EIN STARKES SYSTEM QUER DURCH EUROPA

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

Text: Axel Novak; Fotos: Michael Neuhaus

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

Fotos: Vorname Nachname-Bildagentur

VERBINDUNG STEHT:
Per Funkt stehen die Rangierhelfer mit den Disponenten und dem Lokführer in Verbindung.

Wanne-Eickel, 05:30 Uhr: Der Ablaufberg West liegt noch ganz in der morgendlichen Dämmerung. Langsam nähert sich Zug 51142 aus Seelze in die Einfahrgruppe auf dem Westberg. Eine Rangierlok vom Typ 261-Gravita schiebt anschließend die Waggons nach Ankunft und Behandlung durch den Zugsicherer in der Einfahrgruppe – so heißt der Einfahrtbereich des Rangierbahnhofs: Ein „bunter Zug“, wie die Eisenbahner sagen, bestehend aus Waggons unterschiedlicher Provenienz. Er soll nun über den Ablaufberg West geschoben und aufgelöst werden. So heißt es, wenn die einzelnen Waggons vom Zug abgekuppelt werden. Entsprechend ihrem Zielort rollen sie anschließend selbstständig in unterschiedliche Richtungsgleise. Dort werden sie später mit anderen Waggons zu neuen Zügen zusammengekuppelt und abgefahren.

Zug 51142 aus Seelze bringt unter anderem Autotransportwaggons mit Neuwagen für einen Kunden mit. Sie stammen von verschiedenen Auto-Herstellern aus Deutschland, Spanien und Polen und haben teils ein paar tausend Kilometer hinter sich gebracht. Sie sollen heute noch zum Kunden gelangen. Die Helf Automobil Logistik in Essen-Katernberg steuert den Nachschub von Neufahrzeugen an Autohändler im ganzen Ruhrgebiet. „Für Helf fahren wir täglich planmäßig 2 Regelbedienungen mit jeweils 18 Wagen. Der erste Zug fährt vormittags beladen zum Gleisanschluss des Kunden und nimmt auf dem Rückweg leere Wagen wieder mit, der zweite Zug fährt am Abend gegen 19.00 Uhr“, erläutert Hakan Güney, Leiter des Standortes Wanne-Eickel. „Je nach Bedarf fahren wir auf Kundenwunsch noch weitere Züge, auch samstags.“

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

AM STÄHLERNEN HERZ DEUTSCHLANDS

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

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

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

VORSICHT BEI DER ARBEIT AM ZUG

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

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

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

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

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

INDUSTRIEIDYLLE: Diese Kombination hat das Ruhrgebiet groß gemacht: Montanindustrie und Güterbahn.

ENORMER PLANUNGSAUFWAND

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

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

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

INTENSIVE VORBEREITUNGEN ZU SCHICHTBEGINN

08:50 Uhr: Die Autowaggons aus dem aufgelösten Zug 51142 stehen auf dem Richtungsgleis. Lokrangierführer Christian Hendrix fährt mit seiner Rangierlok vorsichtig an die bereitstehenden Waggons heran. Hendrix hat schon um halb fünf Uhr morgens den Dienst abgetreten und auf dem Güterbahnhof sein Gefährt aufgerüstet: Die Rangierlok vom Typ 294 ist weitaus älter als sein 34-jähriger Fahrer: Baujahr 1969, neu motorisiert und seit einigen Jahren mit der nötigen Technik ausgerüstet, um per Funk ferngesteuert zu fahren. Ein zuverlässiges Arbeitstier für Hendrix. Schon früh morgens hat er damit die ersten Kunden bedient: Waggons mussten ins unweit gelegene Castrop-Rauxel, etwas später andere Wagen nach Herne. Jetzt stehen die Waggons mit Neuwagen bereit für den Transfer nach Essen-Katernberg.

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

RISKANTES BERUFSBILD MIT TRADITION: HEMMSCHUHLEGER

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

Der Umgang mit den tonnenschweren Wagen auf nassen oder rutschigen Gleisen bei wind und Wetter machen diesen Beruf zu einem der gefährlichsten auf dem Rangierbahnhof. Verstärkte Sicherheitsregeln, helle Kleidung und umfangreiche Absprachen untereinander sollen Unfälle im gefährlichen Gleisfeld vermeiden. „Jeweils 4-5 Hemmschuhleger im Früh-Spät und Nachtdienst arbeiten insgesamt am Tag ca. 65 Züge an den 700 Meter langen Gleisen – da kommt am Ende des Tages schon einiges an Laufstrecke und Arbeit zusammen. Bei Wind und Wetter“, erinnert sich Wanne-Eickels Standortleiter Hakan Güney, der selber nach seiner Berufsausbildung als Hemmschuhleger bei DB Cargo anfing.

