



Eins

Zwei

Drei

Vier +

Vorstellung
des Konzepts
„Bayern-Shuttle“
von DB Cargo

»Hier zeigt DB Cargo, was Bahn kann«

Mit einem hoch ausgelasteten Zugsystem, dem „Bayern-Shuttle“, gewinnt DB Cargo gemeinsam mit Logserv und Cargoserv, den beiden Tochtergesellschaften der Steel Division der Voestalpine AG, den Deutschen Logistik-Preis 2021. Dass DB Cargo mit diesem Konzept vor allem neue Prinzipien auf der Schiene umgesetzt hat, konnte die Jury am Ende überzeugen. Erstmals erhält damit ein Bahnunternehmen die begehrte Auszeichnung.

Leicht haben es sich die Jurymitglieder auch in diesem Jahr nicht gemacht, gab es doch erneut eine Vielzahl hochkarätiger Bewerbungen. „Das Konsortium aus DB Cargo, Logserv und Cargoserv hat unternehmensübergreifend gehandelt und es geschafft, Leerläufe, Zeit, Equipment, Ressourcen und Kosten zu sparen. Hier zeigt DB Cargo, was Bahn kann“, schreiben die Teilnehmer des Audits in ihrem Abschlussbericht. Am 8. September 2021 ließen sie sich vor Ort auf dem Güterbahnhof Regensburg von den Bewerbern über das Konzept „Bayern-Shuttle – Stahlharter Klimaschützer auf der Schiene“ informieren. Wie wichtig DB Cargo der Endspurt um den Gewinn des Deutschen Logistik-Preises war, machte eine Videoschleife mit Chefin Sigrid Nikutta deutlich.

Trotzdem vertraten die Auditoren in ihren abschließenden Bewertungen des Konzepts unterschiedliche Meinungen – aber so soll es bei kritischen unabhängigen Beobachtern ja auch sein.

„Zum ersten Mal gewinnt ein Logistik-konzept auf der Schiene den begehrten Deutschen Logistik-Preis. Das ist ein klares Signal für die Innovationskraft des Schienengüterverkehrs und ein Beweis für die gute Zusammenarbeit der an diesem Konzept beteiligten Partner“, freut sich Katja Sander, Vice President Metals bei DB Cargo.



»Zum ersten Mal gewinnt ein Logistik-konzept auf der Schiene den begehrten Deutschen Logistik-Preis. Das ist ein klares Signal für die Innovationskraft des Schienengüterverkehrs und ein Beweis für die gute Zusammenarbeit der beteiligten Partner.«

*Katja Sander,
Vice President Metals
bei DB Cargo*

Eine halbe Million Tonnen pro Jahr auf der Schiene

Darum geht es: DB Cargo fährt für den österreichischen Stahl- und Technologiekonzern Voestalpine mit dem „Bayern-Shuttle“ jährlich mehr als eine halbe Million Tonnen Stahl und hochwertigen Schrott auf der Schiene. Das entlastet die Umwelt und sorgt dafür, dass weniger Verkehr auf den Straßen fließt. Partner des Transport- und Logistikdienstleisters sind die Unternehmen Logserv und Cargoserv sowie die Voestalpine Rohstoffbeschaffungs GmbH.

Die Logistik Service GmbH, kurz Logserv, ist als Tochterunternehmen der Voestalpine Stahl GmbH ein Full-Service-Anbieter mit umfangreicher Erfahrung aus Jahrzehnten im Bereich der industriellen Logistik. Logserv steuert für Voestalpine Stahl GmbH die weltweite Versandlogistik. Am Voestalpine-Standort in Linz betreibt das Unternehmen Österreichs größte Anschlussbahn sowie einen eigenen Donauhafen und betreut darüber hinaus private Eisenbahnverkehrsunternehmen und Privatgüterwagenvermieter.

