

28.11.2015

Allianz pro Schiene Presseinformation



Foto © Stephan Rohl

Meister im Klimaschutz – Ehrung für drei Lokführer der Deutschen Bahn

DB Fernverkehr, DB Regio und DB Schenker Rail schicken ihre besten Energiesparer auf den Klimazug nach Paris / Zehn Prozent des Stromverbrauchs hängen am Fahrstil des Triebfahrzeugführers / Allianz pro Schiene vergibt „Meisterbrief Klimaschutz“

Die meisten Menschen wollen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, aber wissen nicht wie. Die Lokführer gehen schon mal voran: Beim aktiven Klimaschutz sitzen sie an den wirklich wichtigen Schalthebeln. Als Großverbraucher von Bahnstrom auf dem deutschen Schienennetz haben alle Triebfahrzeugführer der deutschen Bahn ihre Stromverbräuche seit 2005 systematisch im Auge. So pünktlich wie die Gehaltsabrechnung bekommen die

Eisenbahner im Fahrdienst eine persönliche Aufstellung ihrer Fahrleistungen aus dem Blickwinkel der Energieeffizienz: Rote, gelbe und grüne Balken verraten für jede einzelne Fahrt, wie gut der Mensch im Lokführerstand in Form war. Erstmals hat die Deutsche Bahn jetzt auf Anfrage des Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene drei herausragende Mitarbeiter aus allen drei Geschäftsfeldern – DB Fernverkehr, DB Regio und DB Schenker Rail – ermittelt. Weil bis zu zehn Prozent der Traktionsenergie einer Zugfahrt am individuellen Fahrstil des Lokführers hängen, haben diese Männer bereits Hunderttausende von Kilowattstunden an Strom eingespart. Die Allianz pro Schiene ehrt die drei Vorzeige-Eisenbahner mit dem „Meisterbrief Klimaschutz“.

DB Fernverkehr

Joachim Knoll (53) war nicht überrascht, als der Anruf kam. Dass er beim DB Fernverkehr zu den Meistern des Fachs „energieeffiziente Fahrweise“ gehört, weiß der gebürtige Baden-Württemberger sehr gut: „Ich bin Schwabe, da bin ich von Haus aus sparsam.“ Einen Heimvorteil hat der Mann aus Calw außerdem: Er kommt aus einer Eisenbahnerfamilie. Sein Vater hat im Oberbau die Schnellfahrstrecke Stuttgart – Mannheim gebaut, auf der sein Sohn nun mit dem mächtigen ICE pfeilschnell, aber umweltschonend unterwegs ist. Wie



Foto © Deutsche Bahn AG / Bartomej Banaszak, Portrait: privat

er das macht? „Gute Streckenkenntnisse sind das A und O“, sagt Knoll. Seit 32 Jahren ist der Mann auf der Lok unterwegs: Er muss es also wissen.



Foto © Stephan Rohl

„Wenn es läuft, dann läuft es“

Joachim Knoll über kilometerweit rollende ICE, transparente Führerstände und den Zusammenhang zwischen Faulheit und Energieeffizienz

Herr Knoll, Sie sind jetzt „Meister im Klimaschutz“, wie wird man das?

Das haben uns schon die alten Lokführer beigebracht: „Wenn der Zug den Berg runter rollt, musst du nicht noch Gas geben.“ Damals hieß das noch nicht „energiesparende Fahrweise“, und wir wussten auch nicht, was unser Zug genau verbraucht. Die Stromzähler in

den Zügen gibt es erst seit ein paar Jahren. Trotzdem war mir damals schon klar: Ich bin keiner, der einfach so in der Gegend rumfährt. Gute Streckenkenntnis ist das Zauberwort.

Das klingt einfach. Aber wie lässt man denn einen ICE einfach mal „rollen“?

