnahrungsmittel
in Zukunft on demand aus
dem 3-D-Drucker.“**

**„Beinahe
persönlich:
Holografische
Avatare
sind so real,
dass Reisen
fast über-
flüssig
werden.“**





► Dadurch wurde Ende der 2030er-Jahre der Güterverkehr komplett vom Personenverkehr entkoppelt. Schlagartig wurden so alle Verkehrsströme verlässlicher und sicherer. Auch weil sämtliche Verkehre autonomisiert wurden. Nur so wurde wirkliche Effizienz möglich – Fehler und Unfälle passieren seitdem kaum noch und die Planung der gewaltigen Warenströme ist dank der künstlichen Intelligenz nahezu perfekt. Alle größeren Städte haben außerdem eigene, unterirdische Gleisanschlüsse zur Verteilung der Waren. Nur ländlichere Gebiete benötigen noch einen Umschlagplatz, die letzte Meile wird je nach Menge über Drohnen oder wasserstoffbetriebene, autonom fahrende Lkw bedient. Emmas Filiale ist zum Glück groß genug.

Vollautomatisierte Lieferung im unterirdischen Firmenbahnhof

Beinahe geräuschlos fährt die Lok ein und kommt millimetergenau zum Stehen. Emmas Chip vibriert zwar erneut, als sie mit dem Aufzug nach unten ans Gleis fährt, ausgeladen wird aber völlig autonom. Gleichzeitig erscheinen Daten zur Lieferung via Hologramm: Lieferumfang und Gewicht, wie viele Paletten und Roboter zum Ausladen benötigt werden, wann der Zug wieder losfahren wird. Nach einem kurzen Check und automatischen Abgleich mit der Bestellung laden mit Solarstrom betriebene Roboter genau die Mengen aus, die benötigt werden – und zwar absolut exakt. Die Künstliche Intelligenz berechnet aber nicht nur, wie viel in der Filiale von Emma am Tag verbraucht wird. Drei Jahrzehnte Machine Learning haben auch dazu geführt, dass praktisch keine Überproduktion mehr stattfindet. Hergestellt wird nur, was auch tatsächlich verbraucht wird. Die Ressourcenverschwendung des 20. Jahrhunderts gehört damit endlich der Vergangenheit an. Zufrieden sieht Emma zu, wie die Wagen leerer werden und wie die mechanischen Kollegen die Ware erfassen und konfektionieren. Sie beobachtet alle Vorgänge ganz genau. Die Technik ist zwar sehr ausgereift, doch es schadet nicht, wenn

ein Mensch sie von Zeit zu Zeit stichprobenartig überprüft. So kontrolliert sie zum Beispiel, ob die richtigen Gütesiegel auf der Ware sind: eines für den CO₂-freien Transport, ein anderes für die faire und umweltfreundliche Produktion. Den Nachhauseweg erledigt Emma mit einem Fahrrad – ganz altmodisch, beinahe nostalgisch, ohne elektrische Unterstützung. Seit es kaum noch Individualverkehr gibt, sind die Innenstädte ein Paradies für Fußgänger und Radfahrer. Emma wohnt in einer besonders grünen Nachbarschaft, jede Hausfassade ist mit Algen bepflanzt. Diese ziehen das letzte CO₂ aus der Atmosphäre und schützen gleichzeitig vor Kälte und Hitze. Die Haustür öffnet sich automatisch, als Emma den Eingang erreicht. In der Küche erwartet sie bereits ihre Tochter Carly: „In der Schule mussten wir heute unseren Müll selbst trennen, damit wir verstehen, wie die Roboter das immer machen. Super eklig!“ „Du weißt nicht, wie gut du es hast, Carly“, erwidert Emma lachend. Auch Emmas Mutter, die mittlerweile zwar in Südafrika lebt, die Familie aber täglich als Avatar virtuell besucht, kann sich ein Schmunzeln nicht verkneifen. „Ich erzähle dir mal, was deine Mutter in deinem Alter tun musste, um uns und den Planeten zu retten. Damals wurde Müll noch gepresst und zum Verbrennen durch halb Europa transportiert – aber immerhin landete er so nicht auf irgendeiner Deponie in Asien.“ Carly schüttelt ungläubig den Kopf – wie rückständig, mittlerweile reden immer mehr Wissenschaftler von Durchbrüchen und ersten greifbaren Erfolgen beim Beamen. Dann würde sich Logistik komplett wandeln, hin zu einer Informations- und Datenlogistik, vieles müsste und könnte noch einmal komplett neu gedacht werden. Emma jedenfalls gefällt dieser Gedanke. ●

Die Zukunft der Logistik



Welche Veränderungen stehen der Logistik bevor und wie kann sie noch nachhaltiger werden? Ein Interview mit den Zukunftsforschern Karl-Heinz Land und Prof. Dr. Peter Holm.

In ihrem Klimaschutzprogramm hat die Bundesregierung sich Ziele für den Verkehr gesetzt. So sollen der CO₂-Ausstoß bepreist, Emissionen um 40 Prozent verringert sowie der Verkehr elektrifiziert und auf die Schiene verlagert werden. Sind diese Ziele aus Ihrer Sicht zu ambitioniert oder nicht ambitioniert genug?

— **LAND** Ich finde ehrlich gesagt ein bisschen beschämend, was da an Anforderungen kommt. Wir fordern die Industrie nicht genügend und ich finde den CO₂-Preis unterirdisch. Ich bin ein Propagandist der Zirkulär-Ökonomie und glaube, dass alles einen wahren Preis hat. Eine Plastikflasche hätte nie billiger als eine Glasflasche sein dürfen. So wird das vermutlich nur sehr langfristig passieren.

— **HOLM** Ich finde es gut, dass die Politik Ziele setzt, und finde sie ambitioniert. Ich halte aber auch ein noch stärkeres Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsträger für die Klimawende für essenziell notwendig. Wenn wir wirklich merklich CO₂ reduzieren wollen, bedarf es mehr als eines CO₂-Preises, etwa einer digitalen Infrastruktur und der Gesellschaft als Ganzes. Wir brauchen das Thema auf breiterer Front.

In der Gesellschaft scheint ökologisch als hip zu gelten. Aber ist die Gesellschaft schon bereit, den „wahren“ Preis für Dinge zu bezahlen?

— **HOLM** Es gibt gute Beispiele, bei denen das so ist. In Österreich zum

Beispiel gibt es eine Plattform, bei der die Verbraucher bereit sind, für regional und nachhaltig transportierte Produkte mehr zu zahlen. Greta sei Dank haben wir heute ein größeres Bewusstsein. Wie hoch die Bereitschaft – vor allem die Zahlungsbereitschaft – allgemein ist, wird man sehen.

— **LAND** Das ist das Henne-Ei-Problem. Klar sind unsere Konsumenten verwöhnt. In anderen EU-Ländern ist man eher bereit, mehr Geld für Lebensmittel zu zahlen. Das muss hier erst trainiert werden. Aber das kann man den Menschen klar machen und ihnen zeigen: Wenn du das tust, kommt das raus. Wir werden irgendwann Greta mal sehr dankbar sein, denn sie tut genau das. Jetzt müssen wir nächste Schritte gehen und erklären, dass der Wandel nicht kostenlos sein wird.

Welche wirtschaftlichen Potenziale werden aktuell noch nicht ausgeschöpft?

— **HOLM** 75 Prozent aller Waren werden aktuell über die Straße transportiert. Hier kommt die bestehende Infrastruktur an ihre Grenzen. Es gibt aber einige Initiativen, mehr Güter auf die Schiene zu bringen und den Kombinierten Verkehr zu stärken. Der Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) hat zusammen mit dem Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene mit „railway.tools“ eine Plattform ins Leben gerufen, um Schnittstellen zwischen Straße und Schiene zu verbessern. Das Thema ist insgesamt sehr komplex und ein lang-

jähriger Prozess. Helfen würden einheitliche Normen und Standards. Um den Schienengüterverkehr nachhaltiger zu gestalten, sollten wir stärker auf den Effizienzgewinn und die Innovationskraft der Digitalisierung setzen: Sensoren, Plattformen, Hubs. Da sind wir erst am Anfang, da muss mehr passieren.

— **LAND** Ich kann das nur unterstützen. Gerade wenn wir uns Plattformen und Sharing-Ökonomie anschauen. Man hat nachgewiesen, dass intelligente Systeme 70 bis 90 Prozent weniger Ressourcen brauchen. Hier wird Künstliche Intelligenz (KI) einen enormen Hebel darstellen. Digitalisierung ist ein wichtiger Schritt zu mehr Nachhaltigkeit, hier muss die Wirtschaft zuerst ansetzen.

Müssen Unternehmen in die Offensive gehen oder warten, dass nachhaltige Lösungen nachgefragt werden? Oder anders gefragt: Ist Nachhaltigkeit eine Bringschuld oder eine Holschuld?

— **LAND** Ein entschiedenes Vielleicht. Es geht nicht mehr um entweder oder, sondern um das Und. Wir müssen beides tun, push und pull, Sog und Druck erzeugen. Der Druck entsteht durch den Klimawandel, die verstopften Straßen, aber auch durch Digitalisierung und Automatisierung. Wer nicht digitalisiert und vernetzt, kann nicht automatisieren. Wer nicht automatisiert hat, wird Opfer des digitalen Darwinismus und wirtschaftliche Nachteile haben. ►



Peter Holm

Prof. Dr. Peter Holm ist Prodekan am Fachbereich Wirtschaftswissenschaften der Provdadis Hochschule in Frankfurt. Seine Schwerpunkte in Forschung und Lehre sind Logistik & Supply Chain Management, Digitalisierung sowie Nachhaltigkeit.

„Wir müssen uns in einigen Dingen vom Gestern verabschieden.“

PETER HOLM

► — **HOLM** Für Unternehmen entsteht ein deutlicher Zugzwang. Parallel zum Umweltschutz müssen sie die Transparenz aller Partner einer Lieferkette erhöhen und immer individuellere, kundenorientierter werdende Leistungen erbringen. Neue (cyber-physische) Systeme und KI helfen ihnen dabei.

Wie grün ist die Logistik heute bereits? Könnte sie heute schon grüner sein?

— **HOLM** Sie könnte viel, viel grüner sein. Die Frage ist doch, warum beschäftigen sich Unternehmen mit einer nachhaltigen Lieferkette? Druck kommt zunehmend von der Gesellschaft sowie von innovativen Start-ups. Aber das Thema muss auf breiter Front diskutiert werden. Der Güterverkehr wird zweistellig zunehmen. Dadurch ist es notwendig, schon heute über Zukunftslösungen nachzudenken. Weiterhin ist es wichtig, sich rechtzeitig nach Partnern und Fachpersonal umzusehen und Geschäftsmodelle zu überdenken.

— **LAND** Eins ist vollkommen klar: Wir haben in der Vergangenheit in der Wirtschaft auf Soziales geachtet, aber

wenig auf Ökologisches. Die letzten 30 Jahre standen wir auf der Stelle, der Druck war nicht hoch genug. Doch jetzt passiert die Zeitenwende, der Trend zur „ökologisch-sozialen Marktwirtschaft.“ Was wir im Moment sehen, ausgelöst durch Fridays for Future, ist erst der Anfang. Ich glaube, das Bewusstsein wächst auf allen Ebenen. Die Ökonomie wird der Ökologie folgen. Jedes Unternehmen wird dafür sorgen, nachhaltiger zu werden, sonst wird es abgehängt.

Welche Rolle spielt eine nachhaltige Logistik für die Einhaltung der Klimaziele?

— **HOLM** Logistik spielt da eine enorm wichtige Rolle. Wenn wir uns ansehen, dass das Gros aller Waren über die Straße transportiert wird, dann ist Logistik für den Klimaschutz selbstverständlich ein Thema. Außerdem müssen wir bedenken: Immer mehr Menschen zieht es in städtische Räume. Wie werden da in Zukunft Waren bewegt? Die Politik wird sicherlich auch über Lkw-Fahrverbote diskutieren, aber vor allem werden wir innovativ darüber nachdenken, wie wir Hubs und Paketstationen besser einrichten können.

Karl-Heinz Land

Karl-Heinz Land ist Keynote Speaker, Coach, selbsternannter Neudenker und Autor der Bücher „Erde 5.0“ und „Digitaler Darwinismus.“ Sein neuestes Booklet zum Thema, wie Corona unsere Zukunft verändert, steht kostenlos als Download zur Verfügung: <https://karlheinzland.com/new-purpose/>



— **LAND** Betrachtet man den gesamten CO₂-Ausstoß Deutschlands – 2019 waren es rund 800 Millionen Tonnen –, verursachen Verkehr und Logistik davon etwa 165 Millionen Tonnen. Wir sollten die Logistik also auf jeden Fall nachhaltiger gestalten, aber nicht denken, dass wir dann alles geschafft haben. Jeder Einzelne muss seinen Beitrag dazu leisten.

Wie muss Ihrer Ansicht nach die Logistik der Zukunft aussehen und wie viel Logistik können wir uns überhaupt noch leisten?

— **LAND** Das Wichtigste ist, dass wir intelligente Systeme und verkehrsübergreifende Plattformen bekommen. Wir brauchen Systeme, die so wenig wie möglich CO₂ ausstoßen, und regenerative Energien. Aber auch menschliche Intelligenz, um unnötige Transporte wie Rücksendungen im Online-Handel zu vermeiden. Das müssen wir komplett neu denken und dafür sorgen, dass Logistik auf der letzten Meile immer noch hocheffizient ist und ein Ziel nicht fünfmal angefahren werden muss.

— **HOLM** Dem kann ich mich anschließen. Intelligente Systeme

werden den Wandel unterstützen. Dazu bedarf es sehr gut ausgebildeter Fachleute, aber auch einer Regionalisierung der Produktion. Corona hat uns hinterfragen lassen: Ist es wirklich nötig, Dinge des alltäglichen Lebens rund um den halben Erdball zu fliegen? Das Thema Vernetzung verschiedener Verkehrsträger ist für die Zukunft essenziell, ebenso eine Offenheit für Innovationen. Eine grüne Logistik wird sich definitiv rechnen.

Was ist das Wichtigste, das Unternehmen jetzt angehen und umsetzen sollten?

— **LAND** Aus meiner Sicht ist einer der größten Hebel die Plattformökonomie, also Intelligenz in Systeme zu bringen. Auch Dematerialisierung ist wichtig und dafür zu sorgen, dass Güter keine unnötigen Wege machen. Das kann ich nur mit technologischem Fortschritt erreichen.

— **HOLM** Unternehmen sollten zunächst die Bedeutung der aktuellen sowie zukünftigen Herausforderungen verstehen, damit entsprechende Nachhaltigkeits- und Digitalisierungsstrategien entwickelt und auch zu Ende gedacht werden können. Nachhaltig-

„Wir werden Greta alle irgendwann mal sehr dankbar sein.“

KARL-HEINZ LAND

keit sollte nicht nur als Buzzword benutzt werden, ohne umfänglich alle Konsequenzen zu verinnerlichen und entsprechend umzusetzen. Firmen sollten Offenheit zeigen, verstärkt Kooperationen einzugehen. Nachhaltigkeit ist eben keine kurzfristige Kampagne mit schneller Amortisierung. Wir müssen uns in einigen Dingen von dem Gestern verabschieden. ●

Handeln. Verkehre verlagern. Jetzt.



Globalisierung und Kapitalismus haben großen Wohlstand gebracht – zum Teil auf Kosten der Umwelt. Bei Verbrauchern hat das Umdenken längst begonnen, und auch bei Politik und Unternehmen tut sich etwas. Was passieren muss, damit die Klimaziele erreicht werden, und wie sich der gesamte DB-Konzern für mehr Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit stark macht.



— Güterzüge transportieren Konsumgüter mit bis zu 95 Prozent weniger CO₂-Emissionen als Flugzeuge.

Wir leben heutzutage den Luxus, Lebensmittel von jedem Ort der Welt zu jeder Zeit und überall kaufen zu können – und nicht nur dann, wenn Erntezeit ist. Zug, Flugzeug oder Schiff transportieren die Früchte und Gemüse aus Übersee direkt zu uns. Ohne diese langen Transportwege ist die Versorgung aller Menschen bei den heutigen Ernährungsgewohnheiten auch nicht mehr möglich, denn regionale Lebensmittel können nicht einmal ein Drittel der Weltbevölkerung ernähren – so lautet das Fazit einer internationalen Studie unter Leitung der finnischen Universität Aalto, die in der Fachzeitschrift „Nature Food“ erschienen ist. In Abhängigkeit von den untersuchten Feldfrüchten ist es nur bei elf bis 28 Prozent möglich, den menschlichen Bedarf innerhalb eines Radius von 100 Kilometern zu decken. Fast überall müssen Lebensmittel über große

Distanzen transportiert werden. So beträgt für 26 bis 64 Prozent die Entfernung zum Ort der Nahrungsmittelproduktion mehr als 1.000 Kilometer. Für die Umwelt sind das düstere Aussichten.

Schienengüterverkehr wird gefördert und attraktiver

Denn das Gütertransportvolumen wird weiter steigen. Doch wie können die wachsenden Warenströme bewältigt werden? Der Platz ist begrenzt, die Straßen sind voll. Da es ohne lange Transportwege nicht geht, kann die Lösung nur lauten: Verkehre auf die deutlich umweltfreundlichere Schiene verlagern, Straßen und Meere entlasten. Aktuell hat die Schiene in Deutschland nur einen Anteil von 18 Prozent am gesamten Güterverkehr. Um Verkehre zu verlagern, hat sich die Bundesregierung in einem umfangreichen Klimaschutzprogramm

Ziele gesetzt: Das klimaschädliche CO₂ wird ab 2021 besteuert, Emissionen im Verkehr sollen dadurch bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 verringert werden. Erneuerbare Energien, die Bahn- und Elektromobilität hingegen sollen Förderungen erhalten. Gemeinsam wollen der Bund und die Deutsche Bahn bis 2030 86 Milliarden Euro in Ausbau und Förderung des Schienennetzes investieren. Während die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr zum Jahresbeginn auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent gesenkt wurde, erhöht sich im Flugverkehr die Luftverkehrsabgabe und verhindert Dumpingpreise. Auch der Schienengüterverkehr wird durch den Ausbau attraktiver, es können deutlich mehr Waren auf die Schiene gebracht werden.

Auch Unternehmen werden zunehmend für das Klima aktiv. Sie spüren den Druck der Konsumenten. Die Art und Weise, wie Lebensmittel produziert werden, spielt für Verbraucher eine Rolle bei der Kaufentscheidung. Daher beugen sie sich den steigenden Ansprüchen an Nachhaltigkeit: Ginge es nach dem Willen einer Petition des Herstellers von Milchersatzprodukten Oatly, die rund 57.000 Menschen unterschrieben haben, würde künftig jede Lebensmittelverpackung eine CO₂-Kennzeichnung haben. Neben Nährwerten müssten Hersteller dann auch angeben, wie viele Treibhausgase ihr Produkt verursacht.

Jeder soll Zugang zur Schiene haben

Ein ähnliches Gütesiegel kann sich Sigrid Nikutta, Vorstand Güterverkehr der Deutschen Bahn und Vorstandsvorsitzende von DB Cargo, auch für den Transport von Waren vorstellen. Denn was nützt es, wenn ein Produkt zwar nachhaltig hergestellt wurde, aber beim Transport um die halbe Welt viel CO₂ verursacht? „Ich träume davon, dass alle ein großes Umwelt- ▶

Klima-Maßnahmen des DB-Konzerns

WIE UMWELTFREUNDLICH TRANSPORTIEREN SIE?



Mit der neuesten Version von EcoTransIT World können nun erstmals der Energieverbrauch sowie die CO₂- und Schadstoffemissionen für jeden Güterverkehr weltweit für alle Verkehrsträger berechnet werden. Berechnen Sie den ökologischen Fußabdruck Ihrer Transporte unter:

<http://www.ecotransit.com>



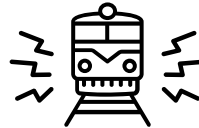
— Umweltfreundlicher geht es nicht: mit dem Fahrrad zum Zug.

DBeco plus

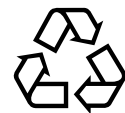
Das DB Cargo-Produkt DBeco plus ermöglicht CO₂-freie Gütertransporte auf allen Routen Deutschlands und Österreichs. DB Cargo ermittelt den genauen Energiebedarf von Transporten und kauft die entsprechende Menge Ökostrom aus erneuerbaren Energien. Zehn Prozent der Erlöse aus DBeco plus gehen an Anlagen, die regenerativen Strom erzeugen oder speichern. Die realisierten CO₂-Einsparungen bescheinigt DB Cargo mit einem Zertifikat.

DBeco neutral

Das DB Cargo-Produkt DBeco neutral kompensiert nicht vermeidbare CO₂-Emissionen, die im Rahmen eines Transports – zum Beispiel beim Vor- und Nachlauf per Lkw – entstehen. Auch wird der gesamte CO₂-Ausstoß der Lieferkette berechnet. Kunden können entscheiden, in welchem Umfang die Emissionen ausgeglichen werden können. Zusammen mit dem Partner atmosfair investiert DB Cargo dann in entsprechend ausgewählte Nachhaltigkeitsprojekte nach dem strengen CDM Gold Standard.



**– 50 Prozent
Schienen-
lärm bis
Ende 2020**



**95 Prozent
Recycling-
quote bis
Ende 2020**

Partnerschaft mit atmosfair und Gold Standard

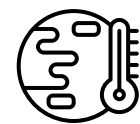
atmosfair ist eine Klimaschutzorganisation mit dem Schwerpunkt Mobilität. Unvermeidbare CO₂-Emissionen können über Zahlungen ausgeglichen werden. Die Gelder fließen in zertifizierte Klimaschutzprojekte. www.atmosfair.de

Gold Standard wurde 2013 vom WWF und anderen NGOs gegründet, um Klimaschutzprojekte bestmöglich mit Umweltschutz und nachhaltiger Entwicklung in Einklang zu bringen. Der Gold Standard definiert Anforderungen an Projekte, um maximal positive Wirkungen zu erzielen.

www.goldstandard.org



**Schutz von
Tieren und
Pflanzen**



**Klima-
neutral bis
2050**

► bewusstsein haben. Und dass wir, wenn wir im Supermarkt stehen, anhand eines Siegels erkennen, dass unser Müsli mit DB Cargo umweltfreundlich transportiert worden ist.“

Schienengüterverkehr kann massiv dazu beizutragen, die Klimaziele zu erfüllen. „Wir haben in Deutschland etwas, worum uns viele beneiden: den Einzelwagenverkehr. Wir haben neun große Rangierbahnhöfe und rangieren an über 100 Orten im Land. Das heißt, wir können einzelne Wagen schnell und umweltfreundlich zu Zügen zusammenschließen und europaweit transportieren“, fügt Nikutta hinzu. Doch aktuell werde die Schiene längst nicht ausgelastet. Das soll sich ändern. Ob mit eigenem Gleisanschluss oder ohne – jedem Unternehmen soll der Zugang zur Schiene ermöglicht werden. Damit die Rechnung aufgeht, sollen weitere Umschlagterminals gebaut werden – dort können Güter von der Straße auf die Schiene verladen werden. Auch mit Individuallösungen hilft DB Cargo Unternehmen wie beispielsweise binderholz dabei, mehr Verkehre von der Straße auf die Schiene zu holen (lesen Sie dazu mehr auf der nächsten Doppelseite). Diese Strategie der Verkehrsverlagerung geht einher mit hohen Investitionen in neue Technik, wie modulare Güterwagen und die Digitale Automatische Kupplung (DAK).

End-to-end-Klimaschutz des DB-Konzerns

Der gesamte DB-Konzern setzt sich dem Klima zuliebe für eine starke Schiene ein. Mit über 150 Maßnahmen engagiert sich der DB-Konzern im Klima-, Natur- und Ressourcenschutz sowie im Lärmschutz. Im Advanced TrainLab, dem Zukunftslabor, testet der Konzern technische, umweltfreundliche Innovationen direkt am fahrenden Personenverkehrszug und probiert beispielsweise einen neuen Dieselkraftstoff aus. Der alternative Treibstoff wird ausschließlich aus Rest- und Abfallstoffen pflanzlicher und tierischer Fette hergestellt.

Auch Speisen und Getränke innerhalb der Personenverkehrszüge werden nachhaltiger: Überschüssiges



1 — Der DB-Konzern baut für die Umwelt.

2 — Der Schienenverkehrs-lärm soll bis Ende 2020 halbiert werden.

Essen der Fahrgäste der Deutschen Bahn landet nicht mehr in der Tonne, sondern wird für einen guten Zweck gespendet. Seit Februar 2020 können Kunden außerdem in den Bordbistros der Fernverkehrszüge nachhaltige Mineralwasserflaschen von share kaufen und dadurch Bauprojekte für Trinkwasserbrunnen weltweit finanzieren. Zusätzlich wird mit neuen Halbliter-Mehrwegflaschen der Plastikabfall in Zügen um rund 38 Tonnen jährlich im Vergleich zu herkömmlichen Mehrwegflaschen reduziert. Und auch außerhalb der Züge treibt der DB-Konzern den Mobilitätswandel voran. Zusammen mit dem Bundesumweltministerium will die Deutsche

Bahn im Rahmen einer Bike+Ride-Offensive 100.000 zusätzliche Fahrradstellplätze an Bahnhöfen in Deutschland schaffen. Dazu stellt sie Kommunen und Gemeinden DB-eigene Flächen mietfrei zur Verfügung.

„Wir stellen uns der Aufgabe, die Mobilitätswende zu schaffen. Zugleich übernehmen wir Verantwortung für die Umwelt und unsere Gesellschaft: Wir stärken die Schiene in Deutschland, indem wir mehr Kapazitäten schaffen und Mobilität neu und grün denken – für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa“, erklärt Nikutta. „Dabei ist grün für uns weit mehr als eine Haltung. Es prägt unser Handeln.“ ●

Training für den Klimaschutz

Bahnfahren ist umweltschonend und mit grünem Strom sogar klimaneutral. Dennoch: Energie bleibt eine kostbare Ressource. Deshalb lernen Lokführerinnen und Lokführer in Aus- und Weiterbildungen bei DB Training, Learning & Consulting energiesparendes Fahren. Den Lernenden wird dabei das Zusammenspiel zwischen Fahrplanangaben, Fahr- und Streckendynamik, Fahrzeugtechnik sowie dem eigenen Verhalten im Hinblick auf energiesparende Fahrweise vermittelt.

Zehn Prozent Energieeinsparung

Wichtigstes Instrument dafür ist das Training im Fahr Simulator. Dabei werden Vergleichsfahrten unter realen Bedingungen durchgeführt. Die Simulationsfahrten helfen den Lernenden dabei, das Zusammenspiel zwischen Fahrplanangaben, Fahr- und Streckendynamik, Fahrzeugtechnik sowie eigenem Verhalten im Hinblick auf eine energiesparende Fahrweise zu verstehen und anzuwenden. Die Teilnehmenden erhalten eine Auswertung der Ergebnisse, um ihr Fahrverhalten gezielt optimieren zu können. Diese Auswertung erfolgt in Euro und Cent, damit die Energieeinsparung anschaulich wird. Ein Vergleich zwischen geschulten und nicht geschulten Lokführerinnen und -führern zeigt, dass die Trainings den Klimaschutz befördern: Wer sparsames Fahren geübt hat, verbraucht am Ende immerhin rund zehn Prozent weniger Energie – geübte Treibfahrzeugführerinnen und -führer vermeiden vor allem unnötige Anfahr-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge. ●



— Köln-Dellbrück:
Im 2,2 Tonnen schweren Zugsimulator lassen sich per Maus Klick Schnee, Nebel oder Starkregen zuschalten.



Groß, grün & leistungs- fähig

Um Güterwagen im Einzelwagenverkehr bis zum Gleisanschluss des Kunden zu fahren, sind heute noch Dieselloks im Einsatz. Denn: Auch wenn mehr als 60 Prozent des Streckennetzes elektrifiziert sind, ist die „letzte Meile“ bis zum Kunden meist nur mit einem Verbrennungsmotor befahrbar. Bis 2030 will DB Cargo 70 Prozent seiner Diesellokflotte mit innovativen Antrieben ausstatten, bis 2050 will der DB-Konzern sogar sämtliche Dieselfahrzeuge ersetzen.

17.000 Tonnen CO₂ weniger pro Jahr

Die neuen Zweikraftlokomotiven vom Typ Vectron Dual Mode können schon jetzt beides: Sie fahren sowohl mit Dieselmotor als auch elektrisch auf Strecken mit Oberleitung. Das reduziert den Dieserverbrauch und die CO₂-Emissionen. Mit den neuen Lokomotiven spart die Deutsche Bahn jährlich rund 17.000 Tonnen CO₂ ein. Die Lok fährt dabei lokal emissionsfrei. Neben der klassischen Bedienung von Kundenanschlüssen, die in der Regel nicht elektrifiziert sind, können mit der Zweikraftlok künftig auch



— Zweikraftlok:
Mit der neuen
Vectron Dual Mode
spart DB Cargo
jährlich bis zu acht
Millionen Liter
Diesel.

schwerere Übergabefahrten abgedeckt werden, für die heute noch größere Diesel- und E-Loks eingesetzt werden müssen. 100 Loks der Baureihe 248 hat DB Cargo zunächst bestellt, die Auslieferung startet ab 2023 – der Rahmenvertrag ermöglicht ein Volumen von bis zu 400 Fahrzeugen. ●

VORTEILE UND EFFEKTE

- Einsatz anforderungsgemäßer Lokomotiven mit adäquater Leistung und geringerem Energieverbrauch
- Unter Oberleitung kann elektrisch gefahren, damit können Energiekosten gesenkt, Lärmemissionen reduziert und die CO₂-Bilanz signifikant verbessert werden.
- Leistungssteigerung der Nahbereichsbedienung unter Oberleitung ermöglicht sowohl schwerere Züge als auch höhere Geschwindigkeiten und sichert so Trassenverfügbarkeit bei steigender Netzauslastung.

„WENIGER NACHDENKEN, MEHR UMSETZEN!“

Kommentar von Martin Sigl, Logistikleiter von binderholz



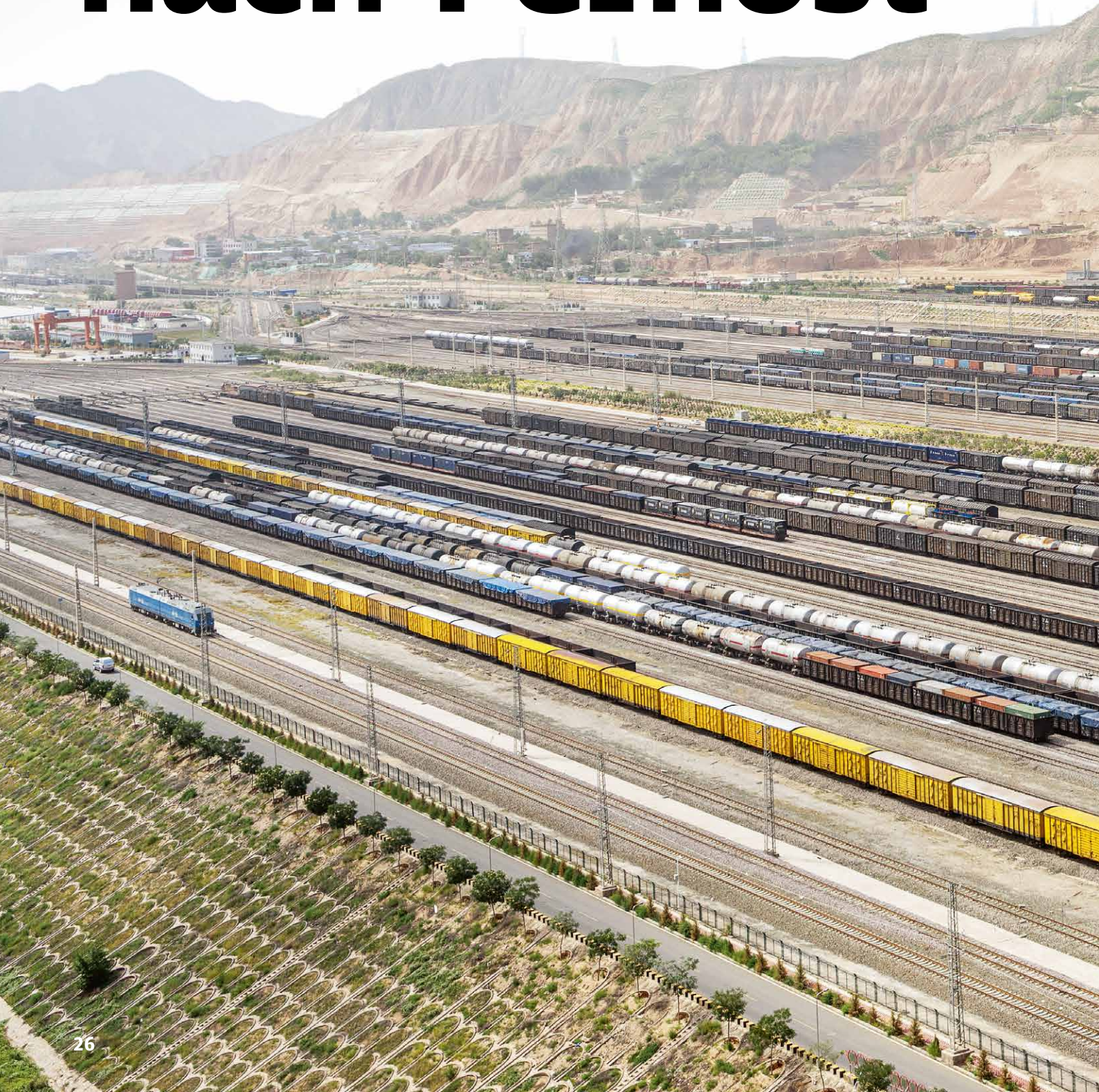
Als Weltmarktführer bei Brettsperholz erzeugen wir ökologische Baumaterialien; da ist es förmlich geboten, dass wir auch den Transport ökologisch abbilden. Wir haben uns deswegen die Frage gestellt, wo der Lkw wirklich nötig ist und wo wir auf die Schiene umstellen können. Und siehe da, es ist verdammt viel möglich: Zusammen mit DB Cargo konnten wir alte Werksgleise wie in Burgbernheim wieder in Betrieb nehmen. Auch haben wir bestehendes Wagen-equipment adaptiert, sodass ab Frühjahr 2021 auf der Schmalspurbahn im Zillertal der Güterverkehr zu unserem Sägewerk in Fügen problemlos möglich ist. Damit haben wir für unser Stammwerk unsere Schienen-Umschlagkapazitäten mehr als verdoppelt und vermeiden Jahr für Jahr Tausende Lkw-Fahrten. Besonders großvolumige Verkehre vom Sägewerk in Kösching hoch zu den Nordhäfen konnten wir sehr schnell auf die Schiene bringen. Wo wir früher zu 100 Prozent Lkw nutzten, fahren wir jetzt komplett auf der Schiene. Im Rundholzverkehr haben wir gemeinsam mit DB Cargo Logistics den Bahnanteil innerhalb von drei Jahren von 20 auf 40 Prozent erhöht! Allein durch die in den letzten Monaten umgesetzten Transportverlagerungen vermeidet binderholz nachhaltig rund 42.000 Lkw-Fahrten pro Jahr und wir setzen immer wieder neue Bahnlösungen um. Wenn das alle Unternehmen machen würden, wäre der Impact für die Umwelt groß.

Allerdings reicht es nicht aus, dass die Regierung Milliarden in die Schieneninfrastruktur investiert. Parallel dazu sollten sie auch in Equipment wie kranbare und bahnfähige Sattelaufleger investieren, damit bestehende Strukturen stärker genutzt werden können und wir mehr Volumen auf die Schiene bekommen. Aber vor allem müssen Unternehmen den Willen haben, Verkehre zu verlagern. Es lohnt sich, einfach loszulegen, anstatt endlos nachzudenken. Kreative und auch wirtschaftliche Lösungen findet man mit DB Cargo schnell. ●



Martin Fiebig, Key Account Manager, DB Cargo Logistics
martin.f.fiebig@deutschebahn.com

Emissionsarm nach Fernost





China will klimafreundlicher werden. Dabei spielt der CO₂-freie Transport von Gütern in die EU eine große Rolle. Bereits seit mehr als zehn Jahren befördert DB Cargo Eurasia Containerzüge mit Kleidung, Lebensmitteln und Maschinen zwischen Europa und China. Doch der Schienenverkehr soll wachsen, denn er ist dem Luft- und Seeweg in Bezug auf Umweltfreundlichkeit weit überlegen.

— *DB Cargo Eurasia hilft China mit CO₂-armen Transporten dabei, klimafreundlicher zu werden.*

Ende September ließ der chinesische Präsident Xi Jinping eine historische Ankündigung verlauten: China wolle noch vor 2060 klimaneutral werden. Dabei ist das Land aktuell noch der größte Treibhausgas-Produzent der Welt. Anstatt mit dem Finger auf die westlichen Industrienationen zu zeigen, will der Wirtschaftsgigant nun selbst aktiv werden. Vor allem der transeurasische Korridor, eines der interessantesten Globalisierungsprojekte der Welt, rückt dafür in den Vordergrund. Um zu verhindern, dass chinesische Exporte – wie von der EU bereits diskutiert – mit CO₂-Zöllen belegt werden, will China Verkehre verlagern. „China baut die Schiene massiv aus, auch um die Klimafolgen des Straßenverkehrs einzudämmen“, sagt Dr. Carsten Hinne, Senior Vice President Korridorentwicklung/Eurasischer Korridor und CEO der DB Cargo Eurasia GmbH. Denn aktuell ist kein Transportmittel über lange Strecken so CO₂-sparend: Güterzüge verursachen etwa 95 Prozent weniger CO₂-Emissionen als der Luftfrachtverkehr – weniger als ein Drittel der Emissionen des Straßengüterverkehrs –, und auch den Vergleich mit dem Seeweg braucht die Schiene nicht zu scheuen. Für die Organisation zukunftsfähiger ▶



1 — 130.000 Standard-Container hat DB Cargo auf dem Eurasischen Korridor 2019 befördert.

2 — Schon bald wird für jeden Containerzug von Xi'an nach Europa ein Baum gepflanzt.

► interkontinentaler Logistikketten führt am Schienengüterverkehr also kein Weg vorbei.

Wachstum trotz Corona-Krise

Die Verlagerung von Güterverkehren aus und nach Asien auf die Schiene ist schon eine mehr als zehnjährige Praxis. Seit 2008 fährt DB Cargo Eurasia Container von und nach China. Nach Angaben von China Rail fuhren 2019 insgesamt 4.329 Containerzüge zwischen der EU und China – das sind fünf Prozent mehr als noch ein Jahr zuvor. Und auch 2020 scheint die Corona-Krise das Wachstum bisher nicht gestoppt zu haben, im Gegenteil: Von Januar bis April 2020 verkehrten etwa elf Prozent mehr Züge als im vergleichbaren Zeitraum 2019.

Auch die Transitzeiten aus China nach Europa haben sich über die letzten Jahre stetig verkürzt – aktuell liegen die Terminal-Terminal-Fristen bei zwölf bis 14 Tagen. Zusätzlich kommen permanent neue Routen hinzu: Seit April 2020 gibt es eine wöchentliche Verbindung aus Xi'an über Kaliningrad (Schiene) nach Rostock (Containerschiff) und weiter nach Duisburg, Hamburg beziehungsweise Verona (Schiene) in elf bis 13 Tagen. Damit hat sich der Schienengüterverkehr zwischen Asien und Europa vor allem auch in der Zeit der verstärkten Lieferung

von Virenschutzartikeln nach Europa zu einer absolut zuverlässigen Alternative zur Luftfracht entwickelt – schnell, ökologisch und bis zu zehnmal günstiger bei den Transportkosten.

Mehrere Verbindungen zwischen China und Europa wöchentlich

DB Cargo will seine Transportkapazität weiter erhöhen. Denn trotz des stetigen Wachstums finden aktuell nur zwei Prozent des gesamten Güterverkehrs von und nach China auf der Schiene statt.

„DB Cargo hat zuletzt im Jahr 2019 etwa 130.000 Standardcontainer (TEU) auf dem Eurasischen Korridor befördert. 2020 wollen wir die 200.000-TEU-Marke knacken. Für 2025 avisieren wir als Ziel die 500.000-TEU-Marke“, so Hinne. Aus einem Güterzug im Jahr 2008 sind mittlerweile mehrere Verbindungen wöchentlich zwischen verschiedenen Industriezentren in China und Europa geworden. Bis Ende 2020 sollen von China nach Europa 2.700 Containerzüge und Richtung China etwa 1.900 Züge gefahren sein.





„China baut die Schiene massiv aus, auch um die Klimafolgen des Straßenverkehrs einzudämmen.“

DR. CARSTEN HINNE

Senior Vice President Korridorentwicklung/
Eurasischer Korridor und CEO der
DB Cargo Eurasia GmbH

Bäume pflanzen, Papier sparen

Um den Schienenverkehr auf dem Eurasischen Korridor weiter auszubauen und ihn noch nachhaltiger zu gestalten, setzt DB Cargo Eurasia auf Partner. Eine Vereinbarung zwischen dem Betreiber der Logistikplattform ITL mit DB Cargo Eurasia aus dem Frühjahr 2019 ergab, dass für jeden Containerzug, den beide Partner von Xi'an nach Europa auf den Weg bringen, ein Baum gepflanzt wird. Aus der spontanen Idee – Nachhaltigkeit zu dokumentieren – entsteht so ein ganzer Wald.

Gemeinsam mit DB Systel und der Deutschen Bahn International Affairs arbeitet DB Cargo Eurasia außerdem daran, noch schnellere Transporte zwischen Asien und Europa zu ermöglichen. Im September 2020 haben alle Beteiligten in einem Treffen mit weiteren Mitgliedern des 7-Bahnen-Agreements über die Digitalisierung der internationalen Containertransporte auf dem Eurasischen Korridor diskutiert. Eine mögliche Lösung: Blockchain. Damit wäre unter anderem der Transport papierlos möglich und somit noch umweltfreundlicher. ●

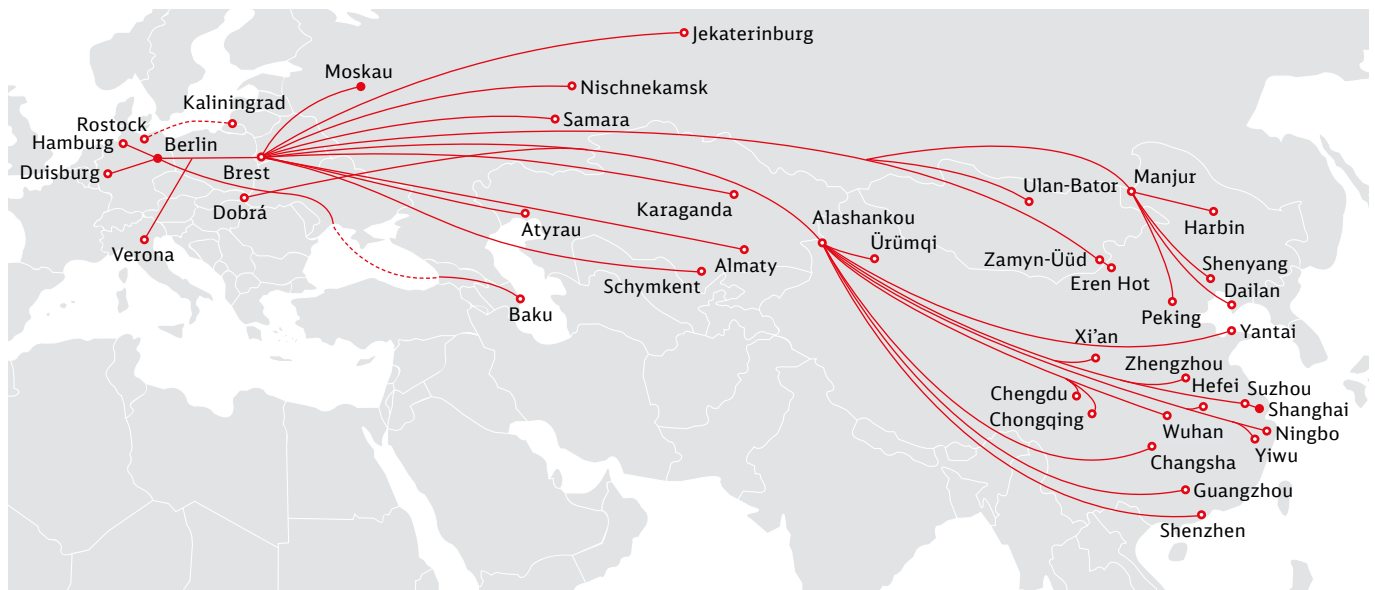
SCHIENE VS. SCHIFF

90 Prozent der Konsumgüter werden mit dem Seeschiffverkehr befördert – mit schweren Schäden für die Umwelt. Tankcontainer mit ätzenden Chemikalien verschmutzen und zerstören die Weltgewässer. Sie tragen zur Verringerung der Walbestände und anderer Säugetiere im Ozean bei – etwa 45 Prozent der aussterbenden Ozeanspezies sind auf gestörte Ökosysteme zurückzuführen. Es stimmt zwar, dass auf den Schiffen mehr Container transportiert werden können. Allerdings landen durch Überladung der Schiffe und hohen Wellengang etwa 10.000 Container pro Jahr in der Tiefsee. Die Eisenbahn ist hier deutlich umweltfreundlicher. DB Cargo Eurasia transportiert Fracht mit weniger Schadstoffen, ist außerdem sicherer und wetterfester.

— Knapp zwei Wochen brauchen die Züge, um Container von Asien nach Europa zu fahren.



Dmitrij Hasenkampf
Sales Director, DB Cargo Eurasia GmbH
dmitrij.hasenkampf@deutschebahn.com



Geballte Energie: Wärme aus Abfall

Italien hat einen Mangel an Müllverbrennungsanlagen, Skandinavien einen Mangel an Wärme. Für skandinavische Heizkraftwerke wird dank einer cleveren Bahnlogistiklösung aus zweimal Mangel eine Win-win-Situation – mit Ersatzbrennstoffen (EBS). Denn die bestehen aus italienischen Abfällen. Ökologisch besonders wertvoll wird die Geschichte, wenn die Brennstoffe umweltfreundlich per Bahn vom tiefen Süden Europas in den hohen Norden transportiert werden.





1 — Schweden importiert fast eine Million Tonnen Ersatzbrennstoffe pro Jahr.

2 — Rund die Hälfte aller Haushaltsabfälle wird bisher in Schweden zur Energieerzeugung eingesetzt.

Müll war gestern, heute heißt das Ersatzbrennstoff. Italien hat eine jährliche Produktion von 135 Millionen Tonnen Industrie- und Gewerbeabfällen und ein Hausmüllvolumen von etwa 30 Millionen Tonnen. Demgegenüber verfügt das Land aber über zu wenige Verbrennungsanlagen. Auch in Deutschland produzieren wir zu viel Abfall, der derzeit nicht verwertet werden kann. Wohin damit? Eine nachhaltigere Lösung, als den Abfall zum Beispiel zu deponieren, ist die Nutzung der darin enthaltenen Energie. Diese wird in Skandinavien dringend benötigt. Denn dort gibt es lange kalte Winter und viele Heiz-

kraftwerke, die Fernwärme für Büros, Industrie und Haushalte liefern. Zusätzlich verwerten auch Zementwerke im hohen Norden Ersatzbrennstoffe, um primäre Brennstoffe einzusparen. Das skandinavische Abfallaufkommen allein reicht zur Versorgung aber nicht aus.

EBS auf der Schiene

Die Frage ist aber: Wie kommt der Ersatzbrennstoff aus der Mitte und dem Süden in den Norden Europas? Bislang geschah das in der Regel per Schiff oder auf der Straße – mit allen damit verbundenen Problemen für den Klimaschutz. Jetzt fährt DB Cargo einen Teil der Ersatzbrennstoffe umweltfreundlich auf der Schiene aus Italien und Deutschland nach Dänemark und Schweden.

Dahinter steckt System

Igitt? Die Fracht ist weit weniger eklig, als der Laie denken mag. Die Ersatzbrennstoffe werden zunächst in Sortieranlagen vorbehandelt und getrocknet. Denn auf den richtigen Brennwert für die spätere Energiegewinnung kommt es an. Die Abfälle werden zu großen Ballen oder Würfeln zusammengesprengt und danach mehrfach foliert. 1,20 x 1,20 Meter sind solche Würfel groß und rund eine Tonne schwer. „Wir transportieren derzeit wöchent-

lich etwa 2.000 Tonnen von Italien und Deutschland in den Großraum Kopenhagen nach Aalborg oder in den Großraum Malmö“, erläutert Sandra Pfeiffer, Key Account Managerin bei DB Cargo.

Um eine lange Lagerung großer Müllmengen zu vermeiden, wird die Flexibilität des Einzelwagenverkehrs genutzt. Täglich oder spätestens alle zwei Tage machen sich Wagen beladen mit EBS-Ballen auf den bis zu 2.500 km langen Weg nach Skandinavien. Für den Transport werden in der Regel Schiebewandwagen, Zwei- oder Vierachser, die bis 60 Tonnen fassen können, beziehungsweise Open-Top-Container genutzt. Zusätzlich bietet DB Cargo auch bahnologistische Zusatzleistungen wie Vor- und Nachlauf oder Umschlag an. Von Tür zu Tür aus einer Hand: Das ist wichtig, weil die Nachverfolgbarkeit gegeben sein muss – der Müllmarkt ist streng reguliert. „Wir finden es hier in Dänemark sehr spannend, neue Lösungen für Abfalltransporte zu entwickeln. Die Bahntransporte müssen immer mit einem Umschlag und Nachlauf per Lkw versorgt werden, und wir haben überall in Dänemark „Tailor-made“-Solutions, sodass wir bis zu 750 Tonnen pro Tag bei den Empfängern anliefern könnten“, berichtet Thomas Vestergaard, Leiter International Sales Denmark bei DB Cargo.

„DB Cargo ist zu einem wichtigen Teil der Logistikkette für EBS aus Deutschland und aus Italien nach Skandinavien geworden. Mit unserem europäischen Einzelwagennetzwerk, planbaren Umlaufzeiten und im engen Schulterschluss mit unseren Kolleginnen und Kollegen der DB Cargo-Landesgesellschaften in Italien und Dänemark haben wir mit dieser Aufstellung eine große Chance, weiter nachhaltig zu wachsen“, erläutert Marc van der Las, Leiter Waste Logistics bei DB Cargo. •

SHORT FACTS

EBS-Kraftwerke dienen in erster Linie zur energieeffizienten Versorgung von Industriestandorten.

Mit einfach aufbereiteten Ersatzbrennstoffen erreichen EBS-Kraftwerke einen durchschnittlichen energetischen Wirkungsgrad von mehr als 50 Prozent und liegen damit deutlich über konventionellen Müllverbrennungsanlagen.



Marc van der Las,
Leiter Waste Logistics, DB Cargo
marc.van-der-las@deutschebahn.com

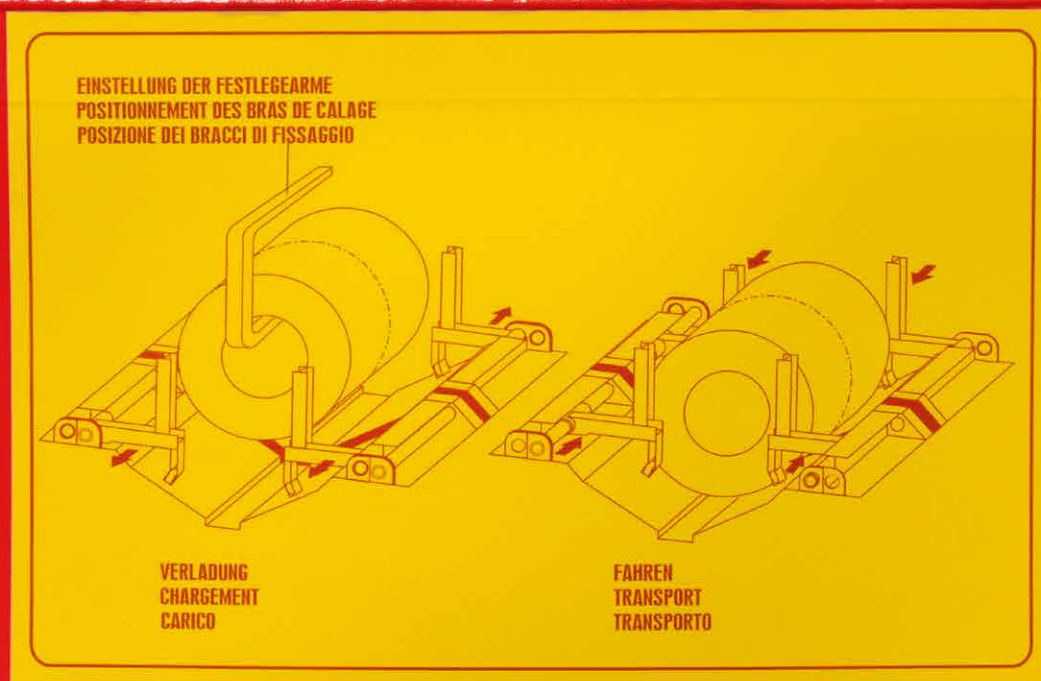
Stahlharte

Argumente für die

Schiene

Mulde	1	2	3	4	5
Ø min mm	1000	800	1000	800	1000
Ø max mm	2250	1700	2700*	1700	2250
Gew max t	36,0	17,0	45,0	17,0	36,0

* für Schmalbandcoils: max. Ø 2250



2000

1600

In der Automobilindustrie, bei der Erzeugung erneuerbarer Energien oder in der Baubranche kommen Profilrohre und Sonderprofile aus Stahl in großer Zahl zum Einsatz. Aus Rohstoffen in Form von tonnenschweren Stahlcoils werden in innovativen Verfahren Sonderprofile gefertigt. Diese sind ebenfalls schwer und zusätzlich sperrig. Das österreichische Unternehmen Welser Profile setzt bei der Anlieferung auf DB Cargo.