Die Cargo Service GmbH, kurz Cargoserv, ist ein Tochterunternehmen von Logserv und bietet als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen individuelle Konzepte für Gütertransporte auf dem →





Foto: DB Cargo/Oliver Lang Illustration: DB Cargo

Ortstermin mit der Jury: Der „Bayern-Shuttle“ ist ein innovatives Transportkonzept und damit mehr als nur eine Relation auf der Schiene.

öffentlichen Schienennetz an. Gemeinsam mit DB Cargo, der führenden Güterbahn Europas, realisiert Cargoserv den Shuttle-Transport für Voestalpine in Österreich.

Die Voestalpine Rohstoffbeschaffungs GmbH, kurz VARB, ist als Tochterunternehmen der Voestalpine AG für den Rohstoffeinkauf zuständig. Sie beschafft weltweit, unter anderem für die Voestalpine Stahl GmbH, sämtliche Rohstoffe und Energien, die für die Stahlproduktion benötigt werden. Das Portfolio reicht von Eisenerz über Kohle, Koks, Schrott, Metalle, Legierungen und Feuerfestmaterialien bis hin zu Strom und Gas.

DB Cargo sieht den „Bayern-Shuttle“ nicht als eine einfache Relation auf der Schiene, sondern als innovatives Transportkonzept: Der Shuttle zeichnet den Kreislauf aus den Transportwegen von Stahl in die eine und hochwertigem Schrott in die andere Richtung nach. Dabei entsteht ein täglicher Rundlauf zwischen dem Voestalpine-Stahlwerk in Linz und verschiedenen bayerischen Automobilproduzenten. Weil das Konzept Stahl- und Schrotttransporte intelligent kombiniert, sind die Wagen immer beladen.

Hintergrund: Die Stahlindustrie gilt seit jeher als Vorreiter, wenn es darum geht, Stoffkreisläufe zu schließen. Recycling spielt beim Einsatz von Rohstoffen eine entscheidende Rolle und macht Stahl damit zu einem nachhaltigen Werkstoff: Bei der Herstellung von Stahl für die Automobilindustrie ist hochwertiger Stahlschrott als Recycling-Material heute ein nicht mehr wegzudenkender Faktor, denn in jedem Neuwagen und seinen Einzelteilen steckt ein Schrottwürfel. Auf verschiedene Weise benutzte Stahlprodukte werden wiederverwertet und so immer wieder zu wichtigen Teilen des Produktionsprozesses. Bei der Herstellung von einer Tonne Rohstahl werden etwa 250 Kilogramm Schrott eingesetzt.

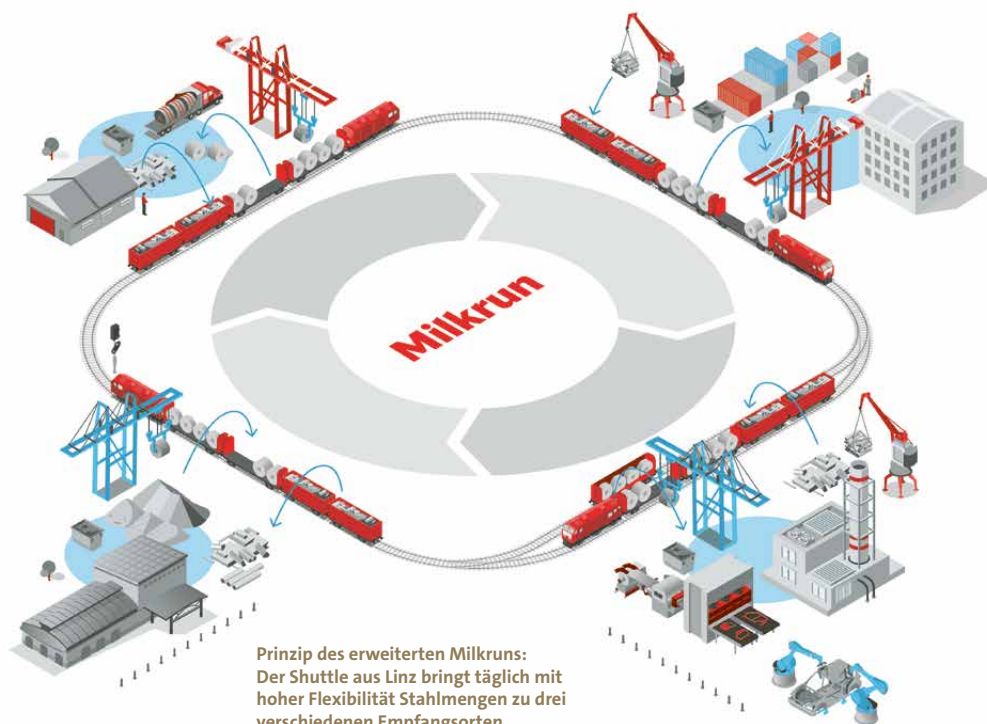
Das Produkt, das schließlich an die Automobilindustrie geliefert wird, ist ein aufgewickeltes Stahlband – der Coil. Daraus werden im Presswerk des Fahrzeugherstellers Komponenten für die verschiedensten Automodelle produziert.

