



Anerkennung der ZfP-Prozesse von Werkstätten

Der VPI hat zusammen mit der W.S.cert GmbH ein Programm für die Zertifizierung der ZfP-Prozesse (ZfP: zerstörungsfreie Prüfung) von Instandhaltungswerkstätten entwickelt („NDT RAILWAY“). Die technischen Anforderungen an die ZfP-Prozesse wurden in einer VPI-Spezifikation „Anforderungen an Werkstätten, die zerstörungsfreie Prüfungen an Fahrzeugen und deren Komponenten im Sektor Eisenbahn-Instandhaltung durchführen“ zusammengefasst. Diese Spezifikation soll eine europaweit einheitliche „Best Practice“ bei der Durchführung der ZfP in den Werkstätten gewährleisten. Sie berücksichtigt bezüglich ZfP die Anforderungen des VPI-Leitfadens, die Anforderungen der DIN 27201-7:2014 und der EU-VO 445/2011 (ECM-Verordnung).

Die organisatorischen und formalen Anforderungen an den Anerkennungsprozess sind in dem Zertifizierungsverfahren „NDT RAILWAY“ beschrieben (über die VPI-Geschäftsstelle beziehbar), das die Anforderungen der EN 17065 (Anforderungen an Produktzertifizierungsstellen) und der EN 17067 (Anforderungen an Produktzertifizierungsprogramme) erfüllt.

Zur Gewährleistung der fachlichen und organisatorischen Kompetenz der dritten Stellen, die die ZfP-Prozesse in den Werkstätten zertifizieren, setzt der VPI zukünftig von diesen Zertifizierungsstellen die Erfüllung der Anforderungen der EN 17065 und des Zertifizierungsprogramms „NDT RAILWAY“ oder etwas Vergleichbares voraus.

Technische Informationsveranstaltungen zur Überarbeitung des Moduls 09 ZfP des VPI-Instandhaltungsleitfadens

Das Modul 09 ZfP des VPIILF wurde überarbeitet. VPI bietet hierzu in Zusammenarbeit mit Werkstoff Service Essen (W.S.E.) eine technische Informationsveranstaltung (TIV) an. Da die Teilnehmerzahl begrenzt ist und mit hoher Nachfrage gerechnet wird, findet diese TIV am 29./30. 9.2015 und am 20./21.10. 2015 jeweils in Essen statt. Einladungen mit Programm und Anmeldeformularen werden rechtzeitig versandt.

Terminvormerkung

VPI-Neujahrsempfang, 11.1.2016
VPI-Symposium, 12.1.2016
Jeweils im Hotel Hafen Hamburg

Neuer Gesetzentwurf

Tempobegrenzungen bremsen das Lärmziel 2020 aus

Die Wagenhalter in Deutschland investieren viel, um in Zukunft leiser zu werden. Ein neuer Gesetzentwurf aus dem Bundesverkehrsministerium droht diese Anstrengungen nun verpuffen zu lassen. Denn auch Wagenhalter, die bereits auf leise Bremsen umgerüstet haben, sollen künftig durch Geschwindigkeitsbegrenzungen bestraft werden.

Die Investitionen, die private Halter für die Umstellung ihrer Flotten aufbringen müssen, gehen in die Milliarden. Dennoch werden sie bis Ende 2020 die Aufgabe stemmen und ihre Waggons komplett mit Flüsterbremsen ausrüsten. In Sachen Lärmreduzierung halten die Privaten Wort. Dies, so die Erwartung der Halter, muss ebenso für die Bundesregierungen gelten. Die Regierung muss nun ihrerseits die im aktuellen Koalitionsvertrag formulierte Absicht umsetzen, ab 2020 keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren zu lassen.

Ein Gesetzentwurf mit verheerenden Folgen

Danach sieht es nun im ersten Entwurf einer gesetzlichen Regelung zum Schienenlärm aus dem Bundesverkehrsministerium nicht aus. Vielmehr wird hier eine Lärmreduzierung des Schienengüterverkehrs durch Geschwindigkeitsbegrenzungen festgeschrieben. Ein Vorschlag, der so in mehrfacher Hinsicht verheerende Folgen hätte.

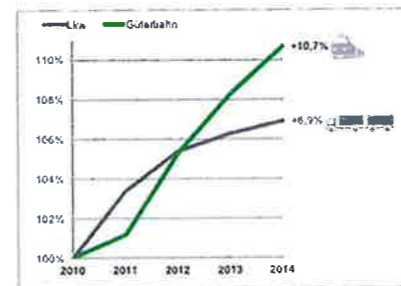
Zum einen reduziert eine solche Maßnahme die ohnehin knappe Ressource Schieneninfrastruktur künstlich weiter. Wer die mögliche Streckengeschwindigkeit nicht ausnutzt, vermindert den Durchsatz. Die Folgen wären einschneidend: Eine Geschwindigkeitsbegrenzung in den Nachtstunden bewirkt eine Beförderungszeitverlängerung von 24 Prozent und Kapazitätsverluste von 20 Prozent. Das Transportaufkommen

reduziert sich so um bis zu 30 Prozent. Zu diesem Ergebnis kam bereits das im Oktober 2014 durch VIA Consulting & Development GmbH und Railistics GmbH erstellte Gutachten zur „Folge von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen“, das unter Federführung des VDV und unter Beteiligung des BDI und VPI in Auftrag gegeben worden war. Nachzulesen ist das Gutachten auf der VPI-Website www.vpihamburg.de im Downloadbereich.

