



Foto: Railwatch

Flachstellen auf der Radlauffläche führen in 82% der Fälle zu tiefgreifenden Schäden.

## Flachstellen in Rädern drohen zu neuer Kostenbelastung zu werden

**Bahnlärm** Flachstellen auf den Laufflächen von Güterwagenrädern stellen Eisenbahnunternehmen und Wagenhalter vor neue Probleme. Wie das auf Zugüberwachungstechnik spezialisierte Portal Railwatch auf *Rail Business*-Anfrage mitteilte, waren im Erhebungszeitraum von einer Woche 78% der Güterzüge im Rheintal mit durchschnittlich vier Achsen unterwegs, die Flachstellen aufwiesen. Railwatch-Anlagen erfassen inzwischen wagennummernscharf auch Schallemissionen. Unrund laufende Räder verursachen durch kurz getaktetes Hämmern auf der Schiene erhebliche Lärmbelastigungen. Die Erfolge der Lärmbekämpfung im Schienengüterverkehr gehen dadurch verloren.

Flachstellen unter 60 mm Länge sind nach den geltenden Regelungen kein Schaden, der zum Aussetzen des Güterwagens führt. Nach Beobachtungen von Railwatch entwickelt sich aus der Flachstelle in 82% der Fälle eine Ausbröckelung oder Abblätterung von

Material der Lauffläche. Dann obliegt die Reparatur nicht dem ziehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern dem Halter des Wagens. Laut Railwatch führen kurze, breite Flachstellen eher zu Schäden als lange, schmale.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Branche sind nach Berechnungen von Railwatch enorm. Im besten Fall kann der Radsatz abgedreht und das Achslager aufgearbeitet werden; die Kosten hierfür liegen bei 1500 EUR. Im schlimmsten Fall muss der Radsatz für 4000 EUR neu beschafft werden; die Gesamtkosten liegen dann bei 4800 EUR.

Hochgerechnet auf 1000 Züge ergeben sich bei vier betroffenen Achsen und 82% Eintrittswahrscheinlichkeit tiefgreifender Schäden auf der Lauffläche pro Woche 4,9 Mio. EUR Kosten für Güterwagenhalter, wenn nicht rechtzeitig eine Instandhaltung durchgeführt wird. Muss der Radsatz getauscht werden, steigen die Kosten sogar auf 15,8 Mio. EUR.

RB 22.6.20