





Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freundinnen und Freunde von VTG,

blicken wir auf das Jahr 2020 zurück, kommen wir selbstverständlich an einem Thema nicht vorbei: der Corona-Pandemie. Wie so oft in letzter Zeit drängt sich das Virus in den Vordergrund, das im vergangenen Jahr Anlass für viel Sorge war – und die Welt auch heute noch fest in seinem Griff hat. Müsste ich dieses Jahr ganz neutral und im VTG-Kontext mit nur einem Wort beschreiben, dann wäre es das Wort: herausfordernd.

Als wir im März 2020 in den ersten Lockdown gegangen sind, galt es schnell zu handeln. Wir mussten ad hoc ein professionelles Krisenmanagement umsetzen, das zum einen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schützt und zum anderen – so gut wie möglich – das operative Geschäft am Laufen hält.

Dafür haben wir ein Krisenkonzept mit fünf Phasen entworfen, wobei die ersten drei Phasen auf die unmittelbare Bewältigung der Krise ausgerichtet waren. In diesem Zuge haben wir uns direkt auf mehrere aufeinanderfolgende Wellen vorbereitet und ein variables Handlungsmodell entworfen. Die weiteren zwei Phasen galten der Zukunft. Dank unseres erfolgreichen Krisenmanagements waren wir in der Lage, beide weiter voranzutreiben und zukunftsfähige Lösungen für die Zeit nach der Pandemie vorauszudenken.

Phase eins unseres Krisenkonzepts sah zunächst vor, der allgemeinen Verunsicherung mit Entschlossenheit entgegenzutreten. die Maßnahmen der Politik umzusetzen und sie als Unternehmen schnellstmöglich auszugestalten. Ihr folgte die zweite Phase, die für uns alle eine Belastungsprobe darstellte: für VTG im Gesamten wie auch für jeden unserer Mitarbeitenden. Schließlich wurde jedem Einzelnen ein hohes Maß an Flexibilität und Resilienz abverlangt, als wir einen Großteil unseres Tuns auf einmal in die heimischen

vier Wände verlagert haben. Digitale Lösungen und der besonders engagierte Einsatz unserer Kolleginnen und Kollegen in den Werkstätten waren gefragt, damit wir weiterhin wie gewohnt auf die Bedarfe unserer Kunden eingehen und unseren wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Lieferketten gewährleisten konnten. Mit dem Sommer kam die langersehnte Verschnaufpause – für die Krankenhäuser und die Gesellschaft, aber auch für die Wirtschaft und ihre Akteure. Dies erlaubte uns, in Phase drei des Krisenkonzepts überzugehen und zumindest in Teilen zur Normalität zurückzukehren.

Unser Krisenmanagement hat sich erfreulicherweise als ausgesprochen wirksam erwiesen. Das zeigte sich auch mit Beginn des zweiten Lockdowns, in dem sich das Arbeiten im Krisenmodus schon fast routiniert anfühlte. Der beste Beweis dafür aber ist, dass wir das Pandemiejahr mit einer Flottenauslastung von immerhin

89.7 Prozent abschließen konnten, kein Werk schließen mussten, Logistik- und Transportleistungen reibungslos erbringen konnten, aber auch, dass wir keine betrieblichen Infektionsfälle zu verzeichnen hatten.

Dass wir in Zeiten der Krise nur wenig gegenüber den Kennzahlen des erfolgreichen vorangegangenen Jahres zurückfallen, hat aus meiner Sicht zwei Hauptursachen. Zum einen das Vertrauen unserer Kunden. dass wir ihre wertvollen Güter sicher und zuverlässig durch das Pandemiechaos transportieren. Genau wie das Vertrauen der Investoren, die sich 2020 erneut auf unser Geschäftsmodell mit seinen infrastrukturähnlichen Eigenschaften als sichere Anlage verlassen konnten.

Zum anderen verdanken wir diesen Erfolg unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. die im vergangenen Jahr erneut über sich hinausgewachsen sind. Ihr unermüdlicher Einsatz hat maßgeblich dazu beigetragen,



"Wir gehen als eine flexiblere, eine digitalere VTG AG aus dem Pandemiejahr 2020 hervor."

DR. HEIKO FISCHER,
VORSITZENDER DES VORSTANDS DER VTG AG

dass sich in allen Unternehmensteilen mobile und vernetzte Arbeitsweisen entwickelt haben, die vor der Pandemie so nicht vorstellbar waren. In vielen Unternehmensbereichen konnten wir 2020 zudem alte Grenzen einreißen, Arbeitsteilung ganz neu denken und den Kunden dadurch noch stimmigere Transport- und Logistiklösungen anbieten. Wir gehen als eine andere VTG AG aus diesem Jahr: eine flexiblere, eine digitalere VTG AG.

Das ist keine Selbstverständlichkeit für ein Unternehmen im Schienentransport. In unserer Branche setzt man gemeinhin auf das Vertraute, das Erprobte. Man prüft lieber einmal mehr als zu wenig. Die Innovationskultur der digitalen Welt auf unsere Welt von Stahl und Rädern zu übertragen, ist daher nicht einfach. Dass es dennoch möglich ist, beweisen wir seit Jahren mit Branchenneuheiten wie VTG Connect oder unserer neuen Digitalplattform traigo, die 2020 in Betrieb gegangen ist. Unsere Kunden können Informationen zu ihren Transporten nun in

Echtzeit abrufen. Nicht nur zu gemieteten Wagen, sondern auch zu den aktuellen Werkskapazitäten in ganz Europa oder etwaigen Einschränkungen durch Maßnahmen zur Bekämpfung von Covid-19. Es sind Innovationen wie diese, die die Wagenflotte von VTG zur modernsten und anpassungsfähigsten der Branche machen.

Schon vor der Covid-19-Pandemie waren wir auf diesem Weg des beständigen Wandels – das Ausnahmejahr hat uns darin bestätigt, dass dies der richtige Weg ist. Ein wichtiges Schlagwort ist hier die Modularisierung. Es gilt, den Güterwagen völlig neu zu denken und auf die Bedürfnisse unserer Kunden auszurichten. Hierfür haben wir Anfang 2020 einen hausinternen Thinktank ins Leben gerufen, mit dem Ziel, unsere Wagenarchitektur noch flexibler zu gestalten. Das gilt für all unsere Transportlösungen. Standard war gestern. Wir wollen unseren Kunden integrierte und vor allem individuelle Lösungen aus Assets und Logistikservices anbieten –

und das möglichst international. Wenn Kunden mit ihren Anliegen zu uns kommen, egal, wie komplex diese sind, sollen sie das mit einem guten Gefühl tun – und mit dem Wissen: Auf VTG kann ich mich verlassen.

Wir haben auch 2020 unseren Weg als innovativer Marktführer fortgesetzt und die wichtigen Entwicklungen der Branche aktiv mitgestaltet. Sei es durch den Einsatz nachhaltiger Transport- und Umschlaglösungen wie der r2L-Technik, die Implementierung von Digitalisierungstools wie VTG Connect und traigo oder die konsequente Ausrichtung unseres Leistungsportfolios auf die Bedürfnisse unserer Kunden.

Ich habe im letzten Jahr an dieser Stelle darüber nachgedacht, ob wir die globalen Lieferketten neu denken müssen, um sie krisenfester zu machen. Die Entwicklungen der letzten Monate haben mich in diesen Überlegungen bestätigt. Während Grenzübergänge geschlossen waren und Lkw

nicht weiterkamen und ein einziges quer liegendes Containerschiff einen Großteil des weltweiten Güterverkehrs für Tage zum Erliegen brachte, hat sich gezeigt, dass die Schiene ein Transportweg ist, der in Sachen Verlässlichkeit seinesgleichen sucht.

Und damit nicht genug: Wenn diese Pandemie – hoffentlich – allmählich ihren Schrecken verliert, werden andere Herausforderungen erneut in den Vordergrund treten. Allen voran der Klimawandel, der nach tragfähigen Antworten sucht. Bis 2030 müssen allein im Verkehrssektor die Emissionen um rund 40 Prozent gesenkt werden. Ich bin davon überzeugt: Eine klare Politik "pro Schiene" kann hier einen enormen Beitrag leisten.

