



Ist ein Großteil der Bahnwagen erst einmal dank anderer Bremssohlen leiser, wird es den viel lautereren Lokomotiven sowie den Gleisen an die Substanz gehen, um Lärm weiter zu mindern.

Viel Lärm um Schienenverkehr

BAHNVERKEHRE – So richtig gut geht es den Bahnen nie. Das hat viele Gründe. Neben den laufenden technischen und politischen Anforderungen an die Branche sind auch strukturelle Herausforderungen zu meistern.

VON UWE HEINS

Der Januar wurde in weiten Teilen durch das Thema „Bahnverkehre“ dominiert. Der Verband der Güterwagenhalter (VPI) veranstaltete in Hamburg sein 6. VPI-Symposium, Ende Januar gefolgt vom 9. Forum Güterverkehr in Bonn, gemeinsam organisiert vom Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

So nah sich die aktuellen Themen rund um Bahnverkehre auch standen, so verschieden waren die Ansatzpunkte der beiden Veranstaltungen und damit auch deren Teilnehmer. Naturgemäß lag der Fokus der Wagen-

halter auf technischen Aspekten, die ihrerseits Auswirkungen auf Operabilität und Kostenstrukturen haben. Über dieses wichtige Thema hinaus befasste sich eine Reihe von Referenten auf dem – schließlich auch mit zwei Tagen Dauer doppelt so umfangreichen Programm – BME/VDV-Forum mit übergeordneten Fragen der Infrastruktur, der Digitalisierung des Schienengüterverkehrs und Innovationen bei diesem Verkehrsträger.

Lärmschutz

Ein Update zum Lärmschutz im Schienengüterverkehr gab Malte Lawrenz (Aprixon Information Services und Vorsitzender des VPI). Seinen Worten zufolge ist das Thema in der Öffentlichkeit immer noch sehr präsent, inzwischen forderten Umweltverbände und Bürgerinitiativen bereits Nachfahrverbote. Eine überfraktionelle Abgeordnetengruppe „Bahnlärm“ habe sich im Bundestag formiert. Das BMVI arbeite an einem Schienengüterverkehrs-lärm-minderungs-gesetz.

Da ein nationales Verbot der Grauguss (GG)-Bremssohle nicht mit EU-Recht vereinbar wäre, könnten ab 2020 Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachfahrverbote angeordnet werden, um die Lärmbelastung zu vermindern. Beide Maßnahmen würden dem Schienengüterverkehr stark zusetzen: durch Erhöhung der Transportkosten um 10 Prozent, der Reduzierung des Transportaufkommens zugunsten der Straße um 30 Prozent und Verlängerung der Beförderungszeit um 25 Prozent.

Erschwerend kommt aktuell hinzu, dass DB Cargo (vormals „DB Schenker Rail“) durch wirtschaftliche Zwänge ihr Angebot dahingehend umstellen könnte, dass die Zugangebote und Verladestellen massiv ausgedünnt werden. Weniger Züge und damit weniger Wagen ergäben einen geringeren Ertrag, so dass sich der Neubau von lärmarmen Wagen für die DB nicht lohnen würde. Die Bundesregierung sei aufgefordert, so Lawrenz, Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, die einen wirtschaftlichen Schienengüterverkehr ermöglichen. Stattdessen werde der Schienengüterverkehr einseitig mit externen Kosten belastet: Umstellung der Flotten auf Flüsterbremse, EEG-Umlage, Trassenbepreisung.

Bis zum Jahr 2020 werden in Deutschland rd. 180.000 Bahnwagen verkehren, zu je einem Drittel werden dies Wagen der DB, der VPI-Mitgliedsunternehmen und ausländischer Halter sein. Das BMVI will im Laufe des Jahres 2016 evaluieren, ob 50 Prozent der in Deutschland verkehrenden Wagen lärmarm sind. Im Negativfall soll es zu den o.g. Verkehrsbeschränkungen kommen. Die Parameter der Evaluierung sind noch nicht bekannt, der VPI wird aber darauf hinwirken, dass als Bezugsgröße nicht allein das nationale deutsche Fahrzeugregister ausgewertet wird, da VPI-Mitglieder häufig auch im Ausland (lärmarme) Wagen registriert haben.

Wünschenswert wäre, so Lawrenz, eine lärmabhängige Spreizung der Trassenpreise um 30 Prozent ab 2020. Für alle (auch ausländische) Halter wäre das ein Signal, dass nur leise Wagen konkurrenzfähig laufen. Eine solche Regelung über Marktmechanismen wäre europaweit hoch wirksam, ohne den Verkehrsträger Schiene zu schwächen.

Eisenbahn und Logistik

Den Themenschwerpunkt Infrastruktur des 9. BME/VDV-Forums „Schienengüterverkehr“ eröffnete Gerd Deimel von Lanxess Deutschland und zugleich Sprecher der Initiative Infrastruktur im VCI. Er wusste damit zu beeindrucken, dass die dreimonatige Sperrung der Leverkusener Brücke im Verlauf der BAB A1 einen finanziellen Schaden für die Wirtschaft von 242 Mio Euro nach sich zog. Der Bau einer Ersatzbrücke wird 500 Mio kosten. Bei rechtzeitiger Planung und Bereitstellung der Finanzierung wäre eine Sperrung nicht nötig geworden.

Deimel konzidierte allerdings, dass die bundesweite Brückensanierung inzwischen „gut in Gang“ gekommen sei. Was allerdings nur für die Straßen gelte, nicht für die Bahnstrecken. Bei Brücken, Gleisen und Weichen gebe es noch Kapazitätsgengpässe.

Er beklagte zudem den Wegfall von 80 Prozent aller Anschlussgleise seit Mitte der 90er Jahre, als die seinerzeitige Bundesbahn privatisiert wurde. Dadurch würden unnötig viele Güter auf der Straße befördert, die über die Schiene gehen könnten.

Tadel fand er auch für die Politik der DB AG, dem Personenverkehr auf der Schiene übermäßigen Vorrang einzuräumen, was zu Lasten der Effektivität des Schienengüterverkehrs gehe.

Eine gute Nachricht überbrachte Hugo Gratza, Unterabteilungsleiter LA 1 Eisenbahnen im BMVI: Beschlossen sei inzwischen die Möglichkeit überjähriger Nutzung nicht verbrauchter Haushaltsmittel, was gerade

dem sehr langen Planungsvorlauf bei Schienenprojekten sehr entgegenkommen dürfte.

Der Problematik eingefrorener Weichen im Winter begegnet die Hamburg Port Authority (HPA) nach Aussage von Harald Kreft, Leiter Hafenbahn, mit Geothermie. Mit vergleichsweise einfacher Technik wird Bodenwärme dazu verwendet, die Weichen auf 7-8 °C effektiv zu „heizen“.

Dr. Thorsten Bieker, Vice President Rail & Site Service der BASF, präsentierte das neue Konzept der Substitution von Kesselwagen durch 45' Tankcontainer (siehe auch la 3/16, S. 26). Er prognostizierte, dass in 10-20 Jahren überall 75-Tonnen-Kräne verfügbar seien, mit denen die mächtigen Wechseltanks (66 t Nutzlast, 63.000 l) am Abgangs- und Zielort z.B. von und auf Automatic Guided Vehicles (AGV) umgesetzt werden können.

Hierzu wurden eigens entwickelte Tragwagen mit unterschiedlich Arretierzapfen (auch für Kombinationen heute gängiger Containergrößen) von der Wascosa geliefert. Auf der Hauptstrecke läuft der „Kesselwagen-Ersatz“ damit intermodal auf der Schiene, die „letzte Meile“ nimmt er im Einzelwagenverkehr. Bieker wünschte sich künftig mehr kombinierte Bahn-/Binnenschiffsterminals.

Lärm ist subjektiv

Alle reden über Lärm beim Schienenverkehr. Aber nicht jeder lebt im besonders davon betroffenen Rheintal. Wie also lässt sich akustische Belästigung, die in gewissem Maße individuell unterschiedlich wahrgenommen wird, vermitteln?

Die DB hat dazu Bildschirmterminals entwickelt, an denen sich Interessierte über Kopfhörer die Unterschiede zwischen Vorbeifahrten von Zügen mit andersartigen Bremssohlen, mit und ohne trassenseitigen Lärmschutzmaßnahmen und bei Kombinationen davon anhören können.

Auf diese Weise kann Lärm und dessen Minderung sehr plastisch zum Ausdruck gebracht werden, was der (vorläufigen) Beruhigung schlafloser Streckenanwohner dienlich ist.



Interessant und nicht jedem bewusst ist die Tatsache, dass sog. lärmarme Lokomotiven durchschnittlich 85dB erzeugen, lärmarme Güterwagen hingegen nur 79dB, was einer gefühlten Halbierung des Lärms entspricht. Dass es bei 96 dB – in etwa der Lärmentwicklung einer gewöhnlichen dieselelektrischen Lokomotive – noch möglich ist, Smalltalk und Fachgespräche zu führen, bewiesen die Teilnehmer am Neujahrsempfang des VPI im Foyer der „Elbkuppel“ im Hotel Hafen Hamburg. Ihnen genügte vermutlich das stolze Bewusstsein, durch konsequente Umrüstung der Güterwagen zur Lärmreduzierung beizutragen. Wenn es ansonsten zu laut ist, muss man halt lauter sprechen! – uh –

DB Schenker Rail wurde DB Cargo

Zum 1. März 2016 wurde die DB Schenker Rail AG umbenannt in DB Cargo AG. Die Marke „DB Schenker“ steht künftig für das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics. Hintergrund der Rückkehr zum Namen von vor 15 Jahren (von 2000 bis 2009 hieß es dann „Railion“) ist ein umfassender Umbau- und Verschlingungsprozess des gesamten Konzerns.



Vergleich des neuen 45-Fuß-Tankcontainer zu einem 20-Fuß-Standardtank