



Radsätze nach der Kontrolle.

Technische Kommission des VPI

Den Ursachen von Radbrüchen auf der Spur

Mehrere Radbrüche beschäftigten in letzter Zeit die Technische Kommission des VPI. Vor allem Containerwagen und Waggons des Kombinierten Verkehrs waren betroffen. Ein Adhoc-Meeting sollte Klarheit bringen und zu ersten Maßnahmen führen.

Die Technische Kommission des VPI nahm in jüngster Zeit mehrere gemeldete beziehungsweise bekannt gewordene Radscheibenanrisse und -brüche wahr. Dies waren unter anderem:

- 27.12.2016: Anriss in einem Rad – entdeckt im Rahmen der technischen Übernahmekontrolle eines Zugverbandes;
- 2.1.2017: Bruch eines Rades – ohne Entgleisung des Waggons;
- 25.1.2017: Anriss in einem Rad – entdeckt im Rahmen der technischen Übernahmekontrolle eines Zugverbandes;

- 17.3.2017: Bruch eines Rades – ohne Entgleisung des Waggons;
- 19.5.2017: Bruch eines Rades – Entgleisung des Waggons.

Betroffen waren Containertragwagen (CTW) und Waggons des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV). Die ersten vier Anrisse oder Brüche erfolgten in Italien beziehungsweise an der italienisch-österreichischen Grenze. Die genauen Ursachen für die Anrisse/Brüche waren nicht bekannt. Die Technische Kommission des VPI beschloss deshalb, dies näher zu untersuchen, und führte am 30. März

2017 ein Adhoc-Meeting mit allen im Sektor relevanten Gruppen zu diesem Thema durch.

Umfrage und Adhoc-Meeting

Zur Vorbereitung dieses Meetings hat der VPI eine Umfrage zu Radscheibenrissen/-brüchen einer bestimmten Radsatzbauart nicht nur bei seinen Mitgliedern, sondern darüber hinaus bei anderen Teilnehmern im Schienengüterverkehr, wie zum Beispiel Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Umfrage wurden während des Meetings im März 2017 diskutiert. Bei dieser oder in ähnlicher Form in großer Anzahl in Europa vorhandenen Radscheibenbauarten gab es in den letzten zehn

Jahren vereinzelt Scheibenbrüche oder -anrisse. Es war zumeist unstrittig, wo der Rissausgangspunkt war. Unklar ist jedoch häufig, warum es in dem speziellen Fall zum Riss/Bruch gekommen ist. Die Ursachen für eine Rissbildung können vielfältig sein. Obwohl die tatsächlichen Gründe beziehungsweise Ursachen für die zuletzt gemeldeten Brüche und Anrisse (noch) nicht bekannt sind, konnten gemeinsame Merkmale bei den zuletzt gemeldeten Brüchen/Anrissen festgestellt werden.

Diese waren: Waggontyp – Gattung S (KLV/CTW), Laufkreisdurchmesser kleiner 870 Millimeter, Alpenquerung/winterlicher Betrieb in Skandinavien, 120 km/h beladen und Radsatzlast 22,5 Tonnen.

Wesentliche Ergebnisse des Adhoc-Meetings

- Fehlerhafte Wartung und Instandsetzung von Bauteilen und/oder Güterwagen scheiden als Ursache aus.
- Thermische Überbelastung des Radsatzes ist als Initiator der Radrisse/-brüche (primäre Ursache) als wahrscheinlich anzusehen. Auch hier sind die möglichen Ursachen vielfältig. So kann die Betriebsführung, zum Beispiel durch ein anderes Bremsregime in Italien, ein Grund sein oder aber auch die Einstellung und Abstimmung der Bremsen bei Zügen, die sowohl GG-Sohlen gebremste Wagen als auch Kompositsohlen gebremste Wagen enthalten. Kompositsohlen haben werkstoffbedingt eine bessere Bremscharakteristik, aber eine schlechtere Wärmeleitfähigkeit als GG-Sohlen.

- Die Untersuchung der defekten Radsätze ist nicht abgeschlossen (Stand 10.6.2017) und wird fortgeführt.
- Die eindeutige Zuordnung der sekundären Ursache (Verursacher der thermischen Überbelastung) auf nur ein Bauteil ist nach den aktuellen Erkenntnissen nicht möglich, da zum einen unterschiedliche Bauarten von Radsätzen und zum an-

deren sowohl GG- als auch Verbund-Bremsklotzsohlen betroffen waren.

- Wesentliche Informationen aus dem Betrieb zur Bestimmung der Schadensursache liegen nicht vor, da die transportierenden EVU diese nicht beigebracht haben oder beibringen konnten.

Maßnahmen/Empfehlungen

Die Zuständigkeit und Verantwortung liegt nach geltenden EU-Regeln bei den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (Entities in Charge of Maintenance = ECM). Deshalb wurde folgende Empfehlung ausgesprochen:

Die hauptsächlich betroffene Bauart wird nicht mehr als thermostabil geführt. Das heißt, bei deutlichen Zeichen einer Überhitzung erfolgen zukünftig die gleichen Prüfungen wie bei nicht thermostabilen Radscheiben. Einige ECM haben sich darüber hinaus präventiv zu weitergehenden Maßnahmen entschlossen, die den Wärmeeintrag in die Radscheibe reduzieren sollen.

In Güterwagen, die 120 km/h beladen fahren dürfen, eine Radsatzlast von 22,5 Tonnen haben und mit K-beziehungsweise LL-Bremssohle ausgestattet sind, werden zukünftig keine Radsätze der zumeist betroffenen Radsatzbauart mit einem Laufkreisdurchmesser kleiner 880 Millimeter (Mindestmaß 840 Millimeter) mehr eingebaut. Derzeit eingebaute Radsätze mit kleinerem Laufkreisdurchmesser werden im Rahmen einer Übergangsfrist ausgetauscht und in Güterwagen eingesetzt, die nur maximal 100 km/h beladen fahren und daher geringeren Bremsbelastungen ausgesetzt sind.

Fazit

Die Selbstorganisation des Sektors, wie sie in der EU-Verordnung 445/2011 (ECM-Verordnung) vorgesehen ist, funktioniert. Die Ermittlung der Ursachen ist noch nicht abgeschlossen und wird fortgeführt. Zusätzliche Maßnahmen, die über die oben beschriebenen hinausgehen, sind zur Zeit nicht notwendig.



Mitgliederversammlung in Leipzig:

VPI macht sich fit für die Zukunft

- Hauptstadtbüro in Berlin eröffnet.
- Leitung des Verbandes künftig durch hauptamtlichen Vorsitzenden.
- Ausbau der Zusammenarbeit mit anderen Verbänden im Sektor.

Der VPI wird seine Arbeit professionalisieren und die politische Interessenvertretung und Öffentlichkeitsarbeit ausbauen – dies erläuterte Vorsitzender Malte Lawrenz in Leipzig am 23. Juni vor den rund 140 versammelten Mitgliedern des Verbandes. Die Zusammenarbeit mit Politik, Verbänden und Unternehmen soll intensiviert werden. Ab sofort ist der Verband deshalb auch mit einem Hauptstadtbüro im politischen Berlin präsent.

Eine weitere Neuerung: Von November an wird Malte Lawrenz den VPI nicht mehr als ehrenamtlicher, sondern als hauptamtlicher Vorsitzender führen. An seiner Seite steht weiterhin Geschäftsführer Jürgen Tuscher.

„Masterplan Schienengüterverkehr“

„Der Plan ist gut, die Umsetzung entscheidet!“

„Der gemeinsam erarbeitete Masterplan Schienengüterverkehr bringt uns einen wichtigen Schritt nach vorn. Die beschlossenen Maßnahmen und Projekte zu Innovation, Automatisierung und Digitalisierung besitzen das Potenzial, den Schienengüterverkehr nachhaltig zu stärken. Über den Erfolg entscheidet nun die konsequente Umsetzung“, sagte Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI), anlässlich der am 23. Juni in Berlin vorgestellten Ergebnisse des Runden Tisches Schienengüterverkehr.

Der Weg zum Masterplan habe für den VPI gleichzeitig deutlich gemacht: Die Branche selbst ist gefordert, künftig stärker sektoral zu denken und zu handeln. „Zusammenarbeit ist ein Muss. Einzelgänge und Insellösungen verhindern ein funktionierendes, leistungsfähiges und damit für den Verlager attraktives Angebot“, warnte Lawrenz.