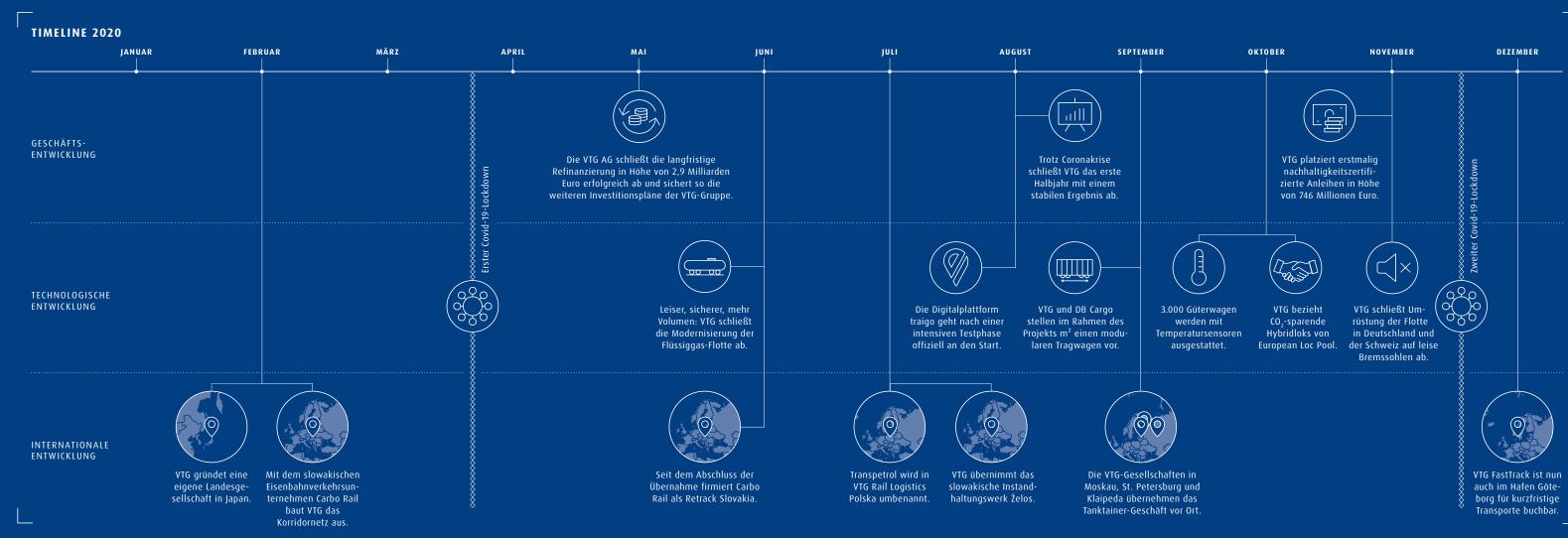
In diesem Sinne möchte ich an meine einleitenden Worte anknüpfen: Es war ohne Zweifel ein herausforderndes Jahr. Wir haben diese Herausforderung jedoch mit Bravour gemeistert und sind sogar gestärkt daraus hervorgegangen. Wir können stolz darauf sein, in einem so bewegten Jahr ein gutes Ergebnis erzielt zu haben. Nichtsdestotrotz dürfen wir nicht vergessen, dass uns die Unsicherheiten des letzten auch in diesem Tahr weiter begleiten werden und wir als Gruppe erheblich an unserer Profitabilität werden arbeiten müssen. Deshalb gilt es im Jahr 2021, das Geschäft zu stabilisieren und unsere Wagen langfristig profitabel in den Verkehr zu bringen. Dazu gehören zielgerichtete Investitionen, die weitere Optimierung unserer Prozesse und ein kritisch prüfender Blick auf die Kosten. Wenn wir iedoch weiterhin mit Vorausschau und Besonnenheit agieren, wird auch der nächste Jahresrückblick mit Sicherheit ein positiver sein.

luteo finke!

DR. HEIKO FISCHER

VORSITZENDER DES VORSTANDS DER VTG AG

4 BESTÄNDIG IM WANDEL EDITORIAL
EDITORIAL BESTÄNDIG IM WANDEL 5



6 BESTÄNDIG IM WANDEL BESTÄNDIG IM WANDEL 7

IMMER IN BEWEGUNG BLEIBEN



Im Pandemiejahr 2020
hat VTG ein stabiles
Ergebnis hingelegt und
konnte zudem eine
mehrfach überzeichnete
Anleihe am Kapitalmarkt
platzieren. Der Schlüssel
dazu: ein gutes Krisenmanagement sowie
Investitionen in Nachhaltigkeit und technische
Innovationen, die mehr
Kundennutzen bringen.

"Zahlen an sich sind ziemlich langweilig – wenn man ihre Schönheit nicht erkennt und ihre Sprache nicht versteht", sagt Mark Stevenson. "Und es ist meine Aufgabe, diese Sprache zu interpretieren und an Banken, Aktionäre und Investoren weiterzugeben." Wenn das so ist, dann ist Stevenson 2020 eine ziemlich überzeugende Interpretation gelungen: Trotz Covid-19-Pandemie und weltweiter Rezessionsangst konnte der Finanzvorstand der VTG AG eine durch Standard & Poor's geratete Refinanzierung von 2.9 Milliarden Euro inklusive einer 746 Millionen Euro schweren "Green Bonds"-Unternehmensanleihe am Markt platzieren die auch noch mehrfach überzeichnet war.

"Daran merkt man, dass das Geschäftsmodell von VTG am Markt als sehr stabil gesehen wird – und wie sich das Image des Bahnsektors insgesamt gewandelt hat", sagt Stevenson, der 2015 zu VTG kam. "Als ich vor 25 Jahren in der Schienenlogistik angefangen habe, konnte man froh sein, wenn man eine Bankfinanzierung über 50 Millionen D-Mark zusammenbekommen hat."

Die Schiene ist das Rückgrat des internationalen Güterverkehrs. Diese Tatsache ist im Pandemiejahr 2020 überdeutlich geworden. Flugzeuge mussten am Boden bleiben, Schiffe durften nicht auslaufen. Lkw-Kolonnen stauten sich an den Grenzübergängen. Die Güterzüge aber fuhren weiter. Auch VTG hat hier einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Lieferketten geleistet. Dank professionellem Krisenmanagement und dem großen Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnte der Betrieb weiterlaufen, die Werkstätten unter verschärften Hygienemaßnahmen offen bleiben und die Wagenflotten weiterrollen. Aber auch an der Schiene geht die Pandemie nicht vorbei. Immer neue Infektionswellen, ständig wechselnde Vorgaben, nationale und regionale Alleingänge, unabsehbare Folgen für verschiedene Industrien: Das Geschäftsjahr 2020 war ein Wechselbad der Gefühle. Auf

8 BESTÄNDIG IM WANDEL KENNZAHLEN
KENNZAHLEN BESTÄNDIG IM WANDEL 9

Grüne Assets:
Die moderne
Wagenflotte war ein
Plus bei der ClimateBonds-Auditierung.

die Erleichterung angesichts eines stabilen ersten Halbjahres 2020 folgten Monate der Ungewissheit. Der Jahresabschluss 2020 bietet insgesamt Grund zu vorsichtigem Optimismus: Mit 1,218 Milliarden Euro lag der Umsatz nur leicht unter dem Rekordwert des Vorjahres, das EBITDA sank leicht auf 492 Millionen Euro, die Flotte war immer noch zu 89,7 Prozent ausgelastet. Besonders erfreulich: Die Belegschaft wuchs auf 2.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an.