Das darf man sich nicht in einem kleinen Maßstab vorstellen. Wenn ich auf die Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern angefahren bin, dann rollt der Zug ohne Mühe die nächsten 30 Kilometer. Auf der

Strecke zwischen Stuttgart und Mannheim gibt es Abschnitte, da habe ich den ICE schon 70 Kilometer lang rollen lassen.

Und was tun Sie derweilen?

Das fragen mich die Fahrgäste auch manchmal: Seit der ICE die transparente Fahrerkabine hat, kommt es vor, dass Leute mich von hinten beobachten. Einmal sagte ein Reisender: „Der macht ja gar nichts.“ Ich habe mich umgedreht und gesagt: „Wenn einer viel macht, versteht er seine Sache nicht.“ Insofern hat Energiesparen viel mit intelligenter Faulheit zu tun: Mit möglichst wenig Aufwand von A nach B kommen, das ist das Ziel. Statt an allen Hebeln herumzuschieben, beobachte ich lieber meine EBuLa.

Ihre was?

„Elektronische Buchfahrplananzeige“: die gibt mir einen Überblick, wie gut ich in der Zeit bin, ob ich noch Fahrplanreserven habe. Wenn der Zug unpünktlich ist, geht meist der Energieverbrauch in die Höhe, weil ich die Zeit wieder reinfahren muss. In der Wertigkeit gibt es einen Dreiklang: Zuerst kommt die Sicherheit, dann die Pünktlichkeit und erst zum Schluss die Energieeffizienz.

Wie sehr hängt der Energieverbrauch eines Zuges überhaupt von Ihnen ab?

Sehr grob geschätzt könnte man sagen: zehn Prozent des Verbrauchs hängen am persönlichen Fahrstil des Lokführers. Andere Faktoren kann ich natürlich nicht beeinflussen: Die Witterung, wie viele Fahrgäste mitfahren, ob Laub auf den Schienen liegt, wie oft mich die Zugüberwachung anhalten lässt, ob ich Verspätungen aufholen muss, all diese Faktoren treiben den Stromverbrauch in die Höhe. Andererseits gibt es auch Fahrten, da geht alles glatt. Mein bester Wert war mal 20 Prozent unter dem Durchschnittsverbrauch auf einer Strecke. Wenn es läuft, dann läuft es.

Was sagt Ihr Vater dazu, wie gut es bei Ihnen läuft?

Als Eisenbahner war er immer stolz darauf, dass sein Sohn die Strecke befährt, die er mal gebaut hat. Über-

haupt bin ich gerne Lokführer: Viele Menschen sind begeistert und bewundern, wie viel Verantwortung wir tragen. Und jetzt fahre ich auch noch als Klimaschützer nach Paris.

Laudatio der Allianz pro Schiene

Der Fernverkehr der Deutschen Bahn hat zwischen 2005 und 2014 den spezifischen Energieverbrauch seiner Flotte um mehr als zwölf Prozent gesenkt. Allein durch die effiziente Fahrweise seiner Lokführer konnte im letzten Jahr die jährliche Strommenge einer Stadt mit 50.000 Einwohnern eingespart werden. Als einer der Lokführer aus dem Bereich Fernverkehr mit dauerhaft niedrigen Stromverbräuchen ist Joachim Knoll ein aktiver Umweltschützer, der nicht nur seinem Arbeitgeber, sondern auch dem Gemeinwohl unschätzbare Dienste erweist. Seinen messbaren und gesellschaftlich vorbildlichen Einsatz für die Umwelt wollen wir mit dem „Meisterbrief Klimaschutz“ ehren.



