

Bahnlogistiker mit der Schiene im Herzen

DB Cargo auf Wachstumskurs





Foto: DB AG/Oliver Lang

Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstand
Güterverkehr der DB AG,
Vorstandsvorsitzende
der DB Cargo AG, Berlin/
Mainz



Bahnlogistiker heißt: Bahn ist drin! Im Fokus steht die Logistikkette des Kunden. Diese wollen und werden wir als DB Cargo von Anfang bis Ende – und gern noch ein Stück weiter – bedienen. Maßgeschneiderte und nachhaltige Logistikkösungen, die die CO₂-Bilanz unserer Kunden verbessern, sind unser Ziel.

*Zusammenarbeit im Netzwerk:
Eine Lieferung von Schutzmasken aus China
hat den Seehafen Rostock erreicht und wird
in einer integrierten Transportkette bis zu den
Kunden gebracht*



*Die Klimaziele erreichen
wir nur mit einem starken
Schienengüterverkehr*

Dafür sind wir bestens gerüstet. Als Europas größtes Unternehmen im Schienengüterverkehr haben wir ein europaweites Netzwerk für nachhaltige und klimafreundliche Transporte auf der Schiene und die Kompetenz, grenzüberschreitende Transportketten zu fahren – bis nach China. Schon heute fahren wir jede Woche cirka 20.000 Züge quer durch Europa und entlasten dabei die Straßen pro Woche um 1 Millionen Lkw. Das erspart Europa 6,5 Mio. Tonnen CO₂ jährlich. Klimaschutz steckt also in unserer DNA.

Über politische Grenzen hinaus steigt das Umweltbewusstsein. Wenn die Bundesregierung ab 1. Januar 2021 einen Preis für CO₂ einführt, werden fossile Kraftstoffe teurer. Unternehmen, die mit Erdgas, Benzin und Diesel handeln, sind ab dem Zeitpunkt verpflichtet, für den CO₂-Ausstoß ihrer Produkte Verschmutzungsrechte in Form von Zertifikaten zu erwerben. Ziel dieser und weiterer Maßnahmen: Die CO₂-Emissionen im deutschen Verkehrssektor sollen von aktuell 170 Millionen Tonnen CO₂ schon bis 2030 auf 95 Millionen Tonnen CO₂ sinken. Über 3 Millionen Lkw in Deutschland emittieren jährlich 48 Millionen Tonnen.

Hier kommt die Schiene ins Spiel: Im Schienengüterverkehr bewegen wenige Menschen große Mengen. Und zwar staufrei und grenzüberschreitend. Ein Güterzug ersetzt 52 Lkw und jede auf der Schiene transportierte Tonne spart im Vergleich zum Lkw 80 Prozent CO₂. Die Umweltbilanz der Schiene ist überragend und konkurrenzlos. Sie ist zudem der einzig denkbare Verkehrsträger, mit dem der für die kommenden Jahre prognostizierte Anstieg im Güteraufkommen zu bewältigen ist, denn die Kapazitäten der Straße reichen dafür nicht aus.

Folgerichtig hat die Bundesregierung das Ziel ausgegeben, bis 2030 für Schienentransporte einen Anteil am Modal Split von 25 Prozent zu erreichen. Gegenwärtig liegt der Anteil zwischen 18 und 19 Prozent,

die 20-Prozent-Marke wurde seit 30 Jahren nicht mehr überschritten. Das bedeutet für die Schiene ein Plus von 70 Prozent. DB Cargo wird dann als größte europäische Güterbahn die deutschen Straßen um jährlich 25 Millionen Lkw-Fahrten entlasten. Das entspricht einer Lkw-Schlange von 500.000 Kilometern, also der 1,3-fachen Entfernung zum Mond. Folglich erreichen wir nur mit einem starken Schienengüterverkehr die deutschen und europäischen Klimaziele.

Auch volkswirtschaftlich ist der Schienengüterverkehr überaus sinnvoll. Die Kosten des Straßenverkehrs sind schließlich fünfmal so hoch wie die der Schiene. Und wer trägt sie? Die Allgemeinheit! Daher ist es wichtig, dass die Schiene faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb unter den Verkehrsträgern bekommt und es politische Anreize für eine Verlagerung gibt. Fest steht schon heute: Wir können und werden zukünftig mehr Züge fahren. Daher haben wir nun den Schrumpfkurs und Kahlschlag der vergangenen Jahre rigoros beendet und setzen stattdessen voll auf Wachstum.