VTG ist also gut aufgestellt für die Herausforderungen, die unweigerlich kommen werden. Die Unsicherheit im Markt ist spürbar, umso wichtiger ist es, nun die eigenen Stärken auszubauen und neue Marktchancen zu nutzen. "Vor allem auf den Langstrecken haben 2020 viele Kunden ihre Transporte auf die Schiene verlagert, die sonst fest auf das Containerschiff abonniert waren", beobachtet Oksana Janssen, Chief Operating Officer (COO) Eurasia & Far East. Das bedeutet Hochbetrieb für die Landesgesellschaften,

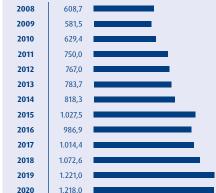
etwa für VTG Rail Logistics Polska, die an der weißrussisch-polnischen Grenze Züge der chinesischen Staatsbahn übernimmt. "Der Ost-West-Verkehr auf der Neuen Seidenstraße hat deutlich zugenommen", sagt Barbara Dudek, Sales Manager bei VTG Rail Logistics Polska. "Wir haben heute schon viermal so viele Zugumläufe wie vor drei Jahren. In der Pandemie ist außerdem eine Verbindung nach München dazugekommen, und unser chinesischer Partner plant weitere Züge." Ohne das Know-how der Teams vor Ort wäre das nur schwer zu bewältigen: "Man muss zum Beispiel wissen, welche Verladebahnhöfe entlang der Grenze leistungsfähig genug für die wachsenden Verkehre sind."

Es klingt sonderbar, über Wachstum zu sprechen, wenn die Nachrichten von Superlativen wie "die größte Krise seit dem Zweiten Weltkrieg" bestimmt sind. Aber in der Krise zeigt sich, wie anpassungsfähig ein Unternehmen wirklich ist – und ob es Antworten auf die drängenden Fragen der Zeit geben kann.



1,218
MRD. EURO

ENTWICKLUNG UMSATZ IN MIO. €



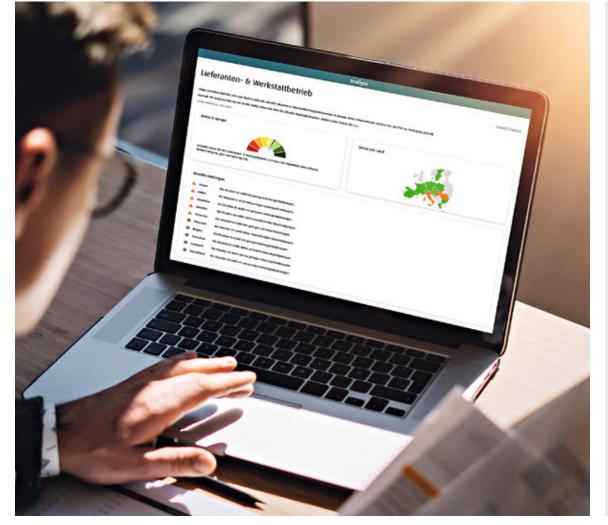
Nach zwei Rekordjahren in Folge ist der Umsatz erstmals wieder etwas zurückgegangen – im Pandemiejahr dennoch ein solides Ergebnis.

10 BESTÄNDIG IM WANDEL KENNZAHLEN
KENNZAHLEN BESTÄNDIG IM WANDEL 11

Mehr Transparenz: traigo macht Coronabedingte Einschränkungen im Lieferanten- und Werkstattbetrieb sichtbar.

Für Mark Stevenson ist ein Schlüssel dazu der Handlungsspielraum, den VTG sich am Kapitalmarkt erarbeitet hat. "Mit unserer Unternehmensanleihe haben wir 2020 eine Refinanzierung von insgesamt 2,9 Milliarden Euro abgeschlossen, und das zu Konditionen, die kaum ein anderes Unternehmen bekommen würde." Damit wurde eine solide langfristige Basis für die weitere Entwicklung des Unternehmens geschaffen, und drückt das Vertrauen in die anhaltende Stabilität und Zuverlässigkeit des Geschäftsmodells von VTG aus.

Die größte Investitionsaufgabe sieht Stevenson im Green Deal der EU-Kommission: "Die Kommission will den Schienenanteil im Güterverkehr bis zum Jahr 2030 von 16 auf 30 Prozent fast verdoppeln – ohne Berücksichtigung der steigenden Transportmengen. Selbst wenn sie nur 22 oder 23 Prozent schafft, ist das schon eine Steigerung um ein Drittel. Und diese Steigerung wird nicht aus den klassischen Wagen kommen,



492
MIO. EURO

ENTWICKLUNG EBITDA IN MIO. €

2008	156,4	
2009	149,4	
2010	154,4	
2011	168,7	
2012	173,8	
2013	183,8	
2014	191,0	
2015	336,5	
2016	345,3	
2017	343,4	
2018	349,3	
2019	512,4	
2020	492,0	

Die schwache Konjunktur und die unsicheren Märkte belasteten das EBITDA – trotzdem blieb es nur leicht unter dem Rekordergebnis von 2019. sondern vorwiegend aus den Intermodalwagen, und davon gibt es viel zu wenig auf dem Markt. Das heißt: Wenn der Green Deal auch nur ansatzweise erfüllt werden soll, bedeutet das ein massives Bauprogramm. Und wir stellen uns dieser Herausforderung als Marktführer."

Kaum ein Unternehmen auf dem Markt ist hier so weit fortgeschritten wie VTG. Während manche Wettbewerber jetzt erst anfangen, in Containerwagen zu investieren, schließt VTG schon die letzten Lücken im Intermodalverkehr. Ein wichtiger Beitrag dazu ist das neue Wagenkonzept m², entwickelt von VTG und DB Cargo. Der modulare Tragwagen ist in der Länge verstellbar, zum Beispiel auf die Maße eines Spezialtanks, für den ein klassischer Tragwagen zu lang ist – der Operator würde also leere Fläche mitfahren. Mit dem m²-Wagen wird man die Länge der Züge komplett auslasten können - ein entscheidender Kostenvorteil.

Der m²-Wagen, der zusammen mit DB Cargo entwickelt wurde, ist nicht die einzige Innovation, mit der VTG im Pandemiejahr 2020 an den Start gegangen ist. Ein großer Schritt war auch der offizielle Launch der Digitalplattform traigo. Damit haben Kunden erstmals einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand ihrer Transporte und ein digitales Management ihrer angemieteten Flotte. In einer Zeit der Unsicherheiten bringt traigo mehr Transparenz und Gewissheiten ins Geschäft.

Bestes Beispiel: Seit April 2020 stellt VTG über traigo kostenlos Live-Informationen zu Einschränkungen in Lieferanten- und Werkstattbetrieben in Europa bereit: Wo kommt es zu Einschränkungen, wo gibt es Kapazitäten? "Gerade in der jetzigen Situation spielt der Schienengüterverkehr eine entscheidende Rolle zur Sicherung der Transportströme, und die Reparatur- und Instandhaltungswerke in ganz Europa sind ein elementarer Bestandteil des Systems Schiene – ohne sie läuft nichts", sagt Sven Wellbrock, Chief

12 BESTÄNDIG IM WANDEL KENNZAHLEN

Operating Officer (COO) Europe & Chief Safety Officer. "Aus diesem Grund möchten wir allen Akteuren des Sektors einen Überblick über die Werkskapazitäten geben."

Auch andere Innovationen hat VTG 2020 zusammen mit Partnern auf den Weg gebracht: Mit dem Lokomotiven-Anbieter European Loc Pool schloss das Unternehmen einen Leasingvertrag für bis zu vier Hybrid-Lokomotiven, die mehr Leistung bei weniger CO₂-Ausstoß bringen als konventionelle Modelle. Zusammen mit dem Sensorspezialisten Nexxiot stattet VTG rund 3.000 Güterwagen mit Temperatursensoren aus, damit der Zustand von empfindlichen, hochwertigen Waren lückenlos überwacht und Informationen in Echtzeit übertragen werden.

Die Investitionen in eine zukunftsfähige und klimafreundliche Flotte macht sich auch am Kapitalmarkt bezahlt: Die VTG AG konnte ihre 746-Millionen-Euro-Unternehmensanleihe

als "grüne" Anleihe nach den Kriterien der Climate Bonds Initiative platzieren.

"Als wir 2019 mit den Planungen für unsere Anleihe anfingen, haben wir noch gesagt: Die dafür nötige Zertifizierung ist so aufwendig, dafür haben wir jetzt keine Zeit", sagt Stevenson. Denn für Investoren gilt "Schiene" nicht automatisch als "grün". Ironischerweise war es die globale Pandemiepause, die VTG die nötige Zeit für den Zertifizierungsprozess verschaffte: Im April 2020 war die Verunsicherung im Kapitalmarkt so groß, dass eine Anleihenplatzierung sinnlos gewesen wäre. "Wir haben dann in kürzester Zeit eine Überbrückungsfinanzierung zusammengestellt", sagt Stevenson. "Auch das zeigt, welchen Ruf sich VTG bei den Banken als stabiles Unternehmen erarbeitet hat."