Zum anderen bestraft die Regelung gerade die Halter, die hohe Investitionen in Lärmreduzierung getätigt haben. Wird die Möglichkeit eingeräumt, auch nach 2020 noch mit lauten Wagen auf dem deutschen Schienennetz zu verkehren – wenn auch nur mit gedrosselter Geschwindigkeit – werden die Halter aus dem Ausland ihre Flotten nicht auf leise Waggons umstellen.

Technik

Rollgeräusche sind die Hauptquelle für den Lärm, der heute von Güterzügen ausgeht. Mit den neuen Verbundstoff-Bremssohlen ist es uns möglich, die Rad-Schiene-Lärmemission um zehn Dezibel zu senken. Anders als die alte Grauguss-Bremstechnik rauhen die sogenannten Flüsterbremsen die Räder nicht auf. Im Gegenteil, sie glätten die Laufflä-



Die Preisentwicklung zwischen Schiene und Straße verläuft negativ für die Schiene (Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis des Statistischen Bundesamts: Fachserie 17 Reihe 9.2. 2014 = 3. Quartal 2014).

Die Konsequenz: Während die deutschen Halter die hohen Kosten für die Flottenumstellung und die Folgen der Geschwindigkeitsbegrenzung tragen müssen, können und werden ausländische Halter weiter kostengünstig mit lauten Waggons auf dem deutschen Netz fahren. In einem europaweit freizügig verkehrenden Schienengüterverkehr ist es faktisch kaum möglich, Züge aus ausschließlich leisen Wagen zu bilden. Die Halter leiser Waggons werden deshalb am Ende genauso bestraft wie die mit lautem Fuhrpark.

chen. Der Effekt ist beeindruckend und deutlich hörbar: Ein glattes Rad auf glatter Schiene halbiert die Lärmbelastung. Das menschliche Ohr nimmt dies als eine Halbierung des Lärms wahr. Die neuen Verbundstoff-Bremssohlen kommen in den meisten TSI Noise konformen Neubauwagen zum Einsatz. Wagen im Bestand sollen bis 2020 ebenfalls auf die leisen Sohlen umgerüstet werden.

GRAFIK: VPI E.V.

SGV, Umwelt und Anwohner wären die Verlierer

Die Bundesregierung hat sich ambitionierte Ziele bezüglich der Reduzierung der Treibhausgase gesteckt. Diese wird sie nur erreichen, wenn der Transport auf der Schiene gestärkt und mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird. Davon sind wir weit entfernt. Der Anteil des

Umstellung und Förderung

Die Halter im VPI stellen ihre Flotten bis Ende 2020 auf Wagen mit lärmindernder Bremstechnik um. Dabei modernisieren die privaten Halter ihre Flotten sukzessiv und stellen auf moderne Wagen mit leisen Komposit-Bremssohlen um. Sie tun dies schon jetzt aus eigener Kraft und ohne öffentliche Förderung. Bereits 19.000 neue leise Waggons rollen auf der Schiene und jährlich kommen 3500 leise, neue Waggons dazu. Ende 2020 werden das 40.000 Waggons sein. Der Rest von circa 30.000 Bestands-Waggons wird bis Ende 2020 auf LL-Sohlen umgerüstet. Diese Umrüstung fördert die Bundesregierung direkt mit 50 Prozent der normierten Umrüstkosten. Das sind maximal laufleistungsabhängig 211 Euro pro Achse. Für einen vierachsigen Standardwagen bekommt der Halter, der die Umrüstkosten trägt, maximal 844 Euro. Die andere Hälfte wird im Zuge des lärmabhängigen Trassenpreissystems an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausgeschüttet. Versuche der Halter, diese Förderung von den EVU weitergeleitet zu bekommen, sind bisher erfolglos geblieben. Ein umrüstender Halter bleibt demnach auf der Hälfte seiner Investitionskosten sitzen. Hinzu kommen die erheblich höheren Betriebskosten durch Mehraufwand bei der Wartung.

Schienengüterverkehrs am Modal Split sinkt. Im letzten Jahr ist er um 0,7 Prozent auf 16,8 Prozent gesunken. Vermutlich wird der Anteil des Schienengüterverkehrs in diesem Jahr unter 16 Prozent fallen. Die Kostenschere zwischen Straße und Schiene geht immer weiter auseinander (s. Abbildung). Gleiche Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern sind zur Zeit nicht gegeben. Mit externen Kosten wird vor allem die Schiene belastet. Vernachlässigt werden hingegen die Systemvorteile der Schiene, wie eine 43-mal höhere Sicherheit gegenüber der Straße und die höhere Umweltverträglichkeit. Bestimmend ist aktuell ausschließlich die Lärmproblematik.

Wer nun Geschwindigkeitsbegrenzungen für die Schiene fordert, produziert viele Verlierer – und nur einen Gewinner. Auf der Verliererseite stehen die Umwelt, der Schienengüterverkehr und auch die lärmgeplagten Anwohner, die von einem Verbot lauter Waggons ab 2020 viel mehr profitieren würden. Auf der Gewinnerseite steht: die Straße. Der Modal Split dürfte sich durch diese erneute Belastung des Schienengüterverkehrs weiter zugunsten des Lkw verschieben.

Fazit: Nötig ist eine Politik mit Mut und Augenmaß!

Was Deutschland braucht, ist ein ausgewogenes Handeln der Politik, das alle Aspekte in eine zukunftssichere Balance bringt. Die Halter im VPI sind bereit, ihren Beitrag zu einem nachhaltigen, zukunftsfähigen und leisen Schienengüterverkehr zu leisten. Im Gegenzug sind Augenmaß und Mut der Politik gefordert, die gesteckten Ziele ohne Flurschaden zu erreichen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Schiene sind kein Beitrag hierzu.

Von Malte Lawrenz,
Vorsitzender
Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland e. V.