Wachstum und Digitalisierung – Eckpfeiler der „Starken Cargo“

Vor allem im Einzelwagenverkehr (EV), der für die Wirtschaft von höchster Bedeutung ist und zudem eine umweltfreundliche Alternative zur Straße darstellt, gilt es nun, Aufträge zu gewinnen. Wir können stolz darauf sein, dass wir in Deutschland – aber auch über die Grenzen hinaus – über ein nahezu perfekt ausgebildetes und umweltfreundliches Transportsystem verfügen. Von dieser Infrastruktur können andere Länder nur träumen. Wir betreiben neun große Rangierbahnhöfe und über 130 mittlere und kleinere Zugbildungsanlagen. Hinzu kommen über 2.500 anfahrbare Güterverkehrsstellen. Mit diesem „Umwelt-Netzwerk“ bieten wir die effektivste und am schnellsten umsetzbare Maßnahme zur CO₂-Reduzierung.



Foto: DB AG/Oliver Lang

Auf europäischen Schienen unterwegs: E-Lok Baureihe 193 Vectron von DB Cargo auf einer Schiebebühne

Während die Autobahnen schon heute an ihre Belastungsgrenzen stoßen, haben wir in unserem EV noch freie Kapazitäten. Um mehr Kunden für den Einzelwagenverkehr zu gewinnen, bieten wir zukünftig deutlich engere Taktungen und mehr Relationen an und werden unseren Vertrieb wieder stärker in den Regionen aufstellen.

Das EV-System ist bekanntlich besonders in der Nacht stark, wenn der Personenverkehr abnimmt. „Abends verladen – am nächsten Morgen an den Zielorten der Industriezentren“ lautet das Erfolgsrezept. Wir bieten daher seit Herbst mit Hamburg–Köln beispielsweise eine neue Nachtsprung-Verbindung an. Und auch Kunden ohne Gleisanschluss können zukünftig problemlos am Einzelwagenverkehr teilnehmen. Wir holen per Lkw Güter bei ihnen ab, um sie auf die umweltfreundliche Schiene zu verladen. Oder sie nutzen unsere Railports, die wir im Zuge der Strategie „Starke Cargo“ schon bald um weitere Standorte erweitern.

Auch im Kombinierten Verkehr, einem der stärksten Wachstumsmärkte im gesamten Güterverkehr, haben wir einiges vor. Egal, ob Straße – Schiene, Schiff – Schiene oder Schiff – Schiene – Straße, in jeder Verknüpfung der Verkehrsträger liegt gerade bei längeren Transportstrecken ein hohes Potenzial. Um dieses zu nutzen, werden wir verstärkt mit unserer Schwester DB Schenker kooperieren.

Ein Paradebeispiel dieser Zusammenarbeit war der „Masken-Zug“ aus China. In nur zwölf Tagen ging es vom Terminal im chinesischen Xi’an per Zug über Kasachstan und Russland nach Kaliningrad – insgesamt über 10.000 Kilometer Bahnstrecke. Von Kaliningrad aus gelangten die Container mit 7,4 Millionen Atemschutzmasken per Schiff nach Rostock, wo sie dann weiter per Schiene nach Duisburg beziehungsweise Verona verteilt wurden. Von den dortigen Terminals lieferten Lkw die Ware zum jeweiligen Endziel. Damit erfolgte die komplette Tür-zu-Tür-Lieferung inklusive Verpackung, Verzollung und Dokumentation für den Kunden aus einer Hand.

Seit Beginn der Corona-Krise im März fahren wir für Aldi auch den „Pasta-Express“, wie er von den Medien getauft wurde. Lkw von DB Schenker transportieren die Nudeln vom Werk des „Cucina“-Lieferanten Pastificio Guido Ferrara aus Nola bei Neapel nach Norditalien, von wo es mit DB Cargo auf der Schiene weitergeht. Und im maritimen Bereich haben wir uns mit den beiden größten europäischen Häfen in Rotterdam und Antwerpen zusammengesetzt, um Transporte zu gewinnen. Ende des Jahres werden beide mit anfangs je vier Zügen zu Industriestandorten in West- und Süddeutschland an das Netzwerk von DB Cargo angebunden. Ein Beispiel für neue Allianzen, die wir mit unseren Kunden schmieden. Solche Allianzen sind auch wichtig im Ganzzugverkehr. Unsere Kunden



Foto: DB AG/Patrick Kuschfeld

*Mehr Verantwortung in der Fläche:
DB Cargo hat die Abläufe in der
Personaldisposition gemeinsam
mit den Arbeitnehmervertretern
weiterentwickelt*

kommen hier hauptsächlich aus den Branchen Automobile, Stahl, Kohle, Mineralöl, Holz und erfreulicherweise zunehmend auch wieder aus der Agrarindustrie. Im Ganzzugverkehr geht es stets um große Mengen.

Um all dies umzusetzen, werden wir robuster und schlagkräftiger. Grundlage dafür ist unser gut ausgebildetes Personal. Wir haben 2019 über 1.000 neue Kollegen eingestellt, vor allem Rangierer, Wagenmeister, Lokrangierführer und Lokführer. In diesem Jahr werden es – trotz Corona – ebenso viele sein.

Neben unserer weiterlaufenden Offensive zur Personalgewinnung haben wir zusammen mit unseren Arbeitnehmervertretern die Abläufe in der Produktion weiterentwickelt. Wir geben dabei wieder mehr Verantwortung „in der Fläche“. Wir hatten die Verantwortung für Verkehre bei DB Cargo in drei große Korridore geteilt, über die sämtliche Transporte laufen. Grenzüberschreitend hat sich dieses Modell bewährt, für Deutschland mit seinen neun Rangierbahnhöfen und 130 Zugbildungsanlagen ist es allerdings optimierbar. Daher haben wir jetzt den Standorten deutlich mehr Verantwortung zurückgegeben. So können wir Lokführerinnen und Lokführer wieder viel stärker regional, schichtbezogen und unabhängiger von einzelnen Zügen einteilen.

Schienen-güterverkehr so einfach wie Online-Shopping

Auch in unseren Fuhrpark investieren wir. Bis zum Jahresende statten wir unsere gesamte Güterwagenflotte mit GPS und Telematik aus. In Nürnberg betreiben wir erstmals eine Anlage zur videogestützten Zustandserfassung unserer Wagen. Und zusammen mit VTG, dem größten privaten Vermieter von Güterwagen, entwickeln wir im Projekt „m2“ gerade neuartige Tragwagen, deren Aufbau während ihrer gesamten Einsatzzeit veränderbar ist (siehe den



Foto: DB AG/Pablo Castagnola

 Vorstellung des m²-Tragwagen. Der modulare Güterwagen wurde von DB Cargo und VTG konstruiert

Beitrag ab Seite 44 in diesem Heft). Sie können so den jeweiligen Wünschen unserer Kunden angepasst werden; das lange Warten auf die Lieferung neuer Wagen hat damit ein Ende. Die Zulassung erwarten wir für 2021.

Auch bei der Sendungsverfolgung hat sich eine Menge getan. Auf unserem neuen Portal Link2Rail stellen wir unseren Kunden sämtliche wichtigen Daten und Services zur Verfügung. Bis zu 1,8 Millionen GPS-Daten unserer intelligenten Güterwagen fließen täglich in den Track&Trace-Service. Für Kunden wird so die Sendungsverfolgung auf dem kompletten Transportweg noch präziser und transparenter. Schon bald wird auch die Bestellung unserer Leistungen wesentlich einfacher. Einkaufen per Klick – wie im Online-Shopping – wird auf Link2Rail möglich sein, auch über Landesgrenzen hinweg. Für über 450 Kunden, die wir bereits angebunden haben, ist es das bereits jetzt. Diesen Service gibt es in dieser Form europaweit nur bei uns.

Niemand weiß gegenwärtig, wann die Motoren in Industrie und Handel wieder auf Normalgeschwindigkeit laufen, die Prognosen verändern sich entsprechend der Corona-Lage. Bis dahin gilt es, flexibel zu sein. Sobald die Wirtschaft aber wieder mehr Transporte benötigt, werden wir in der Lage sein, schnell zu reagieren und unsere Kapazitäten hochzufahren. DB

Cargo hat in der Corona-Krise bewiesen, wie systemrelevant und leistungsfähig der Schienengüterverkehr ist. Um diesen Schwung nutzen zu können und bereit zu sein für die Zeit nach der Krise, stellen wir uns jetzt schlagkräftig auf. Denn die Weichen werden bekanntlich gestellt, bevor der Zug abfährt. ■

Lesen Sie auch

GretA: Der Grenzlastanzeiger der DB Netz AG

Deine Bahn 10/2020

Die Digitalisierung des europäischen Einzelwagenverkehrs

Deine Bahn 12/2019

Marktorientierte Weiterentwicklung der Anlagen des Güterverkehrs

Deine Bahn 5/2019

Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr

Deine Bahn 1/2019