Ohne komplexe Choreografie geht es nicht

Zurück zum „Bayern-Shuttle“: Die Transporte zu den Automobilwerken müssen schnell und flexibel zugleich sein, weil Voestalpine auch kurzfristige Abrufe von Produzenten an verschiedenen Orten im Nachtsprung erfüllen möchte. Gleichzeitig muss auch der Schrotttransport in der Gegenrichtung extrem zuverlässig laufen, das Stahlwerk benötigt nämlich konstanten Nachschub an Erz, Koks und Schrott. Anders als beispielsweise ein Produktionsroboter kann es nicht einfach abgeschaltet werden.

„Um das Konzept erfolgreich umzusetzen, ist täglich eine komplexe Choreografie unter den beteiligten Partnern erforderlich“, berichtet Katja Sander. „Hier müssen alle Zahnräder ineinandergreifen, damit die Ver- und Entsorgung wie ein Uhrwerk läuft.“ Nur so könne Voestalpine zuverlässig jeden Tag die eigenen Kunden mit Stahl und das eigene Werk mit Schrott versorgen.

„Gemeinsam mit unserem Partner DB Cargo entwickeln wir in hoher Intensität und Kreativität unsere Transportketten weiter“, ergänzt Markus Schinko, Geschäftsführer von Logserv und Cargoserv. „Mit klimafreundlichem und nachhaltigem Schienengüterverkehr erreichen wir mit diesen Konzepten eine hohe Transportqualität für die Belieferung unserer wichtigen Premiumautomobil-Kunden in Bayern.“ Um die Besonderheit des „Bayern-Shuttle“ besser zu verstehen, lohnt sich ein genauerer Blick auf das



Konzept, das dem Verkehr zugrunde liegt: So verknüpft der Shuttle täglich drei Automobilstandorte in Bayern im Nachtsprung mit dem Stahlwerk in Linz. Je nach Abruf der eigenen Kunden kann Voestalpine flexibel auch unterschiedliche Stahlmengen in die Züge einstellen. DB Cargo und Cargoserv bringen diese dann pünktlich zu den jeweiligen Standorten.

Der Shuttle funktioniert nach einem erweiterten Milkrun-Konzept: So können in dem Shuttle aus Linz täglich flexibel Stahlmengen für drei verschiedene Empfangsorte verschickt werden, zusätzlich werden die Transporte mit Schrott aus drei Versandorten kombiniert. Der Vorteil dieses Ansatzes: Zum einen werden verschiedene Empfänger der Automobilindustrie bedarfsgerecht und nach einem festen Takt der Reihe nach bedient. Das sorgt für eine hohe Zuverlässigkeit in den Lieferketten. Zum anderen werden im Zulauf des Schrotts verschiedene Lieferanten nacheinander abgefahren. Das Schrottaufkommen hängt wiederum vom jeweiligen Produktionsaufkommen des Automobilherstellers ab. Damit diese Choreografie gelingt, ist ein komplexes Kapazitätsmanagement des Shuttles erforderlich. Dies setzen Logserv, Cargoserv und DB Cargo in der täglichen Zusammenarbeit nach fest definierten Prinzipien erfolgreich um.

