



INTERNATIONAL UNION  
OF RAILWAYS

## PRESSEMITTEILUNG Nr. 11/2015

---

### **Abschlusskonferenz des EU-Projekts SUSTRAIL für Schienengüterverkehrssysteme in Brüssel – Vorstellung der Ergebnisse**

*Die nachhaltige Güterbahn: Auslegung von Güterwagen und Gleisen für höhere Tonnagen bei optimierter Verfügbarkeit zu geringeren Kosten*

(Brüssel, 21. Mai 2015) Das SUSTRAIL-Konsortium und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) veranstalteten heute die Abschlusskonferenz von SUSTRAIL in der Königlich Flämischen Akademie in Brüssel und stellten den Teilnehmern des Bahnsektors – Industrie, Forschung, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern – die wesentlichen Aspekte und Ergebnisse des Projekts vor. Ferner wurde über die Nutzung der im Projekt erarbeiteten Lösungen informiert, die den Bedürfnissen der Bahnen sowie den Bahnorganisationen auf EU- und internationaler Ebene entsprechen.

Die Arbeiten des von der EU-Kommission im Rahmen des 7. RPFE teilfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsprojekts erstreckten sich von Juni 2011 bis zum 31. Mai 2015. Zielsetzung dabei war es, dem Schienengüterverkehr unter Zugrundelegung folgender Annahmen eine bessere Marktposition zu verschaffen:

- Nachfragesteigerung des gesamten Güterverkehrsvolumens von rund 40% (in Tonnenkilometern) bis 2030 und von 80% bis 2050;
- Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger (wie Schiene oder Binnenschifffahrt) für Strecken über 300 km von 30% bis 2030 und von 50% bis 2050.

Hans-Günther Kersten, Leiter der UIC-Abteilung Güterverkehr, leitete die Konferenz im Namen der UIC ein, indem er auf die wichtige Rolle der UIC bei der Verbreitung der Projektergebnisse hinwies, denn der Austausch von Know How unter den Mitgliedern ist eine der wesentlichen Aufgaben des Verbandes: „SUSTRAIL setzte sich ehrgeizige Ziele, die auch erreicht wurden. Bei den Arbeiten wurde der Systemansatz zu Grunde gelegt, der nunmehr Standard in allen Forschungsprojekten wird. Die Betrachtung des Systems als Ganzes, einschließlich des Zusammenwirkens zwischen Schiene und Rad führte zu greifbaren Neuerungen in Form gleisfreundlicher Drehgestelle, die die Infrastruktur schonen.“

Der Vertreter der EU-Kommission, Dr. Gerhard Troche, wies in seiner Eröffnungsrede auf die wesentlichen Herausforderungen im Hinblick auf Qualität, Kosten und Service hin, mit denen der Güterverkehr konfrontiert ist, und ging ferner auf die erforderlichen politische Unterstützung ein. Insbesondere betonte er die Bedeutung des Weißbuchs für Verkehr, das die Vision für den Schienengüterverkehr 2050 zeichnet. Dort wird auf energieeffiziente Verkehrsträger und auf eine verstärkte Kooperation der Infrastrukturbetreiber gesetzt, was zur Optimierung der Kapazitäten, Harmonisierung der Standards und letztendlich einem kundengerechten Schienengüterverkehr führen soll. Dies stelle eine der Hauptinitiativen der Kommission zur Revitalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs dar und leiste einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Verkehrsweißbuchs.

Unter anderem wurden folgende Themen vorgestellt:

- Integrierter Ansatz für ein leistungsfähigeres Schienengüterverkehrssystem (D'Appolonia)
- Güterzug der Zukunft (Universität Huddersfield)
- Neue Radprofile (Lucchini, Politecnico di Milano,
- Optimierte Bremssysteme (KES GmbH)
- Leichtbaulösungen für Drehgestelle und Wagenkästen (Newrail)
- Zustandsüberwachung von Güterwagen und Gleisen (Mermec)
- Leistungsorientierte Bauweise für ein instandhaltungsarmes Gleis (Network Rail, D'Appolonia)
- Optimierte Schotter- und Tragschichten (D'Appolonia)
- Weichen und Kreuzungen (Universität Huddersfield)
- Streckenseitige Zustandsüberwachung (Mermec)
- Business Case (Universität Leeds)
- LCC- und RAMS-Analysen (Technische Universität Lulea)
- Nutzen für Anwender und Umwelt (Universität Leeds)
- Technische Umsetzung (Network Rail, Gruppo CLAS)

Die Leiter der einzelnen Arbeitspakete des Themenbereichs Güterzug der Zukunft, in deren Rahmen ein umweltfreundliches, leichtes und leises Drehgestell mit verbessertem Fahrwerk entwickelt werden sollte, stellten die Ergebnisse der Versuche und Studien zu einem Drehgestell-Prototyp vor.

Insbesondere gingen sie dabei auf die einzelnen Parameter, Konzepte und Problemstellungen im Planungs- und Testprozess ein. Ferner wurde erläutert, wie ein optimiertes Bremssystem implementiert werden konnte. Der ganzheitliche Ansatz führte zum Erfolg. Nun müssen die Projektergebnisse in die Normen, wie in die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität, in die EU-Gesetzgebung oder in die CEN-Normen eingearbeitet und auch in Form von Leitlinien und Empfehlungen der UIC veröffentlicht werden.

## KONTAKT

Isabelle De Keyzer, Verbreitung der Informationen aus EU co-finanzierten F&E-Projekten: [dekeyzer@uic.org](mailto:dekeyzer@uic.org)

Helen Slaney, Kommunikationsabteilung, [slaney@uic.org](mailto:slaney@uic.org); [com@uic.org](mailto:com@uic.org)