Mit dieser Zwischenfinanzierung im Rücken konnte VTG den aufwendigen Climate-Bonds-Zertifizierungsprozess durchlaufen. "Der entscheidende Faktor bei der Einstufung **INVESTITIONEN 2020** IN MIO. EURO

293,5

ENTWICKLUNG INVESTITIONEN IN MIO. €

2008	140,9	
2009	153,3	
2010	168,8	
2011	182,8	
2012	220,5	
2013	166,0	
2014	219,2	
2015	755,0*	
2016	259,3	
2017	341,6	
2018	1.050,0**	
2019	407,0	
2020	293,5	

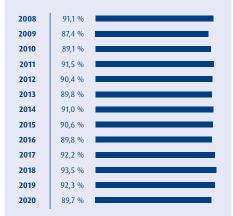
^{*} Peak aufgrund der AAE-Übernahme

Auch 2020 investierte VTG in die Wagenflotte und neue Technologien für einen klimafreundlichen, digitalisierten Schienengüterverkehr.



VERTRAGLICHE AUSLASTUNG

ENTWICKLUNG **VERTRAGLICHE AUSLASTUNG**



Die konstant hohe Auslastung der Wagenflotte unterstreicht die Bedeutung der Schiene als verlässliches Transportmittel auch in der Krise.

^{**} Peak aufgrund der NACCO-Übernahme

WELTWEIT RUND

2.100

MITARBEITER: INNEN, DAVON RUND 1.500 IN DEUTSCHLAND

ENTWICKLUNG MITARBEITER: INNEN



*inkl. nicht konsolid. Gesellschaften

Die Basis für ein solides Wachstum: die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihre Zahl hat sich in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt.



Auch 2020 hat die VTG AG umfangreich in die moderne Güterwagenflotte investiert.

> ist: Welche Fracht transportieren unsere Waggons?", sagt Stevenson. "Und weil wir mehr als jeder andere Anbieter auf den Intermodalverkehr setzen, haben wir einen hohen Anteil an grünen Aktiva in der Bilanz."

Nicht nur bei der Waggonflotte setzt VTG auf Innovationen und Flexibilität, sondern auch bei der Unternehmensfinanzierung. Für die Climate-Bonds-Anleihe hat sie eine Common Terms Debt Platform aufgesetzt. Diese in Deutschland noch eher unübliche Konstruktion macht zwar erst viel Arbeit, verschafft einem Unternehmen dann aber einen außergewöhnlichen Handlungsspielraum. "Bei einer Common Terms Debt Platform muss ich nur einmal meine Finanzierungsbedingungen festlegen und kann dann von verschiedenen Investoren Tranchen mit verschiedenen Preisen und Laufzeiten einwerben."

Die Arbeit hat sich gelohnt: Mit der Refinanzierung, die VTG 2020 abschließen konnte, und den vielen Innovationsprojekten hat



Schiene statt Schiff: VTG wickelt in der Pandemie mehr Ost-West-Transporte ab.

"Der Green Deal ist die größte Herausforderung unserer Branche. Wir begegnen ihr als Marktführer."

MARK STEVENSON, CHIEF FINANCIAL OFFICER

das Unternehmen sich eine solide Basis für die Herausforderungen der nächsten Jahre geschaffen. Dass die Logistik nach der Pandemie anders aussehen wird, ist klar die Frage ist, wie tiefgreifend die Veränderungen sein werden. "Die Digitalisierung wird noch wichtiger werden", sagt CEO Dr. Heiko Fischer, "und die digitalen Lösungen werden die Effizienz und Transparenz der Warenströme und Gütertransporte für die Kunden entscheidend verbessern." Vor allem aber werde das Thema Nachhaltigkeit wieder massiv in den Vordergrund rücken: "Und hier kann die Schiene einen ganz wesentlichen Beitrag leisten."

"Jede Krise ist eine Chance zum Lernen", sagt Mark Stevenson. "Natürlich plant man immer für die Krise, bei jeder Finanzierung rechnet man Worst-Case-Szenarien durch. Aber wenn die Krise kommt, erwischt sie einen trotzdem kalt. Die Kunst besteht darin, nicht zu erstarren, sondern schnell auf jede Veränderung zu reagieren."



WAGENANZAHL:

94.000

EISENBAHNGÜTERWAGEN

ENTWICKLUNG WAGENANZAHL



Egal ob Gase oder Flüssigkeiten, ob Stahl oder Holz – die Eisenbahngüterwagen von VTG befördern fast jede Fracht.

SPURWECHSEL IN BREST -EINE SPUR IN OST UND IN WEST

Etwa 140 Destinationen verbindet die Neue Seidenstraße auf ihrem Weg von China nach Europa im Schienenverkehr – Tendenz steigend. Zwei von ihnen sind Małaszewicze in Polen und Brest auf der weißrussischen Seite. Für einen Großteil der Schienenfracht stellen sie den Knotenpunkt zwischen Ost und West dar. Dem Streckenabschnitt kommt damit eine besondere Bedeutung zu. Schließlich trifft hier die russische Breit- auf die europäische Normalspur – oder genauer gesagt: das eurasische auf das europäische Schienennetz. Für uns als VTG hat der Streckenabschnitt noch eine weitere Bedeutung: Er verkörpert die zunehmende Verschmelzung der Märkte in Europa, Eurasien und Fernost – zu einem ganzheitlichen Transportangebot unter der starken Marke VTG.

○ VTG-Standorte

∨ VTG-Standorte und Korridorknotenpunkte

Korridorknotenpunkte





BESSER ZUHÖREN, GANZHEITLICHER DENKEN

Standardlösung war gestern: 2020 hat VTG die Fähigkeit ausgebaut, für jedes Kundenproblem eine individuelle Transportlösung zu liefern mitsamt flexibel zugeschnittenen Assets und Dienstleistungen.

Wenn Sven Wellbrock von einem Kundentermin kommt, ist er manchmal selbst überrascht davon, welche Logistiklösung dabei entstanden ist. "Traditionell hatte ja jedes Geschäftsfeld eine eigene Beziehung zum Kunden und entsprechend auch ein eigenes Bild davon, was der Kunde braucht", sagt der Chief Operating Officer Europe & Chief Safety Officer. "Aber wenn wir jetzt geschäftsfeldübergreifend als "One VTG' mit einem integrierten Leistungsportfolio zum Kunden gehen, merken wir: Das Bild ist unvollständig, der Kunde hat Bedürfnisse, die wir noch gar nicht kannten – und er wusste nicht, dass wir eine Lösung dafür haben."

Nachfragen und Zuhören: Damit hat Sven Wellbrock 2020 viel Zeit verbracht. Das Ziel: VTG als Anbieter von integrierten Lösungen zu etablieren und nicht nur als Anbieter von einzelnen Assets oder Dienstleistungen. "Wir fragen nicht mehr: Welchen Waggon können wir dir vermieten? Sondern: Welches Transportbedürfnis hast du eigentlich?"

Oft sind es Randbemerkungen, die Wellbrock und sein Team aufhorchen lassen. Da klagt zum Beispiel ein Spediteur über die unzuverlässigen Fahrpläne und die aufwendige Abwicklung bei seinen Pkw-Transporten von und nach Rumänien. Eigentlich saß man zusammen, um über die Instandhaltung seiner Waggons zu sprechen – am Ende hatte VTG für ihn eine durchgehende Traktionslösung mit eigener Lok entwickelt, inklusive digitaler Live-Überwachung. "Der Kunde hatte keine Ahnung, dass wir das können", sagt Wellbrock. "Und er hätte es auch nie erfahren, wenn wir ihm nicht so gut zugehört hätten."



"Auf Echtzeit-Daten will inzwischen kaum noch ein Kunde verzichten."

SVEN WELLBROCK, CHIEF OPERATING OFFICER EUROPE & CHIEF SAFETY OFFICER

Die radikale Kundenorientierung, mit der VTG in diesen Pilotprojekten arbeitet, basiert auf Konzepten wie dem Design Thinking, die man eher aus der digitalen Welt kennt. "Wir haben am Anfang durchaus auch die Erfahrung gemacht, dass nicht alles auf unsere Branche übertragbar ist", sagt Wellbrock. "Aber wir haben die Tools für uns weiterentwickelt und ziehen jetzt sehr viel Nutzen daraus."