Gruppierte Zugbildung für das „Schienen-Ballett“

Um den täglichen Umlauf just in time schaffen zu können, ist eine gruppierte Zugbildung notwendig, die es an jedem Halt ermöglicht, die Wagen schnell abzusetzen und aufzunehmen. Daraus entsteht ein „Schienen-Ballett“, wie es Katja Sander nennt, das Logserv und DB Cargo durch einen 24/7-Service ständig im

Blick behalten. Um die Versorgung der Automobilwerke täglich zu steuern und bei Bedarf schnell eingreifen zu können, setzen DB Cargo und Logserv ein Kanban-Prinzip um, für dessen Unterstützung die Güterwagen mit GPS-Sensoren ausgerüstet sind. Dadurch sind die Wagenstandorte in digitalen Karten verfolgbar, und jeder Beteiligte weiß zu jedem Zeitpunkt, wo sich die Wagen gerade befinden.

Doch erst eine fest definierte Reihenfolge in der Beladung und Zugreihung ermöglicht eine entsprechende Just-in-sequence-Belieferung beim Kunden. Das führte DB Cargo in seiner Bewerbung um den Deutschen Logistik-Preis für die Empfangsstelle bei einem Automobilhersteller in Ingolstadt beispielhaft aus: Schmale Stahlcoils, sogenannte Spaltbänder, werden hier vorkonfektioniert und im vorderen Teil der Umschlaghalle entladen, breite dagegen im hinteren Teil.

Diese Anordnung spiegelt sich auch in der Reihung innerhalb der Wagengruppe wider: Schmale Stahlcoils werden in die vorderen Wagen der Gruppe verladen, breite Stahlcoils entsprechend in die hinteren Wagen der Gruppe. Zusätzlich bezieht das Konzept von DB Cargo ein, dass unterwegs an den Absetzhalt auch die Wagen vom Vortag aufgenommen und in den Shuttle integriert werden. So entsteht an jedem Absetzhalt eine neue Zugreihung, die wiederum den nächsten Absetzhalt ermöglicht. Diese Reihungsfolge-Synchronität ermöglicht dann die reibungslose und schnelle Versorgung der Empfangsstellen.

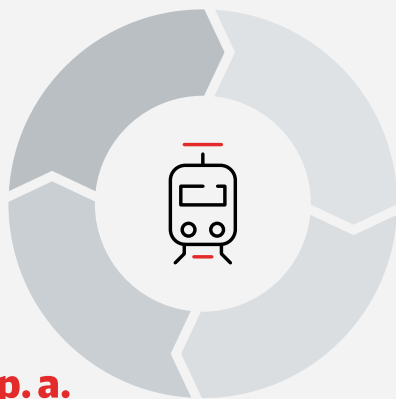
„Wir haben auf diese Weise mit Logserv und Cargoserv ein flexibles und resilientes Konzept entwickelt, das die Planbarkeit für alle Partner erhöht“, sagt Christoph Heibach. Er ist Leiter des Vertriebsteams für Voestalpine bei DB Cargo. „Bisher hat die →

Auslastungsgrad
der Güterwagen

> **90 %**

Lkw-Fahrten eingespart
ca. 23.000

CO₂-Einsparung
ca. 8.000 t p. a.
gegenüber dem Straßentransport



Umlaufzeit
1 Tag

Der „Bayern-Shuttle“ fährt komplett klimaneutral: Sämtliche CO₂-Emissionen werden entweder vermieden oder kompensiert.

