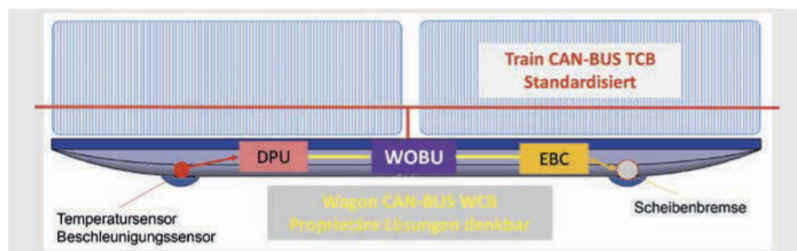


Neue intelligente Güterwagen bald im Testbetrieb



Grafik: CFW

Der intelligente CFW-Güterwagen mit EBC (Electronic Brake Control), DPU (Data Processing Unit) und Wobu (Wagon on-board unit) zur sicheren Verwaltung der Wagen- und Zugintegrität

VPI-Symposium Wie lässt sich der Güterverkehr weiterentwickeln? Und welche Techniken an den Güterwagen sind notwendig, um die Bahn wettbewerbsfähiger zu machen? Dies war Thema auf dem 9. Symposium des Verbandes der Güterwagenhalter – dem VPI in Hamburg.

Die in der Initiative „Competitive Freight Wagon“ (CFW) beteiligten Unternehmen haben den Produktionsprozess im Schienengüterverkehr komplett hinterfragt und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass letztlich drei Produktionsverfahren Zukunft haben werden: Der Punkt-zu-Punkt Verkehr (P2P) mit einem pendelnden Ganzzug, der Ringzug CTL (Closed Ring Loop), auch ein Ganzzug in fixer Formation, und schließlich der Ringzug OTL (Open Train Loop) mit der Möglichkeit, autonome Wagen als Einzelwagen ein- und auszufädeln. Vorgesehen sind zwei Wagentypen: für Container und Wechselbrücken ein Zweiachser mit 40 t Gesamtgewicht und zugelassen für 160 km/h und ein Vierachser für schwere Güter mit 100 t Gesamtgewicht. Der Zug ist dabei komplett vernetzt und an den Enden über automatische Kupp-

lungen mit der Lokomotive verbunden. Nun hat Maxim Weidner von Contraffic ein Migrationskonzept vorgelegt, dabei ist das Vermietunternehmen Ermewa mit an Bord. Danach sollen als Phase 1 die P2P- und CTL-Wagen, die nicht UIC-kompatibel sein müssen, in drei bis fünf Jahren eingeführt werden. Nun wollen die CFW-Partner bis Mitte 2019 auf Basis bestehender Verkehre und Kundenbeziehungen ein reales Betriebs- und Einsatzkonzept für die Erstanwendung ausarbeiten. Anschließend erfolgt die Definition der Waggonkomponenten wie Wagenkasten, Fahrwerk und die elektrische Ausrüstung einschließlich der Wagenintelligenz. Darüber hinaus soll die Lieferantenstruktur für den Bau der neuen Güterwagentechnologie festgelegt werden. Der bzw. die Prototypen sollen bereits im April 2020 entwickelt sein, der Bau soll bis Mitte 2021 erfolgen.

Automatische Zugbildung dank DAK

Dass der innovative Güterwagen allein nicht ausreicht, sondern dass erst der intelligente Güterzug die Wettbewerbsfähigkeit wirklich steigert, davon ist der

Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS) überzeugt, aus dem Stefan Hagenlocher, geschäftsführender Gesellschafter der hwh Ges. für Transport- und Unternehmensberatung mbH, berichtete. Erst dann lässt sich der hohe manuelle Aufwand der Zugbildung einsparen. Das alles entscheidende Element, um aus dem innovativen Güterwagen den intelligenten Güterzug zu machen, ist die Entwicklung der DAK – der Digitalen Automatischen Kupplung. Deren Entwicklung soll in drei Schritten erfolgen – zunächst soll nur die Stromleitung übertragen werden, dann in Schritt Zwei der Datenbus und schließlich in Schritt Drei das ferngesteuerte automatische Entkuppeln. Der Druck in Richtung Automatisierung nimmt laut Hagenlocher auch wegen des großen Personalmangels immer weiter zu. So wollen die SBB schon im Februar 2019 rund 100 Containerwagen mit den 5L-Techniken, darunter auch der AK, beschaffen. Bis 2022 wollen die SBB sogar rund 1000 neue 5L-Güterwagen gekauft haben.

Über einen weiteren wichtigen Baustein für den intelligenten Güterzug bzw. dessen Implementierung – die automatische Bremsprobe – berichtet Marin Joch von PJM. Zusammen mit den Güterbahnen SBB Cargo, RCA der ÖBB und Mercitalia der FS hat PJM ein System entwickelt, einschließlich eines lokalen Funksystems innerhalb des Zugverbandes. Das im Sicherheitsstandard SIL 2 ausgebaute Netz hat offene Schnittstellen und ermöglicht eine sichere Kommunikation mit allen ausgestatteten Wagen auch anderer Halter. SBB Cargo unterzieht die automatische Bremsprobe bereits einem Praxistest. RB 21.1.19 (cm)

Quelle: Rail Business 21.01.2019