

Bahnlärm: EU offen für Wunsch nach einheitlicher Übergangsfrist

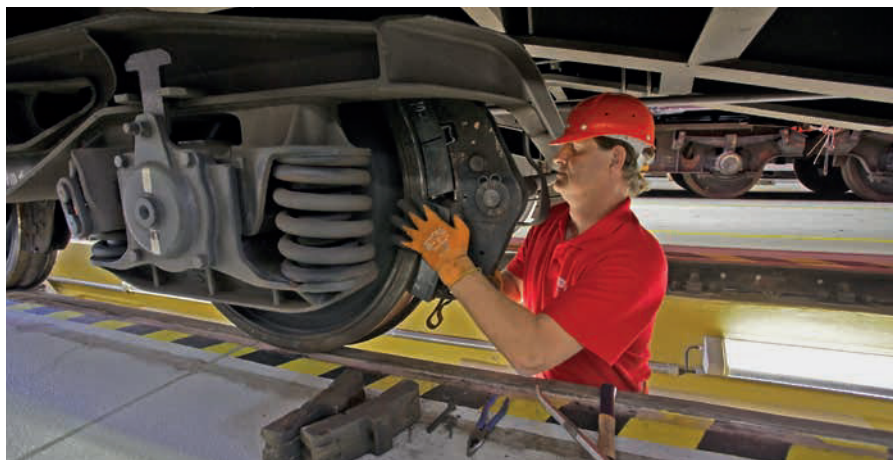


Foto: P. Castagnola / Deutsche Bahn AG

Umrüstung eines Güterwagens auf lärmindernde LL-Bremssohlen.

Umweltschutz Den Bemühungen Deutschlands und der Schweiz um Bekämpfung des Bahnlärms droht ein Rückschlag.

Alarmierte Polen

Die polnische Regierung befürchtet, dass die deutschen Pläne, Ende Dezember 2020 laute Güterwagen zu verbannen, dazu führen werden, dass polnische Güterzüge an der Grenze anhalten oder durch Österreich und Italien fahren müssen, um die Atlantikhäfen zu erreichen. Andrzej Bittel, Polens stellvertretender Infrastrukturminister, warnt: „Dies würde die weitere Entwicklung und den Ausbau der polnischen Schienengüterverkehrsunternehmen auf den westeuropäischen Märkten stoppen.“ Mitte April hatte Polen auf der Sitzung der Kommission für Eisenbahnsicherheit und -interoperabilität (RISC) das Problem der Anwendung von Übergangsfristen aufgeworfen. Polen kündigte an, dass sich die Regierung um die harmonisierte Einhaltung des EU-Rechts in allen EU-Mitgliedstaaten bemühen und administrative Beschränkungen für den Zugang zum EU-Binnenmarkt ablehnen wird. Die Europäische Kommission äußerte ihr Verständnis für die polnische Position und erklärte sich bereit, Gespräche mit den EU-Mitgliedstaaten aufzunehmen.

Verspätete Italiener

Nachdem in Deutschland nach sechseinhalb Jahren Laufzeit des Lärm- sanierungsprogramms ein Großteil der

Güterwagenflotte auf lärmindernde Bremstechnologie umgestellt worden ist, hat die italienische Regierung erst dieser Tage ein nationales Programm zur Umrüstung der Güterwagenflotte bekannt gemacht. Damit wird die Zeit reichlich knapp, die italienischen Wagenhalter bleibt. Die Schweiz will bereits Anfang 2020 die Durchfahrt lauter Güterwagen verbieten, Deutschland beabsichtigt, nationale Restriktionen Ende 2020 in Kraft zu setzen.

Sparsame Deutsche

Das Forschungsprojekt „Aufbau und Erprobung von innovativen Güterwagen“ ist „erfolgreich beendet“, teilte die Deutsche Bahn Mitte April 2019 mit. Zusammen mit dem Waggonvermietungs- und Schienenlogistikunternehmen VTG hatte sie die Testfahrten für das vom Bundesverkehrsministerium initiierte Forschungsvorhaben organisiert.

Die DB beschreibt die wirtschaftlichen Vorteile, wie einen geringeren Energiebedarf und optimierten Betrieb, geht aber nicht auf die Lärminderung ein. Aus Branchenkreisen erfuhr *Rail Business*, warum: Die zusätzlichen lärmindernden Bauteile am Wagen, wie Schallabsorber an den Rädern, erfüllen zwar ihren Zweck, sie sollen aber aus Kostengründen nicht in die Serie übernommen werden. Damit laufen die Wagen – wie es für neue Fahrzeuge vorgeschrieben ist – zwar leise, aber das Lärminderungspotenzial wird nicht ausgeschöpft.

RB 29.4.19 (wkw/ici)

TK'Blue liefert CO₂-Daten zu Transporten

Nachhaltigkeit Die französische Internet-Plattform „TK'Blue“ wird jetzt auch in Deutschland aktiv. Dort hinterlegen Transportdienstleister – also auch Eisenbahnen – ihre spezifischen Emissionsdaten. Anders als andere Treibhausgasrechner arbeitet TK'Blue nicht mit Durchschnittswerten, sondern mit tatsächlichen Werten. So können bei Bahnen die Werte je nach Strommix unterschiedlich ausfallen.

Damit haben Verlagerer künftig auch in Deutschland die Möglichkeit, ihre Transportdienstleister unter dem Gesichtspunkt eines möglichst niedrigen ökologischen Fußabdrucks auszuwählen. TK'Blue liefert den Auftraggebern Berichte über den CO₂-Gesamtausstoß einschließlich Produktion, Lagerung und Transport. Interessant daran: Niedrige spezifische Emissionswerte verbessern die Wettbewerbsposition und tragen potenziell zur Kostensenkung bei. Der Service kostet Verlagerer nach Angaben der Unternehmensberatung **TransCare** maximal 2 Promille der Transportkosten. TransCare ist Ansprechpartner für TK'Blue in Deutschland.

In Frankreich hat TK'Blue mehr als 100 Kunden. 10 000 Transportdienstleister sind registriert.

RB 29.4.19 (ici)

www.tkblueagency.com

Saarbrücken–Karlsruhe: Studie finanziell gesichert

Infrastruktur Die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie für die Bahnstrecke Saarbrücken–Hagenau–Rastatt–Karlsruhe ist laut Bundesregierung durch französische, deutsche und EU-Beteiligung weitgehend gesichert. Das geht aus der Antwort (19/9039) auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion hervor. Mit Blick auf die Tunnelhavarie 2017 bei Rastatt-Niederbühl und die damit verbundene 51-tägige Sperrung der Rheintalstrecke, heißt es in der Antwort, die Regierung werde mit der Elektrifizierungsinitiative prüfen, welche Strecken durch eine Ausrüstung mit einer Fahrleitung als Ausweichstrecken ertüchtigt werden können.

RB 29.4.19 (ici)