Choreografie bei jedem Zug funktioniert. Entscheidend für den Erfolg ist die transparente Zusammenarbeit mit unseren Partnern in der Entwicklung und Umsetzung des Shuttles. So konnten wir ein Konzept realisieren, das individuell auf die Anforderungen von Voestalpine zugeschnitten ist“, so Heibach nicht ohne Stolz. Damit das auch so bleibt, werden die wesentlichen Kennzahlen in einem Performance Board laufend transparent ausgewiesen und diskutiert.

Voll ausgelastet auf dem gesamten Rundlauf

Heibach weiter: „Den Versand von Stahl und den Zulauf von Schrott kombinieren wir in einem Kreislaufkonzept. Mit jedem Absetzhalt für Stahl entsteht freie Kapazität im Zug. Diese nutzen wir für Schrott und nehmen entsprechende Tonnage in den Zug auf. Dadurch entsteht ein ständig beladener Rundlauf – eben unser Bayern-Shuttle!“

Da der Zug auf dem gesamten Laufweg Leerwagen ein- und ausreihet, seien höhere Auslastungen physisch kaum möglich, so Heibach. „Würden wir die einzelnen Empfangsorte separat anfahren, kämen pro Jahr in Summe 75.000 Leerlaufkilometer zusammen, die wir jetzt einsparen.“

Als weiterer Vorteil, gerade in den vergangenen Monaten, hat sich die geringe Anzahl an Schnittstellen erwiesen – auch während der aktuellen Pandemie konnten die Lieferketten aufrechterhalten werden.

Der Shuttle profitiert von einem besonderen Verfahren in der Abwicklung: Üblicherweise erfolgt an Grenzübergängen ein Personalwechsel und/oder Lokomotivwechsel, der „Bayern-Shuttle“ aber fährt grenzüberschreitend von Linz bis Ingolstadt mit derselben



»Da der Zug auf dem gesamten Laufweg Leerwagen ein- und ausreihet, sind höhere Auslastungen physisch kaum möglich.«

Christoph Heibach,
Leiter des Vertriebsteams für
Voestalpine bei DB Cargo

Lok durch. Das reduziert Schnittstellen und mögliche Fehlerquellen.

Neben der hohen Transportqualität hat auch der Klimaschutz beim „Bayern-Shuttle“ eine große Bedeutung. Hier sind Voestalpine und DB Cargo gemäß dem Voestalpine-Slogan „one step ahead“ unterwegs: Die Transporte erfolgen mit CO₂-freiem Bahnstrom („Ökostrom“). Nicht vermeidbare CO₂-Emissionen, die beispielsweise durch den Nachlauf per Lkw entstehen, kompensiert DB Cargo durch den Einkauf von Klimaschutzzertifikaten. Auch der Logistikpartner Cargoserv nutzt auf dem österreichischen Streckenabschnitt ausschließlich Ökostrom. „In Summe werden so im Vergleich zum Lkw etwa 7.500 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart“, rechnet Geschäftsführer Markus Schinko vor.

Die Partner wollen das Konzept „Bayern-Shuttle“ nun auf andere Verkehrspakete übertragen und damit die Vorteile auch für weitere Lieferungen nutzen. „Wichtig ist, dass Versender, Empfänger und Dienstleister gemeinsam am Konzept feilen, bis es wirklich rund ist und eine echte Win-win-Situation schafft“, betonen Katja Sander und Christoph Heibach unisono.