Ein Schlüssel zur Entwicklung integrierter Lösungen ist die engere Verzahnung der Geschäftsfelder Rail Europe und Rail Logistics, die 2021 fortgesetzt wird. Ein anderer Schlüssel ist eine traditionelle Stärke von VTG: die internationale Ausrichtung. "Andere Anbieter treten zwar international auf, denken aber national", sagt Wellbrock. "Da kauft die eine Landesgesellschaft Waggons oder sogar eine Lok, und

die andere kann darauf nicht zugreifen." Anders bei VTG: "Wir verteilen das Auslastungsrisiko unserer Assets über einen großen geografischen Raum." Die enge Zusammenarbeit der beiden Vorstandsressorts Europe und Eurasia & Far East ist dafür 2020 weiter ausgebaut worden.

Wie groß dieser Raum ist, fasziniert Oksana Janssen auch nach all den Jahren bei VTG immer wieder. "Wenn wir Anlagenteile zwischen Russland und China transportieren, legen die Tausende Kilometer zurück. Und wir können den Transport in Echtzeit verfolgen, auf der Straße, auf dem Wasser, auf der Schiene. Das ist schon sehr beeindruckend", sagt die COO Eurasia & Far East.

Dass VTG auch komplizierte Transporte über weite Strecken als Full-Service-Leistung anbieten kann, ist eine Stärke, die Janssen



Wo sind meine Wagen? VTG hat 2020 die Flotte weiter digitalisiert, um Kunden noch mehr Live-Daten zur Überwachung der angemieteten Wagen liefern zu können.

VTG-Tankcontainer eignen sich hervorragend für den intermodalen Verkehr und können unabhängig vom Verkehrsträger jeden Standort in der Welt erreichen.



im Markt besser etablieren will. Die Geschäftsfelder Silk Road & Project Logistics, Rail Russia und Tanktainer haben 2020 ihre Zusammenarbeit weiter ausgebaut, was die Fähigkeit von VTG stärkt, grenzübergreifende Transportlösungen für jedes Kundenbedürfnis zu entwickeln. Ein wichtiger Schritt, um diese ganzheitliche Kompetenz im Markt sichtbar zu machen: VTG Tanktainer tritt seit 2020 in Moskau, St. Petersburg und Klaipeda unter eigenem Namen auf und setzt keine Agenten mehr ein.

"Wir müssen mit unseren USPs für uns werben", sagt Janssen. "Viele Player können Container von A nach B transportieren. Aber nicht viele haben ein Netzwerk, wie wir es sowohl auf der europäischen als auch auf der russischen Seite haben. Unseren Zugang zu den ganzen Akteuren, die wissen, wie man alles abwickelt und mit Herausforderungen umgeht – vom Spurwechsel bis zur Zollabwicklung. Wir haben alle Assets und das logistische Know-how, also die Loks, die

Wagen und das Personal. Und wir können auch die letzte Meile zu den Standorten überbrücken, die keinen Bahnanschluss haben. Das sind viele Puzzleteile, die ineinandergreifen müssen."

"Die Komplexität von Bahntransporten über lange Distanzen hat bisher viele Kunden davon abgehalten, die Bahn für Langstrecken-Transporte zwischen West und Fernost in Betracht zu ziehen", sagt Janssen. Mit dem Corona-Jahr 2020 könnte sich das ändern. "Andere Verkehrsträger sind ausgefallen, die Schiffsfrachtraten sind stark angestiegen, das macht die Bahn attraktiver, und wir haben deutlich mehr Zugverkehr auf der Neuen Seidenstraße, über die inzwischen etwa 150 Destinationen bedient werden."

Ist der Corona-Push ein vorübergehender Effekt? "Ein Teil der Transporte wird sicherlich wieder auf die Schiffsrouten verlagert", sagt Janssen. "Aber wir gehen davon aus,



"Die Schiffsfrachtraten sind stark angestiegen, das macht die Bahn attraktiver."

OKSANA JANSSEN, CHIEF OPERATING OFFICER EURASIA & FAR EAST

26 BESTÄNDIG IM WANDEL KUNDENZENTRIERUNG

Gemeinsam arbeiten sie daran, VTG als Player für grenzübergreifende Transportlösungen sichtbarer zu machen.

dass viele Kunden auch schätzen lernen, wie viel schneller die Bahn ist und wie unkompliziert die Abwicklung ihrer Transporte mit VTG läuft." Aktuelle Marktanalysen rechnen auf der Seidenstraße mit einem jährlichen Wachstum von drei bis sieben Prozent bis 2030.

Anspruchsvolle Transporte als Full-Service-Paket anbieten zu können, ist einer der USPs von VTG. Ein anderer ist die besondere Expertise im Bereich Flüssig- und Chemietransport. "Wir können zum Beispiel den Zustand und die Position unserer Tankcontainer sehr genau überwachen, weil die meisten schon mit einem VTG Connector ausgestattet sind", sagt Janssen. Dieser vernetzte Sensor hat sich auch in der Projektlogistik etabliert: Anlagenteile und andere teure Spezialfrachtgüter werden mit einem VTG Connector ausgestattet, um Kunden ein Live-Tracking des Transports zu ermöglichen.

"Auf die Echtzeit-Daten will inzwischen kaum noch ein Kunde verzichten", sagt Sven Wellbrock. Bei anderen digitalen Innovationen ist das Bild weniger eindeutig. "Auch das haben wir 2020 gelernt: Nicht alles, was wir an IT-Lösungen anbieten können, passt jetzt schon zum Geschäftsmodell des Kunden – da darf man als Anbieter nicht zu verliebt in seine eigenen Tools sein, sondern muss darauf hören, was der Kunde will und was er nicht will."

Und in der aktuellen Konjunktur will der Kunde vor allem Flexibilität, sagt Wellbrock: "Er muss sich ständig auf neue Anforderungen einstellen, und unsere Assets müssen das mitmachen können." Die innovativen modularen Lösungen, die VTG 2020 vorgestellt hat, sind nur eine Antwort auf diese Anforderungen. Eine andere ist die Arbeit an integrierten Logistiklösungen, die den Wechsel von der Straße auf die Bahn

erleichtern. "Wir arbeiten zum Beispiel mit einem Partner an einer Transportund Umschlagtechnik, mit der wir jeden Trailer kranbar und damit bahnfähig machen können: Der Sattelauflieger wird in einen Verladekorb gefahren und kann dann mit einem Terminalkran in einen Taschenwagen gehoben werden."

Mit dieser Lösung will VTG die Durchlässigkeit zwischen den beiden Verkehrsträgern erhöhen. "Dann können unsere Kunden reagieren, wenn zum Beispiel der Diesel teurer wird oder ein Land ordnungspolitische Maßnahmen erlässt, die mehr Güter von der Straße auf die Schiene lenken", sagt Wellbrock. Janssen ergänzt: "Wir arbeiten an harmonisierten und effizienten Transportkonzepten, die gleichzeitig kurze Reaktionszeiten ermöglichen, um länderübergreifend schnell auf Änderungen reagieren zu können."



28 BESTÄNDIG IM WANDEL KUNDENZENTRIERUNG
KUNDENZENTRIERUNG BESTÄNDIG IM WANDEL 29

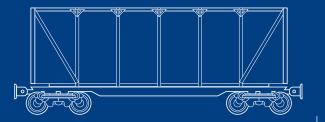
MEHR ALS LANGSTRECKE: DER NEUE SCHIENENGÜTERVERKEHR IST SCHNELL GETAKTET

Verlässlich, aber wenig flexibel: Noch immer ist das ein Bild, das viele Menschen vom Schienengüterverkehr haben. Und wer einmal die vollen 750 Meter Länge eines durchfahrenden Ganzzugs erlebt hat, der kann sich vielleicht auch nur schwer vorstellen, dass dieses Geschoss Teil einer voll digitalisierten und durchgetakteten Logistikkette ist, die Schienen, Straßen und Wasserwege umfasst. Tatsächlich ist der Schienengüterverkehr heute ein Innovationstreiber – auch dank der Aktivitäten von Marktführern wie VTG, die zusammen mit ihren Partnern daran arbeiten, die Wagen immer flexibler zu machen für die Anforderungen der Just-in-time-Logistik. Der 2020 von VTG und DB Cargo vorgestellte Prototyp m² ist das beste Beispiel für diesen beständigen Fortschritt: Dank der innovativen Konstruktion der m²-Plattform wird eine wesentlich stabilere Verbindung hergestellt und Aufbauten von bis zu 75 Tonnen werden ablaufbergfähig. Damit kann die gesamte Bandbreite von Wagen im Einzelwagenverkehr eingesetzt werden.

