ENERGIEEFFIZIENZ IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

ALS UNTERNEHMEN MIT EINEM HOHEN BEDARF AN ELEKTRISCHER ENERGIE HAT DIE DEUTSCHE BAHN VOR DEM HINTERGRUND ÖKOLOGISCHER ZIELE WIE AUCH MOTIVIERT DURCH STEIGENDE ENERGIEKOSTEN EIN GROßES INTERESSE DARAN, ENERGIE EINZUSPAREN.

Die Konzerntochter DB Cargo ist in Europa führender Anbieter im Schienengüterverkehr. Die Unternehmensberatung Berg Lund & Company (BLC) unterstützt DB Cargo bei der Bündelung von Energiesparmaßnahmen in einer Task Force und sprach mit Steffen Bobsien, Leiter European Assets & Technology und Jörg Schneider, dem Programmleiter der Task Force.

BLC: Am 08. August 2018 hat das BMVI die „Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs" veröffentlicht und damit ein Förderprogramm von mehreren hundert Millionen Euro auf den Weg gebracht. Wie wird das Thema Energieeffizienz aktuell bei der DB Cargo gelebt?

Steffen Bobsien (SB): Zunächst einmal möchte ich betonen, dass wir das Thema

STEFFEN BOBSIEN

Der Diplom Maschinenbauer ist Senior Vice President Assets & Technology bei der DB Cargo AG. Seit 2011 verantwortet er bei der DB Cargo AG die Themen Assetmanagement und Technik.

JÖRG SCHNEIDER

Der Ingenieur ist Projektleiter der Task Force bei der DB Cargo AG. Zudem verantwortet er den Bereich „Development & Best Practice".

FOTOS: FAKTENKONTOR

Energieeffizienz bei der DB Cargo schon seit vielen Jahren sehr ernst nehmen und hier bereits große Fortschritte erzielt haben. Seit 2010 konnten wir unseren spezifischen Energieverbrauch je Leistungstonnenkilometer um über 9 Prozent reduzieren.

Das hilft uns in mehreren Dimensionen: Zum einen profitieren wir ganz unmittelbar von geringeren Energiekosten. Das ist für uns ein sehr großer Stellhebel – ca. 60 Prozent der gesamten Lebenszyklus-Kosten einer Lok entfallen auf die Energie.

Zum anderen haben wir als DB Konzern in unserer Konzernstrategie das Ziel „Umwelt-Vorreiter" fest verankert: bis 2030 wollen wir unsere spezifischen CO2-Emissionen – also die Emissionen pro Personen- und Tonnenkilometer – gegenüber 2006 halbieren.

Mit der Steigerung der Energieeffizienz leisten wir hierzu einen ganz erheblichen Beitrag. Und natürlich konzentrieren wir uns zukünftig weiterhin darauf Energie einzusparen und freuen uns, wenn die DB Cargo sich damit auch für einen Anteil an der Förderung qualifiziert.

Jörg Schneider (JS): Gleichzeitig stellen wir fest, dass wir aufgrund unserer bisherigen Erfolge Einsparpotenziale schon stark ausgeschöpft und dadurch die „Messlatte sehr hochgelegt haben". So stellt die in der EKF-Richtlinie geforderte Verbesserung des spezifischen Energieverbrauchs je Tonnenkilometer von mindestens 1,75 Prozent gegenüber dem Vorjahr für DB Cargo ein sehr ambitioniertes Ziel dar.

Das liegt zum Teil daran, dass wir uns mittlerweile in einer technischen Sättigungskurve hinsichtlich der weiteren Steigerungsmöglichkeiten der Energieeffizienz befinden. Ein konkretes Beispiel verdeutlicht das: Während sich die Energieeffizienz vor einigen Jahren mit dem Einphasen einer Lok neuer Baureihe gegenüber einer Altbaulok noch um über 10 Prozent steigern ließ, so beträgt diese Steigerung heute nur noch wenige Prozent.

Was unternimmt die DB Cargo, um das ambitionierte Ziel aus der EKF-Förderung dennoch zu erreichen?

SB: Bereits zur Jahresmitte 2017 haben wir unsere Energiesparbemühungen an einer zentralen Stelle gebündelt und eine entsprechende Task Force aufgesetzt. Insofern sind wir bereits sehr gut aufgestellt, was uns in Anbetracht der Aussicht auf eine attraktive Förderung nun zugutekommt.

Wie sind Sie dabei vorgegangen?

JS: Unsere erste Aufgabe war es, Transparenz über unseren spezifischen Energieverbrauch je Tonnenkilometer herzustellen – eine spezielle Kenngröße, nach der wir in dieser Form bislang bei der DB Cargo nicht gesteuert hatten. Parallel dazu haben wir bereichsübergreifend Maßnahmen identifiziert, die positiv auf die Steigerung der Energieeffizienz einzahlen.