DB Regio

Wenn Peter Lorenz (37) die Liste mit den Stromverbräuchen seiner letzten Fahrten in die Hände bekommt, wirft er einen schnellen Blick: „Alles grün? Ja, passt doch.“ Dabei gibt sich der Franke nicht schnell zufrieden: Seine persönliche Bestmarke auf der Fahrt von Würzburg nach Nürnberg kennt Lorenz genau. Und überlegt im Hinterkopf, wie er immer noch besser werden könnte. So sportlich hat das Energiesparen bei dem langjährigen Regio-Lokführer auch begonnen: Kaum gab es den Energiezähler auf dem Führerstand, notierte er sich im Alleingang seine Verbrauchswerte auf einem Zettel. Und



Foto © Deutsche Bahn AG / Uwe Mierhe; Portrait: privat

versuchte, bei der nächsten Fahrt drunter zu bleiben. Kein Wunder, dass Lorenz inzwischen Energiespar-Projekte bei DB Regio entwickelt und Lehrlinge unterrichtet.



Foto © Stephan Röhl

„Wir haben doch den Schalter in der Hand“

Peter Lorenz über seine extrem sanfte Fahrweise, die Nachteile des Tempomaten und den Fahrstil von Kollegen

Herr Lorenz, wenn Sie mal als Fahrgast im Zug sitzen: Merken Sie, ob der Lokführer vorne die Stromrechnung im Blick hat?

Ja, das merke ich sofort. Wenn ich zum Beispiel auf der Strecke nach Ansbach im Zug sitze und ein Kollege fährt mit Vollgas über die letzte Kuppe rüber, dann weiß ich: Das ist kein Könnler auf dem Führerstand.

Wie fahren Sie denn da?

Ich beschleunige zügig auf meine Fahrplangeschwindigkeit und schalte die Leistung komplett ab. Dann lasse ich den Zug einfach rollen, rette mich mit etwa 60 Kilometern pro Stunde über den letzten Hügel, und dann geht es bis Ansbach stetig bergab. Alleine durch das Ausrollen beschleunigt der Zug bis nahezu an die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Einmal bin ich die Strecke genauso gefahren, da meldete sich der Zugbegleiter: Ob bei mir vorne alles in Ordnung sei. Ein Fahrgast hätte Bedenken, der Zug sei kaputt. Der fahre sonst immer viel schneller an dieser Stelle. Da habe ich gesagt: „Kaputt ist nix, ich fahre nur energiesparend. Wir werden pünktlich in Ansbach sein.“ Und genau so war es auch.

Wo müssen die Fahrgäste denn einsteigen, um Ihren entschleunigten Fahrstil zu genießen?

Überwiegend bin ich auf dem Netz der Mainfrankenbahn unterwegs. Auf den Strecken rund um Würzburg. Täglich auf der gleichen Strecke unterwegs zu sein, wäre mir zu monoton. Die Routine ist der größte Feind des Lokführers.

Wie erklären Sie denn Ihren Lehrlingen, worauf es beim Stromsparen ankommt?

Am Anfang gehe ich auf das Thema „energiesparende Fahrweise“ nicht besonders ein. Ich lasse die Teilnehmer erst einmal nach Fahrplan fahren. Dann ermuntere ich sie, sich Energieverbräuche zu notieren. Und beim nächsten Mal wieder. Meistens entsteht dann schon der Ehrgeiz, besser zu werden. Genauso war es bei mir auch, bevor wir für DB Regio daraus ein Projekt entwickelt haben. Dann erst zeige ich den Teilnehmern die Fahrempfehlungen. Ich lasse sie danach fahren und nenne ihnen Energiewerte anhand der Referenzwertkarten. Damit haben sie eine Orientierung.

Wie viel sparen Sie denn Ihrem Unternehmen?

Da kommen schon gewisse Summen zusammen: Mein Bestwert auf der Relation Würzburg – Nürnberg war ein Verbrauch von 640 Kilowattstunden. Alles was bis 690 Kilowattstunden geht, ist auf dieser Strecke gut, bis 750 ist es gerade noch Mittelmaß. Wenn ich diese Strecke 80mal fahre, dann spare ich den jährlichen Stromverbrauch einer 4-köpfigen Familie.

Wie wichtig ist die Technik an Bord, um gute Werte zu erreichen?

Die Technik ist wichtig. Früher kannten wir unsere Verbräuche ja gar nicht. Heute haben wir Stromzähler, eine Datenbank, eine regelmäßige Auswertung. Trotzdem reicht es nicht, in die Lok zu steigen und den automatischen Tempomaten anzuschalten.

Warum nicht?

Mit dem Tempomaten fährt vor allem der bequeme Lokführer. Die Streckenkenntnis und die aktuelle Fahrplan-

situation werden damit nicht vollautomatisch ausgeschöpft. Insofern ist der gute Lokführer nicht irgendein Naturtalent, sondern einer, der das Bewusstsein hat.

Welches Bewusstsein?

Dass wir es sind, die den Schalter in der Hand haben.

Laudatio der Allianz pro Schiene

Auch DB Regio schult seine Triebfahrzeugführer seit zehn Jahren systematisch im Fach „energiesparende Fahrweise“. Trotzdem macht sich der individuelle Fahrstil weiterhin deutlich bemerkbar. Bei vergleichbaren Fahrten erreichen gute Lokführer im Laufe eines Monats Verbrauchswerte, die vom CO₂-Ausstoß beträchtlich unter denen der Kollegen liegen: Bei einer großen Einsatzstelle ist ein Minderverbrauch von zwei Tonnen CO₂ pro Monat vom „Sparer“ zum „Verschwender“ kein unrealistischer Wert. Als einer der Lokführer aus dem Bereich Regio mit dauerhaft niedrigen Stromverbräuchen leistet Peter Lorenz täglich einen Beitrag zum aktiven Umweltschutz. Während der weltweite Anteil des Verkehrs am Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase ungebremst wächst, wollen wir seinen Einsatz für einen umweltfreundlichen Nahverkehr mit dem „Meisterbrief Klimaschutz“ ehren.



DB Schenker Rail

Dieter Nymbach (55) fährt für DB Schenker Rail die langen und schweren Güterzüge: Wenn er allein mit vollbeladenen 740 Metern hinter sich durch die Nacht braust, schreckt die große Einsamkeit den Brandenburger aus Jüterbog kein bisschen. Die vielen schweigsamen Stunden auf dem Führerstand gleicht seine Frau zu Hause schnell wieder aus: „Sie ist es gewöhnt, dass ich daheim ein bisschen mehr rede“, sagt der Mann mit 35 Jahren Berufserfahrung. Sein Lieblingsthema zu Hause?



Foto © Deutsche Bahn AG / Barfeld Redaktion & Verlag, Portrait: privat

Da zögert Nymbach nicht lange: „Die Stromrechnung.“



Foto © Stephan Röhl

„Ich liebe meinen Güterverkehr“

Dieter Nymbach über Macho-Lokführer, übermüdete Lastwagenfahrer und seinen persönlichen täglichen Stromverbrauch

Herr Nymbach, wir haben Schenker Rail gebeten, für uns den sparsamsten Lokführer im deutschen Schienengüterverkehr zu ermitteln. Der Mann heißt Dieter Nymbach. Was sagen Sie dazu?

Als man mir die Nachricht überbrachte, habe ich mich ganz doll gefreut. Das ist wirklich eine Ehre.

Aber überrascht waren Sie nicht?

Nein, ich kenne ja meine Fahrtaufstellungen. Da sehe ich schon, dass ich nicht drauflosfahre wie ein Macho.

Wie fährt denn ein Macho bei der Eisenbahn?

Egal, was die Pünktlichkeit sagt. Der sieht ein grünes Signal und rast los, obwohl die Zugfolge es gar nicht zulässt. Ständiges Beschleunigen und Bremsen kostet Energie und somit richtig viel Geld.

Kennen Sie auch die Stromverbräuche Ihrer Kollegen?

Ja. Wir zeigen uns die Zettel gegenseitig. Und reden auch drüber. Aber am meisten interessiert sich meine Frau dafür. Wahrscheinlich weil wir zu Hause auch jeden Tag unseren Stromverbrauch notieren.

Sie machen Spaß. Jeden Tag?

Jeden Tag. Das ist eine Leidenschaft von uns beiden. Und meine Frau führt die Tabelle. Bei uns gibt es keine Stromfresser: kein Standby, keine Steckdosenrabatten, keine uralten Glühbirnen. Die Elektrogeräte sind immer auf dem neuesten Stand.

Und wenn Sie ein Zimmer verlassen,...

Mache ich selbstverständlich hinter mir das Licht aus.

Seit wann haben Sie diese Passion?

Schon immer. Wir haben das von meinen Eltern übernommen.

Ihr Vater war nicht zufällig auch Lokführer?

Nein, der war bei der Post, aber dann hat er umgeschult auf Schaffner. Das war noch zu DDR-Zeiten, bei der Reichsbahn: Da kam es vor, dass ich vorne den Zug fuhr und Vater kontrollierte hinten die Fahrkarten.

Aber seit mehr als 20 Jahren sind Sie dem Güterverkehr treu ergeben. Warum?

Ach, das war von Anfang an mein Traumberuf. Ich liebe meinen Güterverkehr.

Spüren Sie die scharfe Konkurrenz zum Lastwagen auch persönlich?

Leider ja. Der Kostendruck ist bei uns enorm. Und wenn ich dann wieder von einem schweren Lkw-Unfall höre, bei dem der Fahrer getötet wurde, etwa auf den Strecken nach Polen, dann denke ich: „Wer weiß, wie lange der arme Kerl unterwegs war.“

Was glauben Sie, warum bei uns in Deutschland so viele Waren auf der Straße transportiert werden?

Das durchschaue ich nicht ganz, das müsste vermutlich die Politik lenken. Geredet wird jedenfalls immer nur über den Preis. Dabei wäre der Transport auf der Schiene, besonders für Gefahrguttransporte, so viel sicherer und einfach besser. Meiner Meinung nach, sollte die rol-

lende Landstraße belebt werden. Leider haben wir da keinen Einfluss.

Wo haben Sie denn Einfluss?

Beim Stromverbrauch.

Laudatio der Allianz pro Schiene

Ein Güterzug auf der Strecke zwischen München und Nürnberg verbraucht durchschnittlich 3000 Kilowattstunden Strom: Dafür muss eine moderne Windkraftanlage drei Stunden laufen. Die systematisch gepflegte energieeffiziente Fahrweise der Lokführer von Schenker Rail hat dem Güterverkehr der DB seit 2005 sieben Prozent an Strom- und mehr als sieben Prozent an Dieseldieselkosten eingespart. Dieter Nymbach gehört unter den Schenker-Lokführern zu den erfahrensten und sparsamsten. Er ist damit ein aktiver Umweltschützer, der im global wachsenden Logistik-Sektor vorbildliche Leistungen zeigt. Sein Einsatz weist den Weg hin zu mehr Nachhaltigkeit im Gütertransport. Dafür ehren wir ihn mit dem „Meisterbrief Klimaschutz“.





Die Allianz pro Schiene bringt den umweltfreundlichen Schienenverkehr in Deutschland voran. In unserem gemeinnützigen Verein arbeiten 22 Non-Profit-Organisationen und mehr als 120 Wirtschaftsunternehmen zusammen. Zivilgesellschaft und Bahnbranche an einem Tisch: Diese Struktur ist einzigartig – wie wir.

IMPRESSUM

Herausgeber Allianz pro Schiene e.V. | Reinhardtstr. 31 | 10117 Berlin
T +49.30. 24 62 599-0 | F +49.30. 24 62 599-29
M info@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Inhalt /Redaktion: Dr. Barbara Mauersberg/Jolanta Skalska, Allianz pro Schiene e.V.

Gestaltung Luecken-Design.de, Berlin

Stand November 2015

V.i.S.d.P. Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.

www.allianz-pro-schiene.de