KONVENTIONELLER GÜTERWAGEN

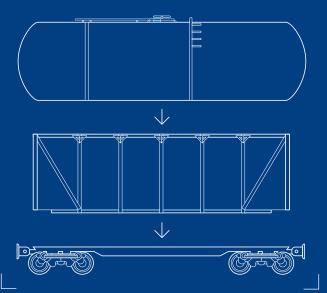
Die traditionellen Arbeitspferde des Schienengüterverkehrs sind Wagen mit einem fest geschweißten Aufbau, oft in Kastenform.

Dazu gehören die oben offenen E-Wagen (in denen zum Beispiel Schrott und Sand transportiert werden), die F-Wagen mit einem Ausguss (etwa für Getreide) und die oben gegen Witterung geschlossenen T-Wagen.



INTERMODALWAGEN

Mit dem Siegeszug des Standardcontainers wuchsen Straßenund Schienenverkehr zusammen: Fracht kann mit Kränen von Lkw auf Tragwagen umgeladen werden. Mit Tankcontainern können auch Flüssigtransporte verladen werden. Und das r2L-System macht nun auch nicht kranbare Sattelauflieger kranbar.

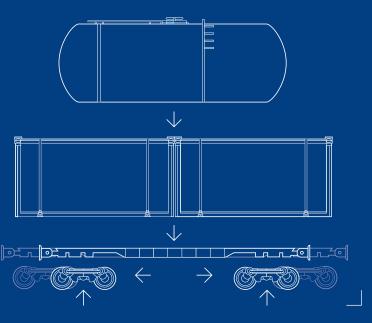


MODULARER GÜTERWAGEN

Bisher wurden Güterwagen für eine Länge gebaut und zugelassen.

Mit dem modularen Tragwagen m² wird nun alles anders: Das von

VTG und DB Cargo entwickelte Baukastensystem erlaubt es, Wagen
von 34,7 bis 74,3 Fuß Länge mit diversen Drehgestellen, Radsätzen
und Bremsen zu konfigurieren und auf die verschiedensten Anwendungen und Sonderwünsche auszurichten.



30 BESTÄNDIG IM WANDEL 31

Mit alten Gewohnheiten brechen: Torben Jaeger und sein Team denken Logistik-Aufgaben von Grund auf neu. 32 BESTÄNDIG IM WANDEL MODULARISIERUNG

JEDE LÄNGE, JEDER AUFBAU

Mit einer neuen Wagenarchitektur macht VTG den Schienengüterverkehr flexibler als je zuvor. Damit kann VTG Kunden Individuallösungen anbieten, die so bisher nicht möglich waren.

Das Sinnbild für sein Zukunftsprojekt hat Torben Jaegers Team auf eBay gefunden: einen modularen VTG-Tank aus den 1950er-Jahren, der Gründungszeit des Unternehmens. "Der stand bei einem Landwirt auf dem Hof, jetzt machen wir ihn chic als unser Maskottchen", sagt Jaeger. "Weil er uns daran erinnert, dass VTG schon immer modular gedacht hat."

Jaeger verantwortet bei VTG seit Anfang 2020 das Thema Modular Solutions, einen hausinternen Thinktank, dessen Aufgabe lautet: den Güterwagen radikal neu denken – einschließlich aller Dienstleistungen und Geschäftsmodelle. "Modularisierung ist schon lange ein Trend in unserer Branche – wir haben ihn nur nicht immer so genannt", sagt Jaeger. "Unsere Containertragwagen oder Tanktainer sind auch modulare Angebote, mit denen wir die Logistik flexibler machen."

Ein Großteil des Schienengüterverkehrs läuft aber immer noch mit Waggons, die für einen bestimmten Zweck gebaut, zugelassen und vermietet werden, etwa für den Transport von Kohle, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Recyclinggut oder Chemikalien "Solche spezialisierten Fahrzeuge mit einer Lebensdauer von rund 40 Jahren haben es im Markt immer schwerer, weil man heute flexibler sein muss", sagt Dr. Hanno Schell, Head of Technical Innovations bei VTG. "Die Kunden haben immer speziellere Wünsche, und es kommt sehr stark auf schnelle Verfügbarkeit und hohe Variabilität an."

VTG arbeitet, auch zusammen mit verschiedenen Partnern wie z.B. DB Cargo, an neuartigen Güterwagen, die flexibel für verschiedene Anwendungen angepasst werden können. "Der erste Schritt war die Trennung von Aufbau und Unterbau", sagt Dr. Schell. "Nehmen Sie einen Kunden, der in der Erntesaison Zuckerrüben transportiert. Früher hätten seine Wagen den Rest des Jahres im Depot gestanden. Jetzt können wir den Aufbau abnehmen und den Unterbau anders weiterverwenden."

Für VTG und die Kunden bedeutet das: "Wir denken nicht mehr in Wagen und Produkten, sondern in Lösungen", sagt Jaeger. "Wenn ein Kunde anruft und 120 Wagen anfragt, dann versuchen wir zunächst das genaue Bedürfnis zu erörtern: Wie und wo sollen diese Wagen eingesetzt werden? Wie sieht die logistische Herausforderung aus? Was genau soll von wo nach wo und in welchen Zyklen gefahren werden?" Bei so einer Analyse können auch Aspekte ins



"Wir denken nicht mehr in Produkten, sondern in Lösungen."

TORBEN JAEGER, HEAD OF VTG EUROPE SOLUTIONS

Vernetztes Denken: VTG arbeitet über Abteilungsgrenzen hinweg an der Modularisierung des Güterverkehrs.

Blickfeld rücken, die ein reiner Wagenvermieter wahrscheinlich vernachlässigen würde. "Aber wir sind auch Logistiker, wir verstehen das Gesamtsystem und können dem Kunden erklären: In der Excel-Tabelle sieht der Anteil für Wagen plus Aufbau vielleicht teurer aus, aber es birgt an anderer Stelle Vorteile. Weil die Konstruktion zum Beispiel mehr Nutzlast trägt oder schneller be- und/oder entladen werden kann. Die Optimierung kann sehr viele verschiedene Facetten haben. Und deswegen ist es so wichtig, dass man sich die individuelle Situation genau anschaut."

Modulare Wagen helfen sehr bei der Entwicklung individueller Lösungen: "Statt der 120 fest angemieteten Wagen hat der Kunde dann möglicherweise nur 100 Plattformen, aber dafür eine höhere Anzahl an Aufbauten, in denen er Ware zwischenlagern kann. Dadurch spart er Geld und ist flexibler. Wir haben wiederum 20 Wagen übrig, die wir für andere Zwecke einsetzen können."

Modulare Wagen machen auch Reparaturen effizienter: "Wenn ein Behälter defekt ist, dann muss nicht mehr zwingend der ganze Wagen in die Werkstatt. Wir haben die Möglichkeit, einen frischen Behälter auf die Plattform zu setzen und für den Kunden weiterfahren zu lassen, während der andere repariert wird." Mit diesem Konzept wird auch der Transport von zum Beispiel korrosiven Produkten wirtschaftlicher: "Früher hätte man den kompletten Wagen über 15 Jahre abschreiben müssen, jetzt nur den Aufbau."

"Die Trennung von Aufbau und Unterbau war aber nur der erste Schritt", sagt Dr. Hanno Schell. Das neue Wagenkonzept m², das VTG und DB Cargo 2020 zusammen vorgestellt haben, geht noch weiter: "Wir sind jetzt auch im Unterbau modular. Mit der m²-Plattform können wir einen Wagen auf jede beliebige Länge bringen. Wenn wir dem Kunden ein 35 Fuß langes Fahrzeug liefern und nach fünf Jahren hat sich sein Bedarf geändert, können





"Wir können neue Wagengrößen in einem Bruchteil der sonst üblichen Zeit ausliefern."