Durch die Bündelung der Maßnahmen in der Task Force können wir übergreifend über unsere Fortschritte beim Thema Energieeffizienz berichten und gleichzeitig belastbare Prognosemodelle aufstellen. Aber das reicht natürlich nicht aus – selbstverständlich arbeiten wir auch an neuen Maßnahmen, um die ambitionierten Ziele zu erreichen.

Können Sie Beispiele nennen? Welche Maßnahmen sind das?

SB: Bei der Bewertung der Maßnahmen haben wir festgestellt, dass wir aus technischer und betrieblicher Sicht bereits sehr gut aufgestellt sind. Beispielsweise haben wir für die Loks Maßnahmen zur Brems- und Motorensteuerung aufgesetzt – damit können wir vorhandene technische Potenziale weiter nutzen. Im betrieblichen Umfeld zielen wir auf die Optimierung der Prozesse im Hinblick auf den Energieverbrauch.

Ein gutes Beispiel ist das „abgerüstete Abstellen": hierdurch reduzieren wir den Leerlaufverbrauch von Loks in Ruhephasen. Das erfordert allerdings eine vorausschauende Planung, da wir lange Rüstzeiten bei der erneuten Inbetriebnahme vermeiden möchten.

JS: Wir haben herausgefunden, dass wir noch Potenzial bei der Entfaltung einer Anreizwirkung in den Regionen hatten. Zugegebenermaßen ist es auch für die Kollegen nicht einfach, die häufig konkurrierenden Zielstellungen Qualität, Pünktlichkeit und Energieeffizienz unter einen Hut zu bringen.

Jedoch sind gerade die Regionen im Hinblick auf den Energieverbrauch ganz entscheidend, da u. a. durch das Fahrverhalten der Lokführer in den Loks der Energieverbrauch wesentlich beeinflusst wird. Das war für uns ein wichtiger Ansatzpunkt.

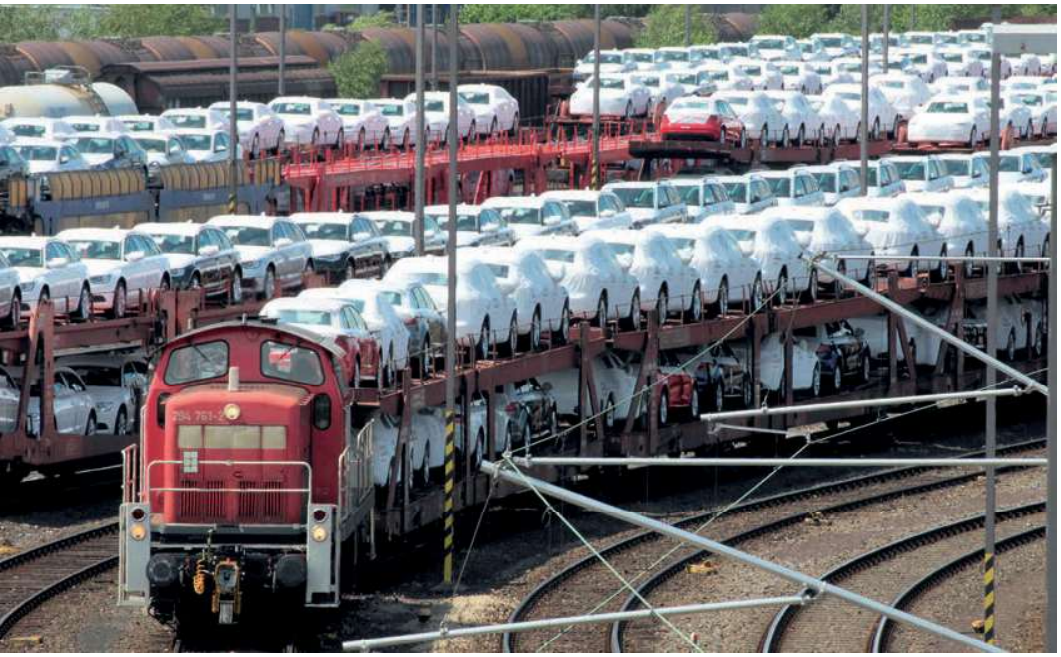
Was haben Sie hierzu konkret unternommen?

JS: Ich würde das als eine Art „Fördern und Fordern" beschreiben. Auf der einen Seite haben wir die bundesweite „Energiespar-Olympiade DB Cargo" mit sehr attraktiven Monats- und Halbjahresgewinnen in Form von Teamevents für unsere Lokführer ins Leben gerufen. Dadurch haben wir sowohl das Bewusstsein für das Thema Energiesparen geschärft als auch eine hohe Anreizwirkung für unsere Lokführer entfaltet.

Auf der anderen Seite haben wir mit der Einführung einer Energiespar-KPI Transparenz über die regionalen Energieverbräuche geschaffen und damit die Regionen in die Lage versetzt, den Energieverbrauch in Ihrem Verantwortungsbereich zielgerichtet zu steuern. Dafür war es wichtig, den Regionen anhand konkreter Maßnahmen Stellhebel für eine Optimierung des Energieverbrauchs an die Hand zu geben.

Sehen Sie schon erste Erfolge?

SB: Wir haben unsere Energiekosten gegenüber dem Vorjahr weiter deutlich reduziert – davon profitieren wir natürlich ganz unmittelbar. Das ist insbesondere in Anbetracht weiter steigender Stromkosten eine ganz beachtliche Leistung des gesamten Teams.



Auto-Leasing: Auf dem Weg zum Autohändler legt ein großer Teil der Neuwagenproduktion die ersten Kilometer auf der Schiene zurück.

Des Weiteren leisten wir durch den geringeren Energieverbrauch wie zuvor bereits erwähnt einen erheblichen Beitrag an der CO2-Reduktion im Konzern.

Und was die Förderung aus dem Energie- und Klimafonds angeht, haben wir gute Chancen, die vorgegebenen Einsparziele zu erreichen.

JS: Dabei haben wir Transparenz über das Thema Energieeffizienz hergestellt, Verständnis für die Effekte in den Regionen geschaffen und bisweilen sogar Begeisterung am Energiesparen entfacht. Das zu sehen, freut mich sehr.

Was waren aus Ihrer Sicht die wesentlichen Erfolgsfaktoren?

SB: Ein großes Kompliment gilt hier zunächst der hervorragenden Arbeit der gesamten Task Force. Herrn Schneider ist es gemeinsam mit dem Beratungsteam von Berg Lund & Company gelungen, in kürzester Zeit Transparenz und Klarheit in dem Spannungsfeld aus Energiedaten und Verkehrsleistung zu schaffen.

Dieses Umfeld ist aufgrund von diversen zuliefernden Einheiten mit ganz unterschiedlichen Zielsetzungen äußerst komplex. Daneben ist der innerhalb der Task Force entwickelte Prozess zur Identifikation neuer Maßnahmen hervorzuheben.

Das agile und cross-funktionale Pipeline-Konzept hat so gut funktioniert, dass wir dieses mittlerweile in meinem gesamten Bereich einsetzen. Wir sind damit zu neuen Maßnahmen gelangt, die uns in kürzester Zeit spürbare Ergebnisse gebracht haben und hoffentlich auch in Zukunft noch bringen werden.

JS: Ich möchte gerne noch zwei Themen ergänzen: Erstens ist Energiesparen immer auch ein Change-Thema. Es geht darum, gewohnte Verhaltensmuster zu hinterfragen und neue Wege aufzuzeigen.

Entscheidend ist dabei, die Kollegen vor Ort inhaltlich abzuholen und mitzunehmen. Indem wir aktiv auf die betroffenen Einheiten zugegangen sind und Ihnen vor Ort Hebel und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt haben, konnten wir anfängliche Zweifel schnell ausräumen und die Kollegen inhaltlich überzeugen. Zweitens ist aus meiner Sicht Wertschätzung ein riesiger Hebel.

Uns hat zum Beispiel immens geholfen, dass sowohl unser Vorstand als auch unser Gesamtbetriebsrat sich dazu bereit erklärt haben, die Energiespar-Olympiade DB Cargo tatkräftig und persönlich durch ihre Teilnahme an Events vor Ort zu unterstützen. Im Zusammenspiel mit attraktiven Preisen führt das zu sehr guter Akzeptanz und hoher Wertschätzung. Von beiden Themen erhoffe ich mir bleibende Effekte für die Zukunft.

Wie geht es weiter?

SB: Mit der bislang sehr erfolgreichen Arbeit in der Task Force haben wir einen wichtigen Grundstein für nachhaltigen Erfolg beim Energiesparen gelegt.

Um unsere Bemühungen diesbezüglich zu verstetigen, sind wir gerade dabei, die Arbeit der Task Force in eine dedizierte Energiespareinheit zu überführen und dadurch von dem aufgebauten Know-how dauerhaft zu profitieren. So schaffen wir die Voraussetzungen, um auch in Zukunft die Förderung aus dem Energie- und Klimafonds zu realisieren.

BLC Berg Lund & Company

Kontakt: Dr. Martin Bernhardt
bernhardt@berg-lund.de
www.berg-lund.de

FOTO: DB AG / WOLFGANG KLEE / BLC