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

09:38 Uhr: Ein Rangierbegleiter steigt in die Lok, er soll einen Bahnübergang auf der Strecke sichern. Hendrix meldet nun von der Lok: Zug 53984 ist Abfahrbereit. Die Abfahrtszeit gibt Hendrix in sein CDD-Gerät (Cargo Digitale Datenkommunikation) ein. Mit diesem Gerät von der Größe eines Handscanners kommunizieren die Lokrangierführer und Zugprüfer mit der Disposition und dokumentieren die durchgeführten Arbeiten und somit auch den Status des Zuges. Das wird sich ändern: DB Cargo hat bereits alle Lokführer bundesweit mit einem Tablet ausgerüstet, über die die mobile Kommunikation und der Datenaustausch erfolgen. Lokrangierführer und Wagenmeister sollen künftig ebenfalls mit diesen mobilen Geräten ausgesrüstet werden.

DURCH DIE HINTERHÖFE DER REPUBLIK

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

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

Hendrix steuert seinen Zug durch den Hinterhof der Region. Kleingartenanlagen, Gewerbegebiet, links die Depots der örtlichen Busgesellschaft. An einem Bahnhof muss die Lok warten, bis alle Gleise frei sind: Personenverkehr hat Vorrang, Hendrix muss quer über alle Gleise wechseln, um zum Gleisanschluss des Kunden zu gelangen. Endlich geht’s weiter, der Zug passiert Gelsenkirchen. Rechterhand tauchen der neue Gleisanschluss und die großen Hallen eines weiteren Kunden von DB Cargo auf: Wheels lagert hier Aluminiumdosen unter anderem für den Getränkehersteller Red Bull. Die Dosen werden täglich in zwei Bedienungen abgeholt und in Wanne-Eickel zu einem Zug mit 22 Wagen zusammengestellt. Sie fahren dann nach Österreich und in die Schweiz, werden dort befüllt und anschließend wieder mit der Bahn auf die Reise in die Empfangsregionen geschickt.

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

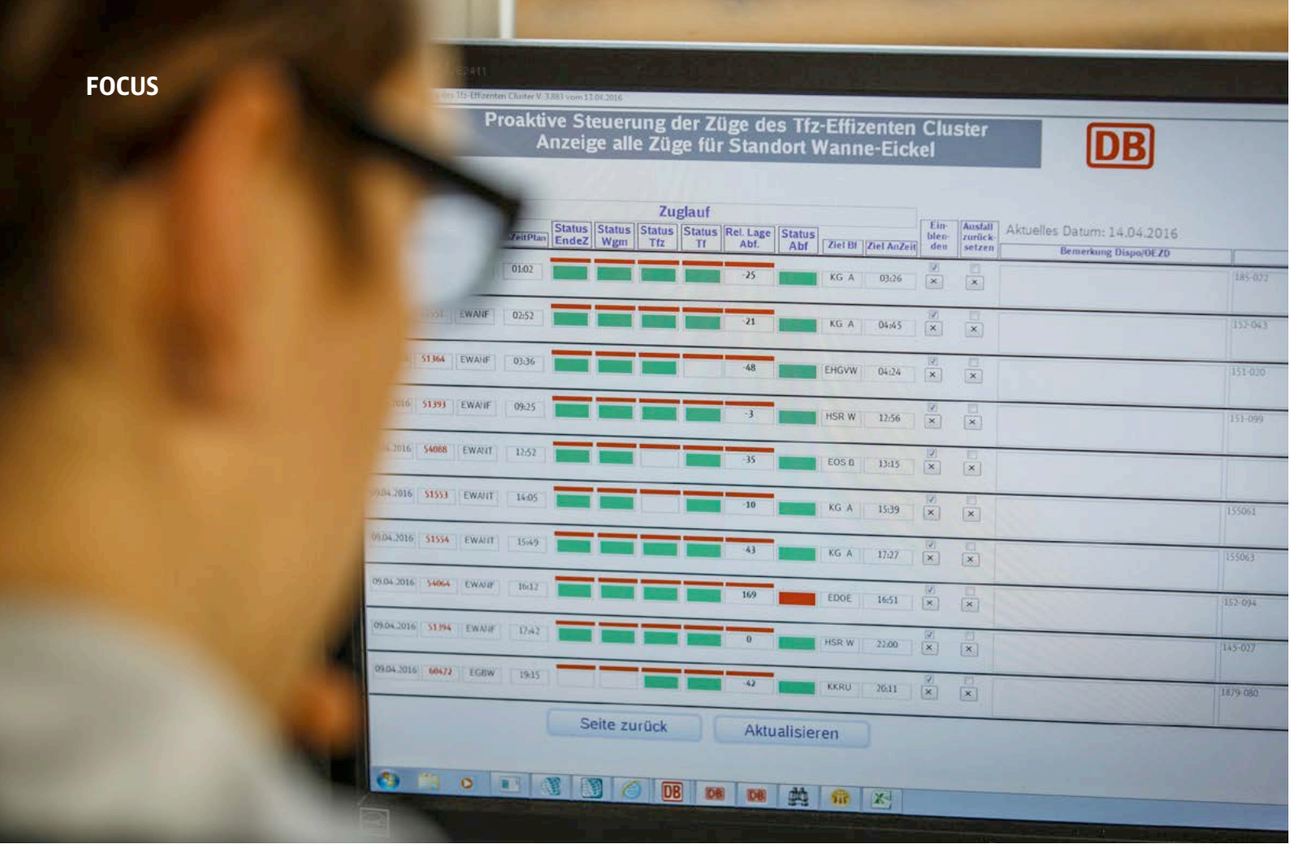
Dann taucht das Gelände von Helf auf: Tausende Neuwagen stehen sicher unter Planen verpackt und warten auf ihren Abtransport zum Händler. Im Gleisanschluss des Kunden stehen schon zwei Züge: Befüllte Waggons, die gestern Abend aus Wanne-Eickel eintrafen. Daneben leere Wagen, die wieder zurück zu den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