DR. HANNO SCHELL, HEAD OF TECHNICAL INNOVATIONS

wir den Wagen bis hin zu einem 74 Fuß langen Fahrzeug umbauen – oder jedes Maß dazwischen." Prinzipiell ginge das auch mit konventionellen Wagen: "Theoretisch könnte man das Fahrzeug manuell umbauen Nur müsste es dann auch neu zugelassen werden, und das ist ein langer und teurer Prozess." Der m²-Wagen dagegen ist mit allen möglichen Längen und Aufbauten bei der europäischen Bahnaufsicht ERA eingereicht worden: "Wenn der Kunde von uns einen Wagen in einer anderen Größe haben möchte. können wir ihn in einem Bruchteil der Zeit beliefern, weil wir keine neuen Tests und Zulassungsverfahren brauchen."

Die modifizierbare Länge ist aber nur eine Neuerung, die VTG und DB Cargo mit m² auf den Markt bringen. Die Plattform hat auch eine neue Verankerungstechnik für die Aufbauten – ein auf den ersten Blick unscheinbares Detail, das aber ganz neue Möglichkeiten für einen flexibleren Güterverkehr eröffnet.

"Bisher gibt es nur die sogenannten Containerzapfen, um einen modularen Aufbau auf der Plattform zu verankern", sagt Dr. Schell. Das Problem dabei: Diese Zapfen halten Kräfte nur bis zu einem bestimmten Punkt aus, das macht Wagen mit Containerzapfen für einen wichtigen Teil des Güterverkehrs ungeeignet: den Einzelwagenverkehr. "Das sind die Züge, die in einem Verteilzentrum ankommen, dort getrennt und neu zusammengestellt werden." Dabei rollen die Wagen einen kleinen Abhang herunter, den sogenannten Ablaufberg, und prallen kontrolliert auf den Zug, dem sie sich anschließen sollen. Containerzapfen sind zu schwach für die Kräfte. die dabei entstehen, weswegen diese Wagen nur in Ganzzügen fahren dürfen, die in fester Formation bleiben und am Terminal komplett be- und entladen werden.

Die m²-Plattform hat eine Zahnstange, eine gezackte Struktur, die eine wesentlich stabilere Verbindung herstellt. "Damit werden

Aufbauten von bis zu 75 Tonnen ablaufbergfähig", sagt Dr. Schell. Was bedeutet: Die gesamte Bandbreite von Wagen, in allen Längen, mit allen möglichen Aufbauten, kann im Einzelwagenverkehr eingesetzt werden. "Das kann der entscheidende Hebel sein, um mehr Ladung auf die Schiene zu bekommen." Zum Beispiel im Bereich der Flüssigtransporte. Andreas Petersson-Lehmann, Managing Director VTG Tanktainer, erklärt: "Das System erlaubt uns kundenspezifische Tankcontainer-Tragwagen-Kombinationen zusammenzustellen, um dem optimalen Zuladungswunsch des Kunden zu entsprechen. Nach Mietrückgabe werden wiederum neue optimierende Kombinationen, entsprechend dem Bedarf des nächsten Kunden, zusammengestellt."

Im Sommer 2021 erwartet Dr. Schell die Zulassung für m², dann soll bei VTG und DB Cargo die erste Kleinserienproduktion beginnen. Und die nächsten Entwicklungen sind schon in Planung. Die erste m²-Plattform ist ein Vierachser mit 35 bis 74 Fuß Länge, bald soll ein Zweiachser mit 34 bis 47 Fuß Länge folgen. Auch ein eigenes Telematik-Konzept für die modulare Plattform ist in Arbeit: "Die Bahn ist ja keine Blackbox mehr wir können unsere Wagen heute minütlich verfolgen. Und wir arbeiten gerade an einem Konzept, wie wir die Daten aus Unter- und Oberbau sinnvoll in diesen digitalisierten Schienenverkehr einbringen."

Mit der zunehmenden Modularisierung und Digitalisierung wandelt sich das Bild der Schiene grundsätzlich, glaubt Torben Jaeger: "Bisher galt die Straße als 'flexibel' und die Schiene als ,stabil'. Und jetzt eignen wir uns immer mehr Flexibilität an und können den Kunden mehr in den Fokus stellen. Ich kann ihm den Aufbau liefern, den er sich wünscht. Ich kann ihm Logistikkonzepte entwickeln, die zu seiner Supply Chain passen. Ich kann ihn ganzheitlich beraten." Es ist viel passiert, seit VTG den ersten Kesselwagen vermietet hat.

"Modularen Kombinationen gehört die Zukunft, nicht nur bei Tankcontainern."

ANDREAS PETERSSON-LEHMANN. MANAGING DIRECTOR VTG TANKTAINER

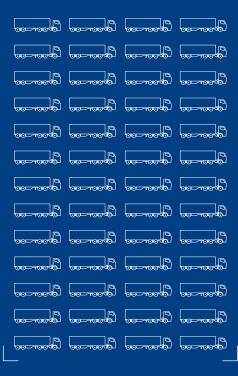


GRÜNER WIRD'S DOCH: WIE DIE BAHN DAS KLIMA SCHONT

Mit ihrem Green Deal will die EUKommission die Treibhausgas-Emissionen
des Verkehrssektors bis 2050 um 90 %
senken. Dafür muss der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger am Modal
Split deutlich steigen; allein der Anteil
der Bahn am europäischen Güterverkehr
soll sich verdoppeln. Die VTG AG arbeitet
aktiv an dieser Generationenaufgabe
mit und leistet einen entscheidenden
Beitrag, um die Schiene für ihre
große Zukunftsaufgabe leistungsfähig
zu machen.

EIN GÜTERZUG KANN BIS ZU 52 LKW ERSETZEN

Ouelle: VDV





EIN BELADENER GÜTERZUG VERURSACHT BIS ZU

WENIGER CO₂-EMISSIONEN
ALS EIN LKW-TRANSPORT

Die Bahn verursacht außerdem nur 3,8 % der Verkehrsfolgekosten für die Gesellschaft, auf den Straßenverkehr entfallen 94,5 %. Den Hauptanteil an diesen Kosten haben Unfälle mit 41 %, Klimafolgen machen 18 % aus.

Quelle: Allianz pro Schiene



25 % DER TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN IN DER EU.



ABER NUR

0,4 %

DIESER EMISSIONEN
ENTFALLEN AUF DEN
VERKEHRSTRÄGER SCHIENE.

Dazu kommt: Die Schiene ist das einzige Verkehrsmittel, das zwischen 1990 und 2017 die Emissionen und den Energieverbrauch kontinuierlich gesenkt hat und dabei zunehmend erneuerbare Energiequellen nutzt.

Quelle: Statistical Pocketbook 2020



MIO. TONNEN CO WERDEN JEDES JAHR DURCH DIE FÖRDERUNG DES KOMBINIERTEN VERKEHRS EINGESPART.

Und das seit 20 Jahren. Der fliegende Wechsel zwischen Straße, Schiff und Schiene ist auch eine Folge des technischen Fortschritts im Intermodalverkehr, der das Be- und Entladen von Wagen mit den verschiedensten Gütern erleichtert.

Quelle: BMVI

38 BESTÄNDIG IM WANDEL
BESTÄNDIG IM WANDEL

TEAM-GEIST

Wir schaffen das nur gemeinsam: Das gilt in der Logistik ebenso wie bei der Bewältigung unserer gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen. Die VTG AG engagiert sich für Projekte, die in diesem Geiste Menschen zusammenbringen und das Beste aus ihnen herausholen.



Große Vorbilder: Die Basketball-Profis der Hamburg Towers sind Botschafter für die Jugendarbeit des Vereins.



Fit bleiben in der Home schooling-Pause: Über Twitch und Zoom geben die Towers Schulkindern Sportunterricht.