Und was sorgte nun für den entscheidenden Impuls für die Vergabe des Deutschen Logistik-Preises 2021 an DB Cargo und seine Partner? Einer der Auditoren brachte es auf den Punkt: „Einen Pitch im Silicon Valley gewinnt das Konzept nicht. Trotzdem bin ich aus der Erfahrung der industriellen Praxis sehr begeistert: Lean, just in sequence und just in time im Inbound sind jetzt mit der Bahn realisierbar. Mit Takt, Sequenz und Kanban wurden für die Bahn neue Prinzipien umgesetzt. Industrie und Bahn sprechen erstmals die gleiche Sprache.“ (bo) ■

Die Plastik „Das Gespräch“ wurde vom Worpsweder Künstler Waldemar Otto exklusiv für den Deutschen Logistik-Preis geschaffen.

Impuls- und Ideengeber sichtbar machen

Seit 1984 können sich Unternehmen, die innovative Konzepte in Logistik und Supply Chain-Management entwickelt und umgesetzt haben, um den Deutschen Logistik-Preis der BVL bewerben.



Ziel des Deutschen Logistik-Preises ist es nicht nur, die Leistungen kluger Köpfe auszuzeichnen. Sie sollen vor allem als Impuls- und Ideengeber sichtbar werden und andere zur Innovation anregen – denn das bringt den gesamten Wirtschaftsbereich weiter nach vorne.

Was seit Jahrzehnten wichtig und sinnvoll ist, erlangt in der jüngeren Vergangenheit noch mehr Bedeutung. Disruptive Ereignisse häufen sich, und neben der Notwendigkeit, Klima und Ressourcen zu schonen, beeinflussen und verändern die Corona-Pandemie, politische Unsicherheiten oder die Digitalisierung in all ihren Facetten Wertschöpfungsketten und Netzwerke. Neue Wege und Denksätze sind also gefragt denn je.

Diese Ansätze zu finden und sichtbar zu machen, gehört zu den Kernaufgaben der BVL: Als weltweit aktives Netzwerk mit knapp 11.000 Mitgliedern aus den Fach- und Führungsebenen von Industrie, Handel, Dienstleistung und Wissenschaft hat sich der Verein auf die Fahne geschrieben, Anregungen und Impulse für zukunftsweisende logistische Konzepte zu geben. Denn Innovation und operative Exzellenz sichern die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen im In- und Ausland.

Als das große Jahrestreffen der Logistik- und Supply Chain-Management-Community und einer der wichtigsten Wirtschaftskongresse Europas bietet der Deutsche Logistik-Kongress im Oktober in Berlin eine angemessene Bühne für die Preisverleihung, verbunden mit einer anschließenden Gala. Doch bevor die Show

beginnen kann, steht viel sorgfältige Arbeit durch die unabhängige Fachjury an. Deren Mitglieder, Logistik- und Supply Chain-Management-Experten aus allen Bereichen der Wirtschaft, ermitteln den Preisträger in einem dreistufigen Verfahren.

Stufe eins: ein Self-Assessment mit Stichpunkten zum Projekt und Kennzahlen zu den erzielten Ergebnissen. Stufe zwei: Einreichung der vollständigen Bewerbungsunterlagen bis Ende Juni per E-Mail in der Geschäftsstelle der BVL, die sie unmittelbar danach an die Jurymitglieder weiterleitet. Die Jury hat rund sechs Wochen Zeit, ihr erstes Votum abzugeben. Die drei besten Einreichungen kommen ins Finale. Stufe drei: Ein Auditorenteam besucht bis Anfang September diese Unternehmen, lässt sich die Projekte im Detail vorstellen und erstattet der Jury Bericht, die danach final abstimmt.

Für die Bewerbung zum Deutschen Logistik-Preis sind Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung zugelassen. Die Größe des Unternehmens spielt keine Rolle. Sie können Beschreibungen von Methoden und Verfahren einreichen, die durch Innovation zu Verbesserungen in Supply Chain-Management und Logistik geführt haben. Es müssen bereits realisierte Konzepte sein. Alle Einreichungen und Evaluationen werden streng vertraulich behandelt, alle Beteiligten sind entsprechend verpflichtet.