Böhen liegt am Rande des Ruhrgebiets – im „Stahl-land“. Aus diesem Grund hat die Welser Profile Deutschland GmbH – ein Unternehmen mit Hauptsitz in Gresten in Österreich – im Kreis Unna einen Standort. Denn Welser Profile ist führender Produzent von Sonderprofilen und Sonderprofilrohren in Europa. Das Unternehmen hat bisher mehr als 23.000 Querschnitte erzeugt. Das bedeutet auch: Der Nachschub an Stahl als Rohstoff muss ununterbrochen fließen: „Die ausreichende Zulieferung von Stahl ist für uns lebenswichtig“, erklärt Joern Miklas, SCM-Manager bei Welser Profile. Die Rohmaterialien kommen aus einem Umkreis von etwa 300 Kilometer, die Auslieferung der sperrigen und oft langen Profile hingegen erfolgt an Kunden weltweit. Am Hauptsitz in Österreich bringt Welser 85 Prozent aller Inbound-Transporte auf die Schiene. Dahinter steckt Überzeugung: „Die Schiene verbindet für uns Nachhaltigkeit mit sehr guten Be- und Entlademöglichkeiten. Ein Wagen auf der Schiene ersetzt zwei Lkw, da kann man große Volumina abbilden.“

Mehr Stahl auf die Schiene

Wie in Österreich hat Welser deshalb auch in Böhmen einen eigenen Gleisanschluss. Dennoch ist der Anteil der Schienentransporte am deutschen

— Die Stahlcoils für Welser Profile werden in Shimmns-Wagen angeliefert.

Standort noch geringer. „Bislang war die Bahn gerade auf der Kurzstrecke gegenüber dem Lkw nicht wettbewerbsfähig“, merkt Joern Miklas an. DB Cargo erarbeitet deshalb gemeinsam mit Welser Profile neue Konzepte zur Mengensteigerung im Inbound. „Wir optimieren die Laufzeiten, ermöglichen Sonderbedienungen, zeigen Potenziale auf und bringen Ideen zum Service auf der letzten Meile ein“, erklärt Dominik Gerland, Kundenberater vom Regionalvertrieb bei DB Cargo, die Vorgehensweise. „Da steckt viel Potenzial drin. Wir wollen unseren Kunden stahlharte Argumente liefern.“

Schwankungen eingeplant

Das ist nicht immer einfach: Das Geschäft von Welser Profile ist in Abhängigkeit vom Marktgeschehen teils volatil. Relationen verändern sich und die Mengen schwanken. „Zu Wochenbeginn ist das Aufkommen höher als innerhalb der Woche. Und jetzt in der Corona-Zeit gingen die Transporte für die Zulieferungen an die Automobilindustrie relativ stark zurück“, berichtet Dominik Gerland. „Das verlangt angepasste Planungen und viel Flexibilität.“ Ein anspruchsvolles Umfeld, in dem die beiden Unternehmen Schritt für Schritt ihrem Ziel näherkommen wollen, bis zu 70 Prozent klimafreundliche Transporte auf der Schiene zu realisieren. Auch die Langstrecke muss man dabei für die Zukunft nicht ausschließen“, findet Dominik Gerland. „Welser Profile liefert auch Produkte nach China. Warum sollte nicht die Schiene auf dem Eurasischen Korridor eines Tages die Alternative zum Schiff sein?“ ●

WELSER PROFILE

Als weltweit tätiger Spezialist für die Entwicklung und Produktion von Sonderprofilen, also vorgeformten Bauteilen aus Stahl zum Einsatz im Maschinenbau, als Trägerprofil bei Anlagen für erneuerbare Energien oder in der Bauindustrie, liefert Welser Profile seine Produkte in die ganze Welt.

23.000 Profilquerschnitte hat Welser Profile bisher erzeugt.

85 Prozent aller Inbound-Transporte am Standort Österreich laufen über die Schiene.

Das gemeinsame Ziel mit DB Cargo: weltweit 70 Prozent klimafreundliche Schienentransporte.



Dominik Gerland,
Kundenberater Regional Sales, DB Cargo
dominik.gerland@deutschebahn.com

International und flexibel

Seit Herbst 2019 transportiert DB Cargo Logistics für Ford Fahrzeuge aus Rumänien quer durch Europa. Fünf DB Cargo-Landesgesellschaften arbeiten dafür eng zusammen.

Mehr als ein Dutzend Ganzzüge fahren jede Woche aus dem Ford-Werk im rumänischen Craiova in bis zu zweitausend Kilometer entfernte Destinationen. Die Stadt in der Walachei im Südwesten des Landes ist ein wichtiger und traditionsreicher Standort der europäischen Automobilproduktion. Ford fertigt dort neben Motoren die Modelle EcoSport und Puma. Ein Teil der Fahrzeuge geht in die Schwarzmeerstadt Constanța – sie sind unter anderem für den Export auf die Iberische Halbinsel bestimmt. Ein anderer Teil der Züge fährt nach Venedig und bedient damit Kunden in Italien. Doch die meisten Wagen passieren Ungarn und Österreich mit den Zielorten Neuss in Deutschland, Antwerpen in Belgien sowie Vlissingen in den Niederlanden – dort befindet sich das große Ford-Hub für den britischen Markt.

Viele Extras

„Dieser Auftrag hat viele Besonderheiten“, sagt Thomas Pries, Account

Manager für Ford im Fertigfahrzeug-Bereich bei DB Cargo Logistics. Da sind zum einen die Güterwagen, die die Bahn einsetzt. Für viele Verkehre anderer Autobauer sind sie oft zu niedrig, für die Modelle aus Craiova eignen sie sich perfekt. Rund 400 Wagen der Bauart 553 hält der Logistiker nun vor, um das hohe sechsstelligen Volumen im Jahr zu transportieren. „Die Züge nach Nordeuropa sind knapp 700 Meter lang“, erzählt Alexia Flores, die als Projektleiterin bei DB Cargo Logistics für die Konzeption und Implementierung der Verkehre verantwortlich ist und seitdem ebenfalls den Kunden Ford betreut: „Es war nicht einfach, die entsprechenden Routen zu finden.“

Zum anderen konnte die Auslastung der Wagen erhöht werden. DB Cargo Logistics konnte mit seinen Equipmentspezialisten eine Lösung erarbeiten, bei der die Wagen mit zwölf statt bisher elf Fahrzeugen beladen werden können, was die Kapazität um knapp zehn Prozent erhöht.

Und schließlich konnte DB Cargo weitere Dienstleistungen platzieren und neben dem Transport auch die komplette Verladung der Fahrzeuge



„Das Werk in Craiova hat mit fünf Gleisen hervorragende Bedingungen für die Eisenbahn.“

THOMAS PRIES
Account Manager,
DB Cargo Logistics



1 — Der Ford EcoSport wird bereits seit 2017 in Craiova produziert.

2 — Für den neuen Puma hat Ford noch einmal kräftig in seine Produktionsanlagen investiert.



übernehmen. Seit September letzten Jahres steuert DB Cargo Romania die Fertigfahrzeuglogistik im Werk – bis dahin erfolgte die durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Ford. Dafür wurde in Craiova ein knapp 30-köpfiges Team eingestellt und geschult.

Hohe Flexibilität

Mit einem flexiblen Transportkonzept können nun mögliche Schwankungen der Absatzmärkte von vornherein bei der Planung berücksichtigt und die Züge bei Bedarf an die Volatilität der Volumina angepasst werden. Dafür

„Je nach Bedarf können wir zwischen den drei Destinationen Antwerpen, Neuss oder Vlissingen switchen.“

ALEXIA FLORES
Senior Account Managerin,
DB Cargo Logistics

AUF EINEN BLICK

Die Züge nach Nordeuropa sind knapp 700 Meter lang und benötigen für ihre Reise durch Europa fünf Tage.

Ein Güterwagen ist mit zwölf Ford-Fahrzeugen beladen.

laufen alle Züge nach Nordeuropa über einen zentralen Hub in Bochum. „Je nach Bedarf können wir zwischen den drei Destinationen Antwerpen, Neuss oder Vlissingen switchen“, sagt Flores. Während die Gesamtzahl der wöchentlichen Züge zum Hub überwiegend konstant bleibt, kann die Anzahl der Züge zu den einzelnen Destinationen variieren. Zudem sind, wenn nötig, auch Transporte über die vereinbarten Mengen hinaus möglich.

Bis zu fünf Tage benötigen die Wagen für die Reise durch halb Europa: „Wir fahren aktuell 24 Stunden vor der geplanten Abfahrt los, um Puffer für den Grenzübergang zwischen Rumänien und Ungarn zu haben“, sagt Pries. Um die Fracht bei den Halten und Staus zu schützen, hat DB Cargo Logistics zudem eigens Wachpersonal in Rumänien und Ungarn angestellt. Dem Automobilhersteller waren zudem die Flexibilität bei den Abfahrten und die ständige Verfügbarkeit von Wagen wichtig – auch mit ein paar Wagen zur Reserve. Platz ist da, denn Ford hat zuvor bereits die richtigen Voraussetzungen geschaffen: „Das Werk hat mit fünf Gleisen hervorragende Bedingungen für die Eisenbahn“, sagt Pries. ●



Thomas Pries,
Account Manager, DB Cargo Logistics
thomas.pries@deutschebahn.com

Alexia Flores,
Senior Account Managerin, DB Cargo Logistics
alexia.flores@deutschebahn.com



— Schiebewand-
wagen bieten maxi-
male Sicherheit für
Karosserien von
der Be- bis zur
Entladung.





Logistikpaket, das ankommt

Spezialchemie in Einzelwagen zu Industrieunternehmen in ganz Europa zu bringen – das ist die Aufgabe, die DB Cargo BTT für Evonik löst. Mit einem neuen Transportkonzept für Strecken in die Schweiz, nach Österreich und Italien konnte das Team von DB Cargo nicht nur die bestehenden Verkehre halten, sondern die Umlaufzeiten verbessern und damit neue Transporte gewinnen.

Evonik ist ein weltweit führendes Unternehmen der Spezialchemie. Seinen Hauptsitz hat es in Essen, der größte Produktionsstandort befindet sich im Chemiepark Marl. Dort und an anderen Evonik-Standorten werden täglich Tausende Tonnen chemische Rohstoffe vor allem zu Spezialchemikalien verarbeitet. Sie kommen in zahlreichen Produkten zum Einsatz, die wir täglich nutzen: Autoreifen, Tiernahrung, Tabletten,

Zahnpasta oder Dämmmaterialien. Oft nur in kleinen Mengen, aber unerlässlich unter anderem für Konsistenz, Haltbarkeit, Materialbeschaffenheit oder Wirksamkeit vieler Endprodukte. Das bedeutet im Umkehrschluss: Zahlreiche Industrien sind von einer kontinuierlichen Belieferung mit den Spezialchemikalien abhängig.

Chemikalien – zumal flüssige – werden zum großen Teil auf der Schiene transportiert. Die Unfallgefahr ist deutlich verringert – ein Plus gerade für

KONZEPT

- ✓ Direktverbindungen
- ✓ Hohe Transportfrequenz
- ✓ Kurze Umlaufzeiten
- ✓ Zusatzleistungen wie Sendungsnachverfolgung, Verzollung, operatives und technisches Flottenmanagement



1 — Ideale Voraussetzungen: Im *Chemiepark Marl* sind rund 100 Kilometer Gleise verlegt.

2 — Der Hauptsitz der *Evonik Industries AG* am *Campus Essen*.

Gefahrgüter. Evonik transportiert, wie auch seine Vorgängergesellschaften, aus denen der Konzern 2007 entstand, zahlreiche Güter mit DB Cargo. Kesselwagen voller Ausgangsprodukte werden geliefert, Kesselwagen voller Spezialchemie verlassen die Standorte und werden in zahlreichen Einzelwagen oder kleineren Wagengruppen zu den weitverzweigten Industrien nach ganz Europa gefahren.

Neues Transportkonzept

Gerade weil die Einsatzgebiete so vielfältig sind, ist die Belieferung mit Spezialchemikalien eine logistische Herausforderung, denn die Wagen müssen an unterschiedlichste Standorte. Mit einem neuen Transportkonzept können die Einzelwagen von Evonik jetzt schneller ihr Ziel erreichen. „Wir haben uns seit Beginn des Jahres intensiv mit der Korridorentwicklung für die Branche Chemie auf den Korridoren Schweiz/Italien und Österreich auseinandergesetzt“, erklärt Claudia Werk, die das Sales & Operations Center Chemicals I von DB Cargo BTT leitet. „Dabei haben wir umfangreiche Analysen bezüglich der Mengenpotenziale und Kundenbedienungen durchgeführt und haben so eine Grundlage für die Optimierung



„Wir haben umfangreiche Analysen durchgeführt und so eine Grundlage für die Optimierung geschaffen.“

CLAUDIA WERK
Leiterin Sales & Operations Center
Chemicals, DB Cargo BTT

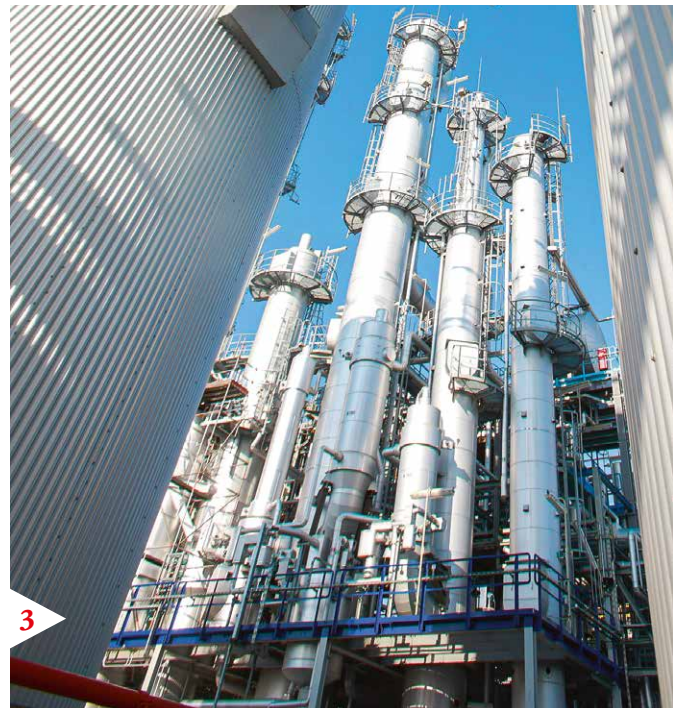
geschaffen.“ Das bewährt sich: Die wöchentliche Transportfrequenz konnte erhöht werden und die Umlaufzeiten zum Beispiel nach Italien wurden um ein bis zwei Tage verringert. „Dies erreichen wir insbesondere durch Anpassungen der Produktionsabläufe im Versandbereich, durch Direktverbindungen und damit einhergehend eine Verringerung der Umlaufzeiten“, erklärt Account Manager Silvio Morelli von DB Cargo BTT. Neben den reinen Transportleistungen können dabei Zusatzleistungen in Anspruch genommen werden, wie zum Beispiel die Sendungsnachverfolgung, Verzollungen oder aber auch das operative und technische Flottenmanagement. Damit ist eine branchenspezifische Logistikhösung maßgeschneidert, die auch für weitere Chemieunternehmen Potenziale für eine optimierte Logistik birgt. ●



Claudia Werk, Leiterin Sales & Operations Center Chemicals, DB Cargo BTT
claudia.werk@deutschebahn.com

Silvio Morelli,
Account Manager, DB Cargo BTT
silvio.morelli@deutschebahn.com

3 — Mehr als vier Millionen Tonnen Basis-, Fein- und Spezialchemikalien werden im *Chemiepark Marl* jährlich hergestellt.



Läuft wie geölt

Was zeichnet eine Pipeline aus? Dass der Durchfluss nicht abreißt. Dieses Bild steht Pate für das Produkt DBrailpipeline. Als branchenspezifisches Leistungspaket für die Mineralölindustrie verbindet es den Bedarf der Branche nach Stabilität und Flexibilität mit einem hohen Maß an Verlässlichkeit und Agilität in der Logistik.

— VARO betreibt in Deutschland 19 Tankterminals mit einer Kapazität von einer Million Kubikmeter.



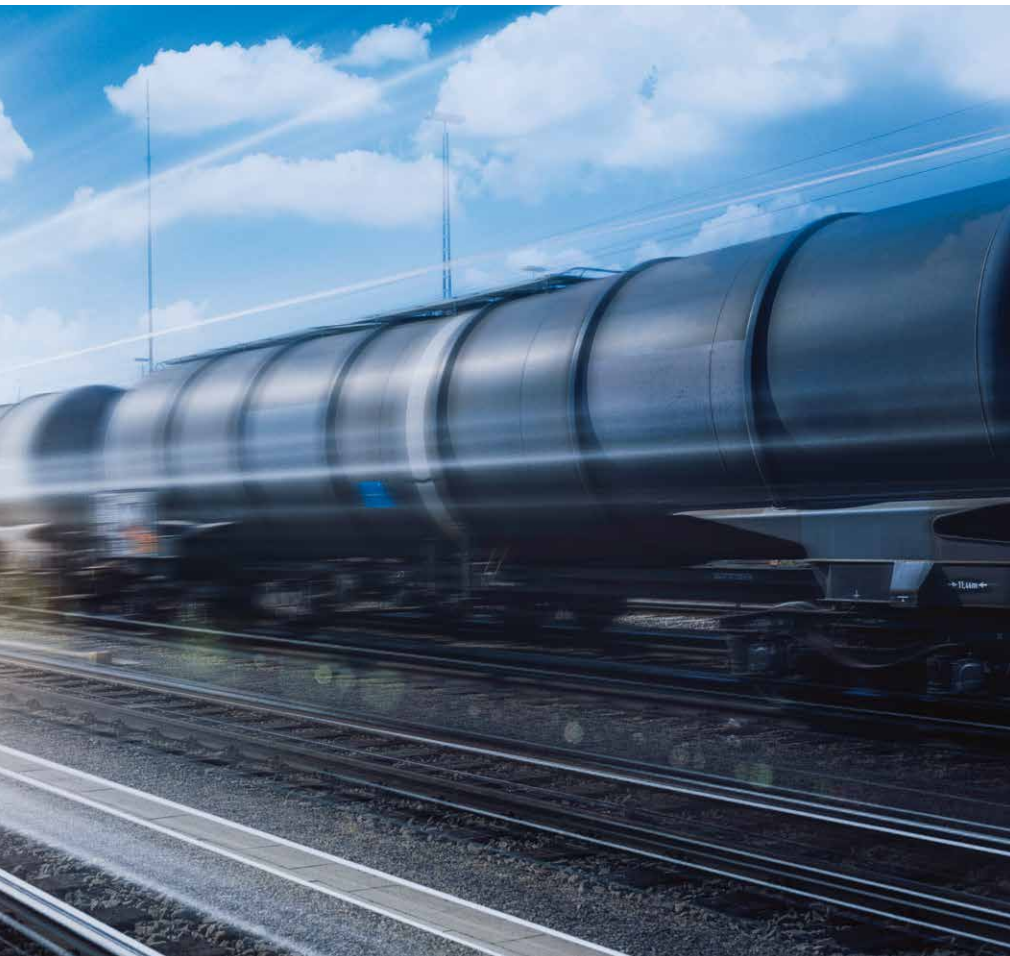
Was macht ein Geschäftspartner, wenn er sein Gegenüber überzeugen möchte? Seine Hausaufgaben: Wie können Prozesse optimiert werden? Wie wird Pünktlichkeit verbessert? Wie die Verlässlichkeit in Form der Annahmquote gesteigert? Im Mineralölgeschäft sind kurzfristige Spotmengen und großvolumige Transportströme zentrale Themen. Externe Einflussfaktoren wie Konjunktur, saisonale Nachfrageschwankungen oder regionale Ereignisse beeinflussen das Geschäft. Charakteristisch ist: Es kommt gerne anders, als man denkt – die Planungshorizonte sind kurz. Deshalb müssen die Logistikdienstleister Flexibilität unter Beweis stellen: Ressourcen- diversifikation, kurzfristige Machbarkeitsprüfung bei unterjährigen Spotanfragen sowie maßgeschneiderte Lösungen, die konkret an den

Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet sind. „Alle diese Aspekte wurden im Rahmen der Entwicklung von **DBrailpipeline** berücksichtigt und konsequent umgesetzt. Das war eine Teamarbeit zwischen Vertrieb, Produktion und Angebotsmanagements mit einem starken Commitment des Top-Managements für die Branche“, erklärt Janja Pejic-Rost, Projektleiterin für **DBrailpipeline**.

DB Cargo BTT hat jetzt ein Produkt speziell für die Mineralölindustrie entwickelt, um den Anforderungen noch zielgerichteter zu begegnen. **DBrailpipeline** ermöglicht es, Pünktlichkeits- und Annahmquoten mit den Kunden zu vereinbaren. Das Novum ist eine im Hintergrund implementierte neue Planungs- und Durchführungslogik, die auf das volatile Geschäft der Mineralölbranche abgestimmt ist und sich in einigen Pilotprojekten bewährt hat. „Wir haben es

„Im operativen Geschäft bin ich täglich mit unseren Mineralölkunden im Austausch. DBrailpipeline schafft für die Zusammenarbeit eine neue Basis.“

RITA MÖLLER
Transportmanagerin,
Customer Service, DB Cargo



**„Ich habe
meinen Kunden
gegenüber ein
Wertversprechen
einzuhalten.
Unser Partner
DB Cargo BTT
liefert Pünktlich-
keit, Zuverlässig-
keit und Flexi-
bilität. Das ist
entscheidend.“**

THOMAS JETZER
Logistic Manager
VARO Energy Marketing AG

diesmal anders gemacht – erst kamen die Entwicklung und eine Testphase unter dem rollenden Rad. Mit nachweisbaren Ergebnissen stellen wir unser Produkt jetzt dem Markt vor. Alle unsere Mineralölkunden werden bis Jahresende in **DBrailpipeline** überführt und profitieren von den neuen Prozessen“, erklärt Gabriele Jansen-Krekels, Leiterin Mineral Oil, die breit angelegte Veränderung.

Welcome back!

Offen und partnerschaftlich. So beschreibt Senior Account Manager Daniel Röder von DB Cargo BTT die Zusammenarbeit mit Varo Energy (VARO) aus Cham in der Schweiz. VARO ist als Mineralölunternehmen in Westeuropa tätig und betreibt Raffinerien, Lager und Tankterminals. Für 2020 hat sich das Unternehmen für seine Transporte in Bayern unter

anderem für die Zusammenarbeit mit DB Cargo BTT entschieden.

„Die Neuverkehre haben wir von Anfang an in die Prozesse der **DBrailpipeline** implementiert. Ziel war es, das Kundenvertrauen durch Performance zurückzugewinnen. Daneben haben wir auch die Kommunikation neu aufgesetzt“, erklärt Daniel Röder die Veränderung. „Digitale Lösungen ermöglichen uns proaktives Arbeiten. Wir wollen dem Kunden eine Komplettlösung für seine Transporte bieten.“

VARO hat die Vorschläge von DB Cargo BTT auf Herz und Nieren geprüft. Testzüge wurden gefahren und viele Gespräche geführt. „Wir haben schon früher mit DB Cargo zusammengearbeitet“, berichtet Thomas Jetzer, Manager Logistics bei VARO. „Jetzt wurde uns ein ganz neues Konzept vorgelegt, das uns überzeugt hat. Wir haben den Ein-

druck, unser Partner hat seine Hausaufgaben gemacht und versteht uns und unser Geschäft. Die positiven Erfahrungen, die wir seit Januar gemeinsam machen, bestätigen das. Anfängliche Herausforderungen wurden schnell gelöst und so können wir uns auf den Ausbau der Zusammenarbeit zum Beispiel im Bereich der Digitalisierung fokussieren. Wir sagen: Welcome back!“ ●



Gabriele Jansen-Krekels,
Leiterin Mineral Oil, DB Cargo BTT
gabriele.jansen-krekels@deutschebahn.com

Janja Pejic-Rost,
Teamleiterin Customer Projects, DB Cargo BTT
janja.pejic-rost@deutschebahn.com

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



Eine neue Ära

Die Deutsche Bahn und der Volkswagen Konzern – das ist eine lange Partnerschaft mit spannender Perspektive für die Zukunft. Denn in den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Bahn zu einem der wichtigsten Dienstleister für den Automobilhersteller entwickelt. In den komplexen Lieferketten von heute bringt der Logistiker seine ganze Expertise und ein gigantisches Netzwerk ein, um klimafreundliche Transporte zwischen Herstellern, Zulieferern und Kunden möglich zu machen. So rüsten sich der Automobilhersteller und DB Cargo für die Zukunft.

1 — Pro Jahr sind etwa 90.000 Wagen mit Fahrzeugen des VW Konzerns unterwegs.

2 — Erst seit 2007 heißt er auch offiziell „Bulli“: der VW-Transporter, der bereits seit 1950 in Serie produziert wird.

Das Wirtschaftswunder ging mit zunehmender Mobilität einher. Immer mehr und immer weiter wollten die Deutschen reisen. In diesen ersten Jahren der Bundesrepublik wurde nicht nur das Auto immer wichtiger in Deutschland. Sondern auch die Bahn stieg zu einem der wichtigsten Dienstleister für den Volkswagen Konzern in Wolfsburg auf. Der gründete 1965 die Wolfsburger Transport-Gesellschaft mbH – heute Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG –, um die eigenen Transportaktivitäten im wachsenden Produktionsnetzwerk zu koordinieren und weiterzuentwickeln.

Volkswagen ist heute einer der führenden Automobilkonzerne weltweit und der größte Autobauer Europas. „Für Volkswagen bieten wir ein Serviceportfolio über die gesamte Wertschöpfungskette des Automobilherstellers hinweg – von der fein gegliederten Just-in-sequence-Anlieferung an die Montagebänder über den Transport



von Autos in die Exporthäfen und zu den europäischen Verteilplätzen bis zum Betrieb von Werkseisenbahnen“, fasst Jens Nöldner, CEO von DB Cargo Logistics, zusammen. Um auf die vielen unterschiedlichen Anforderungen dieses außergewöhnlichen Konzerns reagieren zu können, baut DB Cargo bestehende Lösungen kontinuierlich weiter aus, um immer mehr Güter zu transportieren.

Gigantisches Netzwerk durch Europa

Das Netz, das DB Cargo Logistics für den Automobilhersteller gespannt hat, ist wahrlich kontinental und reicht von Spanien und Portugal bis Polen, von Norwegen bis Italien und im Osten bis zu den Produktionsstätten im russischen Kaluga und Nischni Nowgorod. Grenzüberschreitende Ganzzug- und Einzelwagenverkehre, Mehrsystemlokomotiven und intelli-

gente Güterwagen verbinden bis zu 20 Werke der Marken des Volkswagen Konzerns und 18 Originalteile-Lager miteinander. Jedes Jahr verschickt der Materialzweig von Volkswagen rund 160.000 Sendungen mit der Bahn. DB Cargo Logistics stellte 2019 dafür etwa 8.500 Züge bereit.

Auch Neufahrzeuge nehmen den Schienenweg, um zu Kunden in Europa und Übersee zu gelangen. 2019 hat DB Cargo Logistics davon 800.000 Pkw transportiert und nutzt dafür ein Netzwerk, das 14 Werke über verschiedene Hubs mit 30 Häfen und Zugangspunkten auf der Schiene verbindet.

Komponentenverkehre über die Grenzen

Wie komplex die logistischen Aufgaben sind, wird vor allem bei den internationalen Komponentenverkehren ▶

VW KONZERNSCHIENENVERKEHRE INBOUND

Produktionsstätten und Originalteile-Standorte in Deutschland





3 — *Im Fahrzeugwerk Zwickau wird unter anderem der vollelektrische ID.3 produziert.*

4 — *Empfindliche Karosserieteile und Batterien werden in geschlossenen Schiebewandwagen direkt bis ins Werk transportiert.*

► deutlich, bei denen Fahrzeugteile in vielen verschiedenen Fertigungsstufen an die Montagebänder von Volkswagen geliefert werden. Jedes Fahrzeug besteht im Durchschnitt aus rund 4.000 Einzelteilen, die an einem Ort zusammengefügt werden. Weil Lieferanten aus aller Welt eingesetzt werden, müssen die dazugehörigen Lieferketten schlank und stabil sein und über viele Jahre reibungslos funktionieren.

Im Volkswagen Konzern legen daher die Marken detailliert fest, wann welches Fahrzeug produziert wird. Jedes Komponentenwerk und jeder Lieferant erfährt, zu welchem Zeitpunkt die Teile für die Produktion bereitgestellt werden müssen. Bei DB Cargo Logistics sorgen beispielsweise die Mitarbeiter des Bereichs Components in Hannover anschließend dafür, dass die Komponententransporte mit den geforderten Volumina pünktlich rollen.

Wie solch eine langjährige zuverlässige Lösung aussieht, zeigen die Russland-Transporte. Seit 2007 fährt DB Cargo Logistics Fahrzeug-Komponenten aus Deutschland und Tschechien nach Kaluga und Nischni Nowgorod in Russland und koordiniert zahlreiche Operateure und Subdienstleister. Fünf Tage brauchen die

Züge für die Strecke von Wolfsburg bis Kaluga. Besonders stolz sind die Logistiker auf smarte IT-Lösungen, die die Zoll- und Grenzprozesse an der Grenze zwischen den Wirtschaftsgebieten der EU und der GUS in Brest beschleunigt haben.

Der Verkehr ist ein Riesenerfolg: 2020 bringt die Güterbahn den 500.000. Container von Deutschland nach Russland. Ein Container an den anderen gestellt, ergibt so eine Gesamtlänge, die ungefähr der vierfachen Entfernung von Berlin nach Moskau entspricht.

Just-in-sequence-Lieferungen

Eine so enge Zusammenarbeit zwischen Hersteller und Dienstleister funktioniert nur, wenn beide miteinander harmonieren und die Abläufe in den Werken und den Transportnetzwerken miteinander verzahnen. Gemeinsam haben die Logistiker im Volkswagen Konzern und der Bahn innovative und integrierte Lösungen aus einem Guss entwickelt, die perfekt zu den Anforderungen des Automobilherstellers im Eingang und Ausgang passen.

„Vor zehn Jahren konnten wir nur Transporte von Gleisanschluss zu Gleisanschluss. Für komplexere Ver-

kehre musste der Kunde seine Kompetenzen selbst einbringen“, sagt Kai Birnstein, der bei DB Cargo Logistics den Bereich Components leitet.

„Heute haben wir ein ausgedehntes Partnernetzwerk für Lkw-Verkehre, Zugangspunkte für den Umschlag zwischen Straße und Schiene und so viel Expertise, dass wir effiziente gesamthafte Konzepte anbieten können.“

Wie bei der Versorgung des Audi-Werks in Brüssel zum Beispiel: In Belgiens Hauptstadt entsteht seit September 2018 der erste vollelektrische Audi, der e-tron. Die Komponenten dafür bringt DB Cargo Logistics aus den Werken Ingolstadt, Neckarsulm und Győr, exakt in der Reihenfolge, wie sie später im Werk verbaut werden. Auch die Fertigfahrzeuge gelangen per Bahn in die Seehäfen für den Export. „Das Werk liegt mitten im Stadtgebiet von Brüssel und verfügt über wenig Pufferflächen, um Verspätungen durch einen eigenen Lagerbestand auszugleichen“, so Michael Gaschütz aus dem Components-Team. „Wir müssen also extrem pünktlich agieren.“

Dabei kamen den beiden Partnern die Erfahrungen zugute, die sie bei einem ähnlichen Auftrag seit vielen Jahren machen – seit 1996 verkehren Pendelzüge zwischen Ingolstadt und



„Wir müssen extrem pünktlich agieren.“

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

dem ungarischen Audi-Werk in Győr. Die Bahn verbindet die beiden Werke im Achtstundentakt miteinander, mit hoher Präzision und just in sequence.

Schnelle Reaktionsfähigkeit bei Fertigfahrzeugen

Auch bei der Auslieferung von Fertigfahrzeugen kann DB Cargo Logistics schnell und flexibel reagieren. Volkswagen hat die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Fahrzeuge mit der Bahn befördert werden können, durch Gleisanschlüsse in den Werken und den Bau von speziellen Schiebebühnen für die Fahrzeugverladung.

„Die Logistikanforderungen ändern sich am Markt – und wir entwickeln neue Konzepte mit unseren Kunden. Mit unserem Netzwerk sind wir auch für einen zukünftigen Ausbau des Schienenanteils in der Fahrzeugdistribution sehr gut aufgestellt“, sagt Alexander Röckelein aus dem ▶



PARTNERSCHAFTLICHE LÖSUNGEN

Herr Birnstein, welche Rolle spielt heute das Thema Nachhaltigkeit in der Logistik der Automobilhersteller – und was bedeutet das für DB Cargo?

Neben umweltfreundlichen Fahrzeugen wird die nachhaltige Produktion für die ganze Branche immer wichtiger. Der Logistikbereich kann dazu insbesondere durch die Verlagerung von Straßentransporten auf die Bahn als nachhaltiges Verkehrsmittel signifikante Beiträge leisten. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen bei allen Beteiligten auch interne Prozesse angepasst werden – die Bereitschaft dafür ist bei allen spürbar.

Welche Verkehre könnten verlagert werden?

Im Outboundbereich der Automobilhersteller ist in den vergangenen Jahren bereits nachhaltig an der Steigerung des Bahnanteils gearbeitet worden. Entladeplätze, die an das Gleisnetz angebunden sind, werden zu großen Teilen auch per Bahn mit Fahrzeugen beliefert. So bringen vor allem Ganzzüge Neufahrzeuge aus den Werken in den Export. Wir generieren aber weiteres Wachstum durch gesamtheitliche Konzepte – dafür bauen wir unsere Hubs und Netzzugangspunkte kontinuierlich aus und integrieren Einzelwagen in unsere Systeme.

Beim Inbound wiederum sind Verlagerungen schwieriger, weil viele Zulieferer keinen eigenen Gleisanschluss haben. Aber Volkswagen fragt zunehmend multimodale Lösungen an und nutzt häufig als Erster neu geschaffene Zugangspunkte zu unserem Automotive-Netzwerk.

Was bedeutet das für das Verhältnis zwischen dem Volkswagen Konzern und DB Cargo?

Mein Eindruck ist: Bei künftigen Aufträgen geht es nicht mehr nur um Ausschreibung von verschiedenen Verkehren, sondern darum, Gesamtlösungen zu entwickeln. Dabei kommt es auf ein gutes partnerschaftliches Verhältnis an, bei dem der OEM (Original Equipment Manufacturer) in gemeinsamen Arbeitsgruppen mit dem Dienstleister Lösungen entwickelt.

► Bereich Finished Vehicles bei DB Cargo Logistics.

Von Kelsterbach aus steuern die Kundenbetreuer, Planer und Disponenten von DB Cargo Logistics die Fahrzeugverkehre von Volkswagen und verknüpfen bestehende Konzepte immer wieder zu neuen Lösungen. Da werden Einzelwagen und Ganzzüge zu effizienten hybriden Produkten miteinander kombiniert. „Diese Bündelung der Mengen zu schnellen und stabilen Zügen, ergänzt um das flexible Einzelwagensystem – das kann nur der Marktführer leisten“, sagt Röckelein.

Denn ein entscheidender Punkt für die Leistungsfähigkeit des Logistiklers sind die Ressourcen im DB-Verbund. Im Netzwerk für den Automobilhersteller arbeiten die DB Cargo-Landesgesellschaften in eingespielten Prozessen eng zusammen. Für internationale multimodale Lösungen aus einer Hand setzt DB Cargo auf Partner oder DB Schenker. „Bei vielen unserer Dienstleistungen profitieren wir von Lösungen, die wir mit den DB Cargo-Gesellschaften und im weiteren

Konzernverbund gemeinsam erarbeiten. Die Kooperation innerhalb des DB-Konzerns bietet unseren Kunden Services, mit denen wir perfekt auf die Anforderungen der Automobilhersteller eingehen können“, bestätigt Geschäftsführer Jens Nöldner.

Rollendes Material speziell für die Automobilindustrie

Das zahlt sich nicht nur bei internationalen Transportlösungen aus, sondern auch beim rollenden Material, bei den Wagen also, die DB Cargo Logistics einsetzt. In den Frühzeiten nutzte die Bahn klassische Rungen- und Schienenwagen, um Autos zu den Vertriebszentren und zum Kunden zu bringen. Doch schon 1953 konzipierte sie spezielle Autotransportwagen: Der wohl berühmteste ist der doppelstöckige Off 52 – der sogar in die Palette des Modellbahnbauers Märklin Eingang gefunden hat.

Heute stellt DB Cargo Logistics eine ganze Palette an Wagen zur Verfügung, die im Konzernverbund und

VOLKSWAGEN HUB IN OSNABRÜCK

Eine wichtige Rolle im Netzwerk von DB Cargo für die Volkswagen-Fahrzeugverkehre spielt das Hub in Osnabrück. Wöchentlich verkehren mehr als 50 Züge für den Volkswagen Konzern im Ein- und Ausgang. Über das Hub fahren Züge zu den Häfen Emden und Bremerhaven sowie zu den Importeursstandorten in den Niederlanden und Belgien.

Auch über andere zentrale Rangierbahnhöfe von DB Cargo werden die Zielmärkte regelmäßig angefahren. Ob über München nach Italien oder über Mannheim in die Schweiz – für jedes Werk und jede Region gibt es eine zuverlässige und tägliche Anbindung. So kann DB Cargo dank dieses europäischen Netzwerks rasch reagieren, wenn ein Automobilhersteller einen Exporthafen neu bestimmt oder regionale Distributionsstrukturen verändert.



5

5 — Das Batteriesystem für den ID.3 kommt in geschlossenen Schiebewandwagen aus dem VW-Werk Braunschweig.



6

6 — Die Hochvoltbatterie ist modular aufgebaut und enthält bis zu zwölf Batteriemodule mit jeweils 24 Lithium-Ionen-Zellen.

7 — Zukünftig will VW nahezu alle Karosserieteile für seine Elektroautos selbst im Zwickauer Werk fertigen.



7

in engen Partnerschaften speziell für den Transport von bestimmten Fahrzeugtypen entwickelt wurden: Wagen mit höhenverstellbarer oberer Ladeebene für SUVs und Vans. Flachwagen für besonders große Nutzfahrzeuge. Oder die TT-Wagen für Komponentenverkehre: Mit drei Metern Innenhöhe bieten sie einen mit dem Lkw vergleichbaren Laderaum.

Eine Frage der Partnerschaft

Aber wie gelingt es, ein solch weitreichendes Netzwerk zu betreiben und so viele Services für die unterschiedlichsten Anforderungen anzubieten und erfolgreich durchzuführen?

Die Bahn hat es geschafft, zu einem Partner des Kunden zu werden und durch jahrzehntelange Erfahrung den Bedarf des Automobilherstellers schnell und zuverlässig zu erkennen. Das ist im Falle von Volkswagen besonders herausfordernd, weil sich der weltweit produzierende Automobilhersteller ständig weiterentwickelt. So ist auch die Logistik dauernden evolu-

tionären Veränderungen unterworfen. Weil beispielsweise Fahrermangel, strengere Regeln für Fahrer und eine angespannte Verkehrssituation in Deutschland dazu führen, dass der Lkw längst nicht mehr so flexibel ist wie vor vielen Jahren, werden heute Transportlösungen, die mehrere Verkehrsträger miteinander verbinden, immer wichtiger.

Hinzu kommt das Thema Nachhaltigkeit. „CO₂-Emissionen sind zu einem der wichtigsten Themen in der Automobilbranche geworden“, sagt Kai Birnstein. Die Verlagerung auf die Schiene ist ein klimapolitisches Gebot: Verkehre sind sehr viel nachhaltiger, wenn die langen Hauptläufe auf der Schiene und nur die kurzen Vor- und Nachläufe auf der Straße stattfinden. DB Cargo bietet zudem mit dem Produkt **DBeco plus** die Möglichkeit, Güter innerhalb von Deutschland und Österreich zu 100 Prozent CO₂-frei zu transportieren.

Der Volkswagen Konzern stellt aktuell die entsprechenden Weichen, damit ab 2021 die Material- und Fahrzeugtransporte auf der Schiene vollständig mit Grünstrom laufen. Mehr als 26.700 Tonnen des Klimagases werden so gegenüber der Nutzung des regulären deutschen Strommixes jährlich eingespart.

Auch der Umbau zur Elektromobilität führt zu einem tiefgreifenden Strukturwandel – weniger beim logistischen Umfang als vielmehr bei der Reichweite und der Konzeption der Lieferketten. Dazu gehören zum Beispiel die Transporte für Lithium-Ionen-Zellen: DB Cargo Logistics ist zum Wegbereiter der CO₂-neutralen Supply Chain für Batterie- und Zellmodultransporte geworden und hat mit der Volkswagen-Konzernlogistik ein schienenbasiertes Logistikkonzept entwickelt, um solche Zellen aus Polen und anderen Ländern in die deutschen Werke und bald auch an andere Standorte zu bringen. Allein durch den Batterietransport auf der Schiene kann der Automobilhersteller ab 2021 mehr als 7.000 Tonnen CO₂ im Jahr einsparen. Klimaschutz ist dem Automobilhersteller wichtig. Mit dem Programm goTOzero impact logistics arbeitet die Volkswagen-Konzernlogistik daran,

DBeco plus: GRÜNE TRANSPORTE FÜR DIE AUTOINDUSTRIE

Die Schiene steht für den umweltfreundlichen Transport von Gütern. Um den Ausstoß klimaschädlicher Emissionen weiter zu reduzieren, bietet DB Cargo seinen Kunden Transporte mit dem Produkt **DBeco plus**. Dabei wird die Fracht innerhalb Deutschlands zu 100 Prozent CO₂-frei mit Ökostrom transportiert.

Der Volkswagen Konzern ist bei nachhaltiger Logistik ein Vorreiter in der Automobilindustrie – durch die Nutzung von **DBeco plus**. Ab 2021 werden alle innerdeutschen Verkehre von DB Cargo für den Volkswagen Konzern emissionsfrei rollen.

CO₂-Emissionen zu reduzieren und so das Erreichen der Ziele des Pariser Klimaabkommens zu unterstützen.

Herausfordernde Verlagerung

Doch es ist nicht so einfach, Fracht von der Straße auf die Schiene zu bringen. Bei internationalen Verkehren zeigt sich immer wieder, dass die Voraussetzungen für Bahntransporte außerhalb Deutschlands nicht so gut sind. „Viele internationale Routen sind jedoch heute noch nicht an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt“, sagt Birnstein. „Wir können also nach und nach immer mehr Verkehre auf die Schiene verlagern.“ Dabei helfen die vielen Railports, Terminals, Hubs, Logistikzentren und andere Netzzugangspunkte, die DB Cargo Logistics mit Partnern vielerorts errichtet und betreibt.

In Deutschland dagegen sind die Hauptmagistralen gut ausgelastet. Hier soll die Digitalisierung zu mehr Kapazitäten in der Infrastruktur führen: Eine umfassende digitale Steuerung könnte die Verkehre im Netz um fast ein Drittel erhöhen. Und die Automobilhersteller nutzen schon digitale Errungenschaften wie





„Die Logistik- anforderungen ändern sich am Markt – und wir entwickeln neue Konzepte mit unseren Kunden.“

ALEXANDER RÖCKLEIN

Leiter Sales & Operations Center Finished
Vehicles, DB Cargo Logistics

► Künstliche Intelligenz oder das Internet of Things (IoT). Der Volkswagen Konzern vernetzt seine 125 Fabriken auf der ganzen Welt über eine Cloud, um Lieferengpässe und Störungen früh zu erkennen.

Auch die DB ist auf gutem Wege, diese Chancen zu nutzen. Modernste IT-Systeme für Bestellung, Transportüberwachung und Abrechnung sowie IoT-Anwendungen führen zu effizienten und automatisierten Prozessen. Die Voraussetzungen dafür sind aktuelle Daten und Sensoren: Noch in diesem Jahr soll daher die komplette DB Cargo-Flotte von rund 68.000 Güterwagen in Deutschland mit digitalen Assets ausgerüstet sein, die Informationen zu Zustand, Temperatur, Luftfeuchtigkeit oder Bewegung liefern.

Infrastruktur im Zeitalter der Digitalisierung

Mit diesen Assets will DB Cargo seine Angebote kontinuierlich weiterentwickeln und die Services für den Volkswagen Konzern erweitern. Die Perspektiven dafür sind gut. Denn

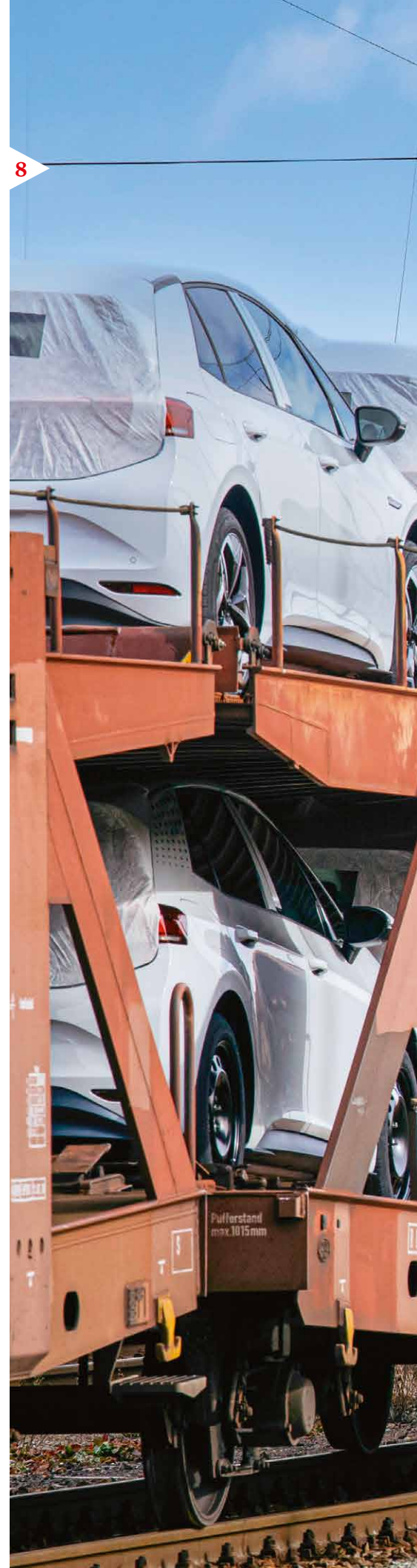
8 — DB Cargo Logistics verfügt über eine Equipment-Flotte für verschiedene Kundenanforderungen, deren Autotransportwagen mit zwei Ladeebenen für den europaweiten Transport geeignet sind.

ein entscheidender Vorteil, um schnell auf veränderte Parameter beim Kunden einzugehen, bleibt bestehen: das große, europaweite Netzwerk. Diese hocheffiziente Infrastruktur im Verbund mit der jahrzehntelangen Erfahrung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und modernster Technik führt zu den logistischen Lösungen, die für die Automobilfertigung und Fahrzeugdistribution der Zukunft unabdingbar werden. „Die Verkehre, die wir in den kommenden Jahren für Volkswagen durchführen, können wir nur in einer tieferehenden Partnerschaft umsetzen. Wir müssen Logistikketten ganz neu denken“, sagt Kai Birnstein. „Das ist für uns eine neue Ära.“ ●



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

Alexander Röcklein
Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles,
DB Cargo Logistics
alexander.roecklein@deutschebahn.com







... eine Nachhaltigkeitsmanagerin bei DB Cargo?

Die Schiene ist eines der umweltfreundlichsten Transportmittel überhaupt, das weiß eigentlich jeder. Richtig greifbar ist das nur oft nicht. Meike Hillenbrand und ihre Kolleginnen und Kollegen machen das abstrakte Thema verständlich – für Kunden, Kollegen, externe Kommunikatoren und natürlich für die interessierte Öffentlichkeit.

Dazu setzen wir uns mit den verschiedenen Maßnahmen des DB-Konzerns auseinander, welche die Umwelt schützen. Bei DB Cargo sind das neben umweltrelevanten technischen Neuerungen vor allem unsere Eco-Solutions: **DBeco plus** und **DBeco neutral**. Dafür erfassen wir die CO₂-Emissionen und Schadstoffausstöße der Verkehrsträger entlang der gesamten Lieferkette und ermitteln kundenindividuelle Einsparpotenziale. Unsere Kunden vermeiden mit **DBeco plus** nicht nur Emissionen, sie fördern gleichzeitig den Ausbau von Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energie. Das Thema Nachhaltigkeit rückt immer stärker in den Fokus unserer Gesellschaft; daher platzieren wir die Schiene aktiv als umweltfreundliches Transportmittel. Wir unter-

„Nachhaltigkeit wird in Zukunft ein Wettbewerbsvorteil sein und nicht nur ein Kostenfaktor.“

stützen dafür die Kolleginnen und Kollegen aus dem Vertrieb bei ihrer Arbeit. Dazu entwickeln wir zum Beispiel Konzepte für die Kundenkommunikation oder erarbeiten Präsentationen für Branchenkongresse. Und natürlich präsentieren wir das Thema so, dass alle unsere 30.000 Kolleginnen und Kollegen immer das passende Argument für die Schiene zur Hand haben – denn wir alle leisten hier einen Beitrag, der wirklich von Bedeutung ist. Dessen sollten und dürfen wir uns ruhig bewusst sein. Aktuell prüfen wir gemeinsam mit den Fachbereichen, ob wir **DBeco plus** internationaler ausrichten und anbieten können. Als Europas größte Güterbahn sind wir schließlich auf dem gesamten Kontinent unterwegs und sparen mit jedem Zug CO₂ ein. •



Meike Hillenbrand, Senior Referentin
Eco-Solutions, DB Cargo AG
meike.hillenbrand@deutschebahn.com



— Zukunft ist, was
wir gemeinsam
daraus machen.

// Ausblick

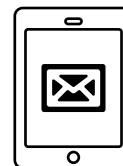
HEUTE IST EIN GESCHENK

Wir blicken optimistisch in die Zukunft.

Yesterday is history, tomorrow is a mystery, but today is a gift – heute ist ein Geschenk, aber es gibt viel zu tun. Denn heute haben wir die Chance, unsere Zukunft zu gestalten. Gestern ist ein Jahr, das uns menschlich, politisch und wirtschaftlich gefordert hat. Ein Jahr, das uns aber auch gezeigt hat, was noch alles nötig und möglich ist.

Wir blicken gemeinsam optimistisch in die Zukunft. Wir zeigen, wie unsere Logistik in Zukunft aussehen muss und was Wirtschaft und Politik heute schon tun. Welchen Beitrag DB Cargo heute und in Zukunft leistet, erfahren Sie natürlich auch zukünftig von uns – allerdings auf anderen Wegen.

Denn auch wir wollen uns weiterentwickeln. Seien Sie gespannt, wir halten Sie auf dem Laufenden.



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

Thorsten Meffert (V. i. S. d. P.),
Vice President Marketing
Anne Günther & Uta Kadow,
Head of Marketing Communication

PROJEKTLEITUNG

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

KONZEPT/GESTALTUNG/ REDAKTION

MPM Corporate Communication Solutions,
Mainz

BILDNACHWEISE

Adobe Stock: S. 9 (Cybrain) | Bartłomiej Banaszak: S. 21 | Mathis Burmeister: Titel, S. 4, 10-16, 20 | Ashley Cooper: 2-3 | DB Cargo AG: S. 28-29, 40-41, 44-45 | Volker Emerleben: S. 23 | Evonik/Karsten Bootmann: S. 38-39 | Ford Media Center: S. 34-35 | Getty Images: S. 6-7 (Marco Bottigelli), S. 30 (apomares), S. 51 (Catherine Delahaye) | Robert Harding World Imagery: S. 30 | Oliver Killig: S. 44-49 | BK Media Solutions: S. 22 | Prof. Peter Holm: S. 18 | iStock: S. 26-28 (zhudifeng), S. 43 (atlantic-kid) | Karl-Heinz Land: S. 19 | Oliver Lang: S. 2, 5, 8-9, 24-25 | Michael Neuhaus: S. 23, 36-37, 42 | Philipp von Recklinghausen: S. 24 | Andreas Reek: S. 50 | Oliver Tjaden: S. 25 | Julia Unkel: S. 32

DRUCK

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

ISSN 1867-9668

Der Umwelt zuliebe auf umweltfreundlichem
Papier gedruckt.

DB CARGO IM INTERNET



dbcargo.com



dbcargo.com/newsletter



@DB_Cargo



DB Cargo AG



@dbcargooffiziell



@DB_Cargo



companies/deutschebahn-dbcargoag

www.dbcargo.com

NEUKUNDENINFO

DB Cargo AG, Masurenallee 33
47005 Duisburg

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