Als die Hamburg Towers in der Covid-19-Pandemie ihren Spielbetrieb einstellen mussten, stand eine Frage im Raum: Wie reagieren die Sponsoren des Basketball-Clubs? "Dass VTG als unser Connecting-Worlds-Partner sofort gesagt hat: ,Wir stehen zum Verein – schließlich kommt es gerade in Krisenzeiten auf zuverlässiges Teamplay mit den Förderern an', war ein ganz starkes Signal", sagt Towers-Mitgründer Jan Fischer.

Die Unterstützung sichert nicht nur die finanzielle Stabilität des Erstligavereins, sondern auch die wichtige Jugendarbeit der Towers in einem der weniger wohlhabenden Stadtteile Hamburgs. Denn die Towers sind mehr als ein Basketball-Club. Das Team ist aus dem Verein "Sport ohne Grenzen" hervorgegangen, der seit 2006 Jugendlichen über den Sport soziale Kompetenzen vermittelt. "So etwas kostet Geld, und mit einem Profiteam hat man da ganz andere Möglichkeiten, weil man sichtbarer wird",

sagt Fischer. "Dazu kommt: Wenn Profispieler in der Halle stehen und etwas über gesunde Ernährung und ein positives Miteinander erzählen, über Disziplin und das Aushalten von Rückschlägen, dann hat das für die Kids eine ganz andere Bedeutung."

Gleich in der ersten Saison, in der VTG Connecting-Worlds-Partner und damit Hauptförderer des Vereins wurde, haben die Wilhelmsburger den Meistertitel in der 2. Liga geholt und sind damit in die easyCredit Basketball Bundesliga aufgestiegen. Aber nicht nur das sportliche Potenzial, sondern vor allem die starke Jugendarbeit des Vereins hat VTG überzeugt. "VTG versteht, was wir machen", sagt Fischer. "Wir treffen dort immer auf offene Ohren, wenn wir mit neuen Ideen kommen." Zum Beispiel mit der Idee für das virtuelle Trainingsprogramm "Dig(g)i Break". Über die Video-Plattformen Zoom und Twitch bieten die Towers Live-Trainings für alle Schülerinnen und Schüler an, die sich in der Homeschooling-Pause fit halten wollen.



Zielstrebig: Abdulai Jallah konnte seine Ausbildung vorzeitig abschließen und macht jetzt den Meister.

Mit dem integrativen Ausbildungsprogramm VTG RailTrain unterstützt die VTG AG bereits im vierten Jahrgang Jugendliche beim Start in das Berufsleben – und einer der ersten Absolventen ist auf dem Weg in die Meisterschule. Abdulai Jallah kam 2014 aus Liberia nach Deutschland, 2017 begann er im ersten RailTrain-Jahrgang die Ausbildung zum Konstruktionsmechaniker.

Das Programm steht jungen Menschen offen, die es aufgrund unterschiedlichster Hürden schwerer haben als andere, einen Ausbildungsplatz zu finden. "RailTrain ist eine Lebensschule", sagt Programmleiter Thomas Mombrei. "Es geht nicht nur um die Lehrinhalte, sondern auch um Werte, Würde und Respekt."

Unterstützt wird das Programm auch von externen Dozenten, einem Sozialpädagogen sowie zwei Ausbildungsmeistern – beste Voraussetzungen für Menschen wie Jallah, die ihren Weg finden wollen. "Am Anfang sind dreieinhalb Jahre eine sehr lange Zeit. So lange am Ball zu bleiben, ist schwierig", sagt Jallah. Dennoch konnte er die Ausbildung vorzeitig abschließen und arbeitet nun im mobilen Werkstattservice. An seinem Job schätzt er Eigenständigkeit und Verantwortung. Und Jallah hat schon weitere Pläne: "Ich möchte mich weiterqualifizieren. Mein großes Ziel ist es, meinen Meister zu machen." Die VTG AG wird ihn auf seinem Weg weiter unterstützen: Das Unternehmen übernimmt die Kosten für die Meisterschule und stellt den 23-Jährigen für die Weiterbildung frei.

Alle RailTrain-Absolventen des ersten Jahrgangs haben nicht nur ihre Abschlussprüfungen erfolgreich bestanden, sondern auch den Sprung in eine dauerhafte Beschäftigung geschafft – ob bei VTG selbst oder bei anderen Unternehmen bzw. Kooperationspartnern.



Anerkennung: Hamburgs

Erster Bürgermeister

"VTG RailTrain ist ein echtes Erfolgsmodell, mit dem wir einen aktiven Beitrag für die Jugendlichen in unserer Stadt leisten."

DR. HEIKO FISCHER, VORSITZENDER DES VORSTANDS DER VTG AG



42 BESTÄNDIG IM WANDEL ENGAGEMENT
ENGAGEMENT BESTÄNDIG IM WANDEL 43

Die größte Logistikleistung bei VTG wird jeden Tag auf einer Obstwiese neben einer Bahnstrecke im Stadtteil Othmarschen erbracht. Hier leben die vier Bienenvölker. für die VTG eine Patenschaft übernommen hat – ein Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt. "Anders als viele Wildbienen sind Honigbienen nicht auf eine Pflanze festgelegt, sondern bestäuben alles, was Nektar und Pollen liefert", sagt Imkerin Sylvia Linn, deren Start-up "Honigwerk Hamburg" die vier Völker betreut. Städte wie Hamburg mit seinen vielen Grünanlagen sind für die fleißigen Insekten ein echtes Eldorado. Die große Blütenvielfalt schmeckt man auch, findet Linn: "Der Honig in der Stadt ist sehr facettenreich!" Sie ist immer wieder fasziniert von der Sammelleistung der Insekten. In ihrem kurzen Leben sammelt eine Biene einen halben Teelöffel Honig, dafür fliegt sie pro Tag im Schnitt 85 Kilometer und bestäubt bis zu 1.000 Blüten. "Wenn man dann noch bedenkt, dass ein Bienenvolk pro Jahr

etwa 80 Kilogramm Honig selbst als Nahrung braucht und wir trotzdem noch 20 bis 30 Kilogramm Honig ernten können, ist das schon sehr beeindruckend."

Um so wichtiger ist es VTG, für die Bedeutung dieser Insekten und der Biodiversität zu werben. Als süße Überzeugungshilfe erhalten Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den VTG-Honig und andere umweltfreundliche Produkte, die sich beispielsweise aus Bienenwachs fertigen lassen, zum Ausprobieren. Die Schwarmintelligenz der fliegenden Logistikspezialisten, aber auch die Umweltverträglichkeit passen hervorragend zu den nachhaltigen und mobilen "Verpackungsund Transportlösungen" von VTG rund um die Schiene. Und schließlich sind Bienen die wichtigsten Bestäuber von Kulturpflanzen. Sie helfen somit, unsere Grundversorgung zu sichern, ähnlich wie dies der Schienengüterverkehr für den Warenfluss in Europa übernimmt.





Gut versorgt:

Die VTG-Bienen finden
in Hamburgs Parks
und Gärten eine
reiche Blütenvielfalt.

44 BESTÄNDIG IM WANDEL ENGAGEMENT





IMPRESSUM

HERAUSGEBER

VTG Aktiengesellschaft Nagelsweg 34 20097 Hamburg www.vtg.de

KONTAKT

Telefon: +49 40 23 54-0 E-Mail: info@vtg.com

BILDNACHWEISE

Titel: Getty Images/mf-guddyx, S. 2: VTG/Frank Reinhold, S. 4: VTG/Tom Kleiner, S. 8: Getty Images/mf-guddyx, S. 10: VTG/Florian Lein, S. 12: Shutterstock, S. 15: Getty Images/Abstract Arial Art, S. 16: VTG/Frank Reinhold, S. 18: VTG/Christiane Koch, S. 19: VTG, S. 20-21: VTG, S. 22-24: Christian Kerber, S. 25: VTG/Frank Reinhold, S. 26: Markus Heimbach, S. 27-35: Christian Kerber, S. 30-31: Creative Market/Elegant Solution, S. 36: VTG, S. 37: Christian Kerber, S. 38-39: Creative Market/Elegant Solution, S. 40: Dennis Fischer, S. 41: Getty Images/Westend61, S. 42-43: VTG/Patrick Lux, S. 44-45: HONIGWERK HAMBURG, S. 46: Tobias Buckhorn

CONNECTING WORLDSWITH MOBILE INFRASTRUCTURE