Ist auch Ihre Logistik innovativ? Dann bewerben Sie sich doch um den Deutschen Logistik-Preis 2022! Alle Infos dazu gibt es unter www.bvl.de/dlp (as) ■

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.
Schlachte 31, 28195 Bremen
Telefon: +49 / 421 / 17 38 40
Telefax: +49 / 421 / 16 78 00
E-Mail bvl@bvl.de
www.bvl.de

Projektleitung und Redaktion BVL:

Christian Stamerjohanns (cst) (V.i.S.d.P.),
Anja Stubbe (as)

Kontakt zur Redaktion:

Telefon: +49 / 421 / 173 84 21
E-Mail: stamerjohanns@bvl.de

Realisierung:

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79,
20097 Hamburg
www.dvmedia.com

Projektleitung DVV:

Sven Mentel (men)
Telefon: +49 / 40 / 237 14-217
E-Mail: sven.mentel@dvmedia.com

Redaktion DVV: Behrend Oldenburg (bo)

Gestaltung: Susann Hoffmann

Fotos und Illustrationen: siehe Quellennachweise

Druck: Müller Ditzen GmbH, Bremerhaven

Rechte:

Das BVL Magazin erscheint viermal jährlich in einer Gesamtauflage von rund 10.000 Exemplaren.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste und Internet sowie Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach schriftlicher Zustimmung.

© Oktober 2021

LOXXESS SETZT NEUE MAßSTÄBE IN DER E-COMMERCE LOGISTIK MIT EINSATZ VON KI

Für die innovative E-Commerce-Lösung unter Einsatz von KI wurde LOXXESS mit dem **ELA Award 2020** ausgezeichnet. Die Smart Solution des spezialisierten Logistikdienstleisters sorgt für gesteigerte Effizienz, höhere Flexibilität und mehr Datentransparenz in der Lagerlogistik. So wird die Wettbewerbsposition von LOXXESS-Kunden signifikant verbessert.

DIE LÖSUNG.

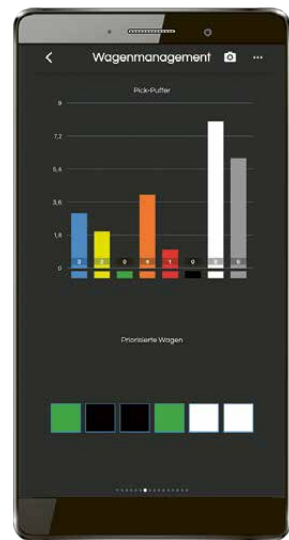
- ☐ Erstmals kombinierter Einsatz von Simulationssoftware, Optimierungsalgorithmen und Künstlicher Intelligenz (KI)
- ☐ Echtzeitdatenbasierte Planungs- und Lageroptimierungssoftware
- ☐ Verknüpfung von Lagerverwaltungs- mit Personalmanagement-Systemen, mit dem Ziel der Gewährleistung einer optimierten Mitarbeiterdisposition
- ☐ Überwachung und Projektsteuerung aller Prozesse via Dashboard & Smartphone-App
- ☐ Einsatz von Wearables

DIE VORTEILE.

- ☐ Verkürzung der Durchlaufzeiten um 10%
- ☐ Steigerung der Kommissionierleistung um 100%
- ☐ Aufwandsreduktion in der Auftragsdisposition um mehr als 90%
- ☐ Proaktives Shopfloor-Management durch Push-Benachrichtigung an die Führungskräfte

Konnten wir Ihr Interesse wecken?
Dann kontaktieren Sie uns gerne unter
+49 (0) 621 727325-0
Mehr Infos erhalten Sie unter
www.loxxess.com/ela-award

LOXXESS
logistics & fulfillment



ELA
EUROPEAN
LOGISTICS
ASSOCIATION

**LOXXESS GEWINNT DEN
EUROPEAN LOGISTICS
AWARD 2020**



Folgen Sie uns auf:

