

POLITIKBRIEF DER VTG AG

Juni 2018

INNOVATIONEN AUF DER SCHIENE: NEUE TECHNOLOGIEN FÜR EINE SMARTE GÜTERBAHN

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf der Straße gibt es kontinuierlich Neuerungen – Handbremse, Zündschloss und Fensterheber gehören schon bald der Vergangenheit an, inzwischen geht vieles auf Knopfdruck oder voll automatisiert.

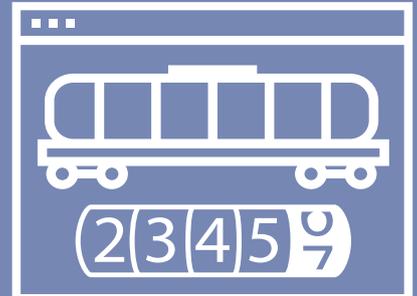
Auf der Schiene haben es technische Weiterentwicklungen noch schwerer. Warum das so ist und was wir dennoch gemeinsam mit Politik und Partnern für eine Modernisierung des Schienengüterverkehrs tun, zeigen wir Ihnen in diesem Politikbrief. Denn unsere Teams arbeiten jeden Tag daran, die Schiene noch einfacher, effizienter, ökologischer, lei-



ser und digitaler zu machen. Im Interesse unserer Kunden, aber auch von Natur und Gesellschaft.

Eine anregende Lektüre wünscht

Dr. Heiko Fischer
Vorsitzender des Vorstands



150.000 STRECKENKILOMETER

sollen die Innovativen Güterwagen von VTG und DB Cargo bis Ende 2018 zurücklegen. Lesen Sie mehr zu diesem spannenden Projekt auf der umliegenden Seite.

WIE KOMMT DIE IDEE AUF DIE SCHIENE? DER LANGE WEG NEUER TECHNOLOGIEN

DIE IDEE



Egal ob am grünen Tisch entwickelt oder direkt aus der Praxis: Die VTG versucht, ihr Angebot kontinuierlich zu verbessern und die Schiene intelligenter zu machen.

TECHNISCHE UMSETZUNG



Wie kann man die Idee in die Praxis bringen? Daran tüfteln unsere Ingenieure – und müssen dabei einige Hürden nehmen, zum Beispiel die fehlende Stromversorgung am Wagen.

DER PRAXISTEST



Zudem muss die Technik erprobt werden – in der Regel mindestens ein Jahr, um die Funktionsfähigkeiten bei unterschiedlichen Außentemperaturen in der Praxis sicherzustellen.

AUFNAHME IN DIE REGELWERKE



Egal ob übergeordnete Richtlinien oder der Vorschriftenkatalog eines jeden einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmens: Die neue Technik muss überall ordnungsgemäß erfasst werden.

SCHULUNG DES PERSONALS



Was gilt es im Umgang mit der neuen Technik zu beachten? Das Personal an sämtlichen Umschlagplätzen muss entsprechend unterwiesen werden.

AUSRÜSTUNG DER WAGENFLOTTE



Ist das alles geschafft, kann die Innovation ausgerollt werden. Nun gilt es „nur noch“, die Wirtschaftlichkeit und die jahrzehntelangen Investitionszyklen zu berücksichtigen.

FEATURES FÜR DIE SCHIENE VON MORGEN – DAS PROJEKT „INNOVATIVER GÜTERWAGEN“ IGW

Gefördert durch das BMVI und in Kooperation mit der DB Cargo erprobt die VTG bis Ende 2018 innovative Entwicklungen für den Güterwagen der Zukunft. An insgesamt vier verschiedenen Waggonmodellen – darunter ein Kessel- und ein Containertragwagen der VTG – werden neuartige Funktionen getestet, um Gütertransporte auf der Schiene leiser, energieeffizienter und wirtschaftlicher zu machen.

DIGITALE BREMSANZEIGE

erleichtert die Kontrolle der Bremsen und erhöht so die Sicherheit

STROMLEITUNG

um die Potenziale der Digitalisierung voll nutzen zu können

AUTOMATISCHE MITTELPUFFERKUPPLUNG

beschleunigt das Zusammenstellen von Zugverbänden und spart so Zeit und Kosten

DREHGESTELLE

mit Gummifederung für positive Auswirkungen auf Lärm, Energieverbrauch und Verschleiß

SCHEIBENBREMSE

mit deutlich geringerem Gewicht als Vorgängermodelle ermöglicht höhere Zuladung



Alle Wagen sind mit modernen Telematikmodulen ausgestattet. Auf Basis dieser Hardware bietet die VTG bereits heute neue, digitale Dienstleistungen an, um den Güterverkehr auf der Schiene attraktiver zu machen.

WARUM HABEN ES WICHTIGE INNOVATIONEN AUF DER SCHIENE OFT SCHWER? DAS BEISPIEL „AUTOMATISCHE MITTELPUFFERKUPPLUNG“

Auch heute noch kann kein Zugverband zusammengestellt werden, ohne dass ein Mensch Hand anlegt. Eine schweißtreibende Tätigkeit, an der sich seit der Einführung der Schraubekupplung Mitte des 19. Jahrhunderts in Europa nur wenig verändert hat. Die flächendeckende Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung ist **EINER DER GRÖSSTEN HEBEL, UM DIE EFFIZIENZ DER SCHIENE ZU STEIGERN**. Wirklich neu ist die Idee nicht: Bereits in den 1960er Jahren gab

es Bemühungen, die Technik einzuführen. Sie scheiterten, weil quasi der gesamte Schienenverkehr europaweit über Nacht hätte umgerüstet werden müssen – logistisch und finanziell unmöglich. Aktuell arbeitet die VTG mit Partnern an Insellösungen, um die Technologie überhaupt voranbringen zu können. Inzwischen gibt es Systeme, die gestaffelt eingeführt werden können, da sie auch mit der alten Schraubekupplung kompatibel sind. **GRÖSSTE HÜRDE BLEIBT**

DIE FINANZIERUNG: Rund 8.000 Euro kostet die Umrüstung eines Wagens, bei einem Neubau fallen 5.000 Euro zusätzliche Kosten an. Diese finanzielle Belastung trifft dabei den Wagenhalter, während von der Effizienzsteigerung andere profitieren. Eine **GEZIELTE STAATLICHE FÖRDERUNG DER UMRÜSTUNG** – im Idealfall auf europäischer Ebene – könnte die Schiene an dieser Stelle deutlich voranbringen und den Verkehrsträger langfristig stärken.

IHR KONTAKT ZUR VTG

Wir wollen mit Ihnen in den Dialog treten. Kommen Sie gerne bei allen Fragen rund um den Schienengüterverkehr auf uns zu. Wir helfen Ihnen weiter. Mit Zahlen, Fakten und Einschätzungen.

IHRE ANSPRECHPARTNERIN

GUNILLA PENDT
Leiterin Konzernkommunikation

☎ +49 40 2354-1341
✉ publicaffairs@vtg.com

VTG Aktiengesellschaft
Nagelsweg 34
D-20097 Hamburg
www.vtg.com