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

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

MODERNSTE SOFTWARE – IN EIGENENTWICKLUNG

- Modernste Software nutzt DB Cargo am Standort Wanne-Eickel. Das spezielle IT-Programm „Produktionsverkehr Güterverkehr“ (PVG) ermöglicht den Disponenten den kompletten Überblick über den aktuellen Stand am Bahnhof. Unter anderem die Pünktlichkeiten steuern sie mit der Software „Tool stabiles Cluster“.
- Das PVG-Programm ist eine Eigenentwicklung von Mitarbeitern der Qualitätssteuerung im Produktionszentrum Duisburg/ Hagen. Weil sie so gut ist, soll es künftig bundesweit eingesetzt werden.
- Eine große Chance für den Einzelwagenverkehr ist die Netzwerkbahn. Das neue Geschäftsmodell ist zum 1. Mai 2016 eingeführt worden und legt den Blick mehr auf die Sendung statt auf den Zug. Jede Sendung soll nun in einem fest definierten Beauftragungsprozess nach einem festen Transportplan verkehren.



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

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

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

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

Kontakt | Hakan Güney
Telefon: +49 (0)2325660-500
hakan.gueney@deutschebahn.com

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

„GEWALTIGE VERÄNDERUNGEN“

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

Herr Penner, im Hinterland-Verkehr der Nordseehäfen spielt Ihr Produktionszentrum eine wichtige Rolle. Warum?

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

Nun schlagen sich ja die Schwankungen der Weltwirtschaft stark in den deutschen Häfen nieder. Wie reagieren Sie auf diese zunehmende Volatilität?

Wir reagieren da in zweierlei Hinsicht. Zum einen bieten wir unseren Kunden neben dem planmäßigen Regelzugaufkommen auch flexibel Sonderzüge an. Diese werden nach der Prüfung, ob ausreichende Ressourcen zur Verfügung stehen, in unser System eingelastet. Handelt es sich aber um nachhaltig verändertes Kundenbestellverhalten, dann passen wir unser Produktionssystem entsprechend planmäßig an die Marktanforderungen an. Ausserdem sind wir im Einzelwagenverkehr jederzeit in der Lage, zusätzliche Mengen dort einzulasten, wo die Grenzlast des Zuges noch nicht erreicht ist.

Duisburg und die ganze Region stehen ja vor einer Reihe von Herausforderungen, die sie stemmen müssen – der demografischer Wandel zum Beispiel und der einhergehende Fachkräftemangel. Wie gehen Sie damit um?

Duisburg und die ganze Region stehen ja vor einer Reihe von Herausforderungen, die sie stemmen müssen – der demografischer Wandel zum Beispiel und der einhergehende Fachkräftemangel. Wie gehen Sie damit um?

Eine letzte Frage: Wie schlägt sich die Digitalisierung im PZ Duisburg/Hagen nieder?

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

Interview: Axel Novak

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

Fotos: Vorname Nachname; Bildagentur