



GÜTERVERKEHR

DB Cargo auf der InnoTrans

Mehr Güter auf die Schiene durch modulare "m²-Wagen"

Produkte ändern sich. Dieser Wagen auch: Ob lang, breit, hoch, tief: Die Grundkonstruktion ist ein Rückgrat aus Stahl, Rädern und Bremsen.

Modulare Güterwagen, die für verschiedene Arten von Ladegut anpassbar sind, sorgen schon bald für mehr Fracht auf der klimafreundlichen Schiene. DB Cargo und VTG haben in einer Forschungsgemeinschaft den modularen m²-Wagen entwickelt. DB Cargo hat nun grünes Licht für die Serienreife erhalten.



Die neuen m²-Wagen sind deutlich wirtschaftlicher als bisher, denn sie können – je nach Kund:innenwunsch – modular zusammengefügt werden. Flexibel sind dabei die Länge und der Aufbau des Wagens sowie der Verwendungszweck. Dafür steht zwischen 10,8 und 22,6 Meter Länge zur Verfügung. Der Wagen kann schnell umgebaut und neu „konfiguriert“ werden. Bisher waren Wagenzulassungen an eine bestimmte Ladungsart, wie Holz oder Schrott, gebunden und ließen sich nachträglich nicht ändern. Diese Einschränkung entfällt mit dem m²-Wagen, denn er ist, dank austauschbarer Behälter, für diverse Ladungen sowie Containertransporte zugelassen. m²- ist zudem uneingeschränkt im wirtschaftlich bedeutsamen Einzelwagenverkehr einsetzbar.

Digitale Automatische Kupplung – Revolution aus Stahl

Die ändert alles: Automatische und digitale Kupplungen bringen Tempo in Abfertigung, Betrieb und Umlauf – am Ende können Güterzüge schneller rollen.

Mit der Digitalen Automatische Kupplung (DAK) können Güterwagen in Zukunft automatisch ohne Handarbeit gekuppelt werden. Das beschleunigt das Rangieren und erhöht die Kapazität von Umschlagbahnhöfen um bis 40 Prozent. Die DAK trägt so auch maßgeblich dazu bei, die europäischen Klimaziele zu erfüllen.





Die DAK bedeutet zudem eine enorme Arbeitserleichterung für das Rangierpersonal. Allein bei DB Cargo müssen Mitarbeitende bislang täglich bis zu 75.000-mal schwere Kupplungsbügel von Hand auf Schulterhöhe wuchten und zwischen Güterwagen arbeiten.

An rund 15 Rangierbahnhöfen in Deutschland, der Schweiz und Österreich wurde die DAK inzwischen auf Herz und Nieren getestet, mehr als 500 Rangiereinsätze wurden dafür gefahren. Auch bei Eis und Schnee funktioniert die Kupplung zuverlässig. Für die DAK werden Güterwagen erstmals mit durchgehenden Strom- und Datenleitungen ausgerüstet.

Zweikraft-Loks – universell wie keine andere

Eine für alles: Kommt überall hin, zieht alles weg - ob mit oder ohne Oberleitung. Spart aber einen Lokwechsel zwischen Rangier- und Streckenlok.

DB Cargo wird mittelfristig sämtliche Dieselloks durch moderne Zweikraft-Loks ersetzen. Diese neuen Loks können zwischen Diesel- und Elektroantrieb wechseln. Sie sind damit vielfältig einsetzbar: Sowohl auf elektrifizierten Gleisstrecken als auch bei Rangierfahrten in Terminals oder Werks- und Hafengelände, wo keine Oberleitung zur Verfügung steht. Das ist nicht nur klimafreundlich, sondern spart künftig zeitaufwendige Rangiervorgänge.



150 Zweikraft-Loks hat DB Cargo bei Siemens bestellt, mit einer Erweiterungsfunktion auf 400. Die ersten Fahrzeuge werden 2024 ausgeliefert. Bis es so weit ist, sind noch einige Tests notwendig. Interessierte können sich bereits die neue Lok erstmals anschauen - auf der Branchenmesse InnoTrans.

Daneben setzt DB Cargo auf Hybrid-Rangier-Loks, bei denen der Diesel-Antrieb durch einen Elektromotor unterstützt wird.

Schienentransporte bestellen – so einfach wie Onlineshopping

Digitale Services heißen bei DB Cargo „link2rail“: eServices für die Wagenbestellung, Transportbeauftragung, Rechnung und das beste Tracking auf der Schiene.

Digitalisierung im Schienengüterverkehr (SGV) schafft eine neue Dimension in der Lieferkette. Mittlerweile sind alle Wagen der DB Cargo GPS-Technologie und Sensoren vernetzt. Damit können Echtzeitdaten von Fahrzeug, Ladung und Fahrtverlauf direkt an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden. Diese neuen Standards auf der Schiene ermöglichen eine viel effizientere





Produktionssteuerung in der Industrie. Letztlich spart das viel Zeit und Energie.

Deswegen investiert DB Cargo in digitale Innovationen. Dafür müssen vier Bereiche digitalisiert werden: der Kundenzugang, die Zugbildung, die Zugfahrten sowie die intelligente Steuerung des Gesamtsystems.

So wird DB Cargo noch stärker Teil der Wertschöpfungsketten der Kund:innen und kann Logistiklösungen zeigen, die grün, schnell und flexibel sind.

Wichtig ist eine digitale Schnittstelle zu den Kund:innen, wie es sie mit der digitalen Plattform link2rail gibt. Damit werden Buchungen im Schienengüterverkehr so einfach wie Onlineshopping: Mit link2rail sind die Kund:innen u.a. über die Buchung, Transport-Überwachung und Abrechnung informiert und haben Zugriff auf präzises Tracking für ihre Schienentransporte.

Und die DB Cargo weiß als Operateur, wie es dem Güterwagen geht: Störungen werden bemerkt, bevor sie Schaden anrichten können – auch das kommt den Kundinnen und Kunden unmittelbar zugute.

Fotos:

m2-Wagen: Deutsche Bahn AG/ Pablo Castagnola

DAK: Deutsche Bahn AG/ Oliver Lang

Zweikraftlok: Deutsche Bahn AG/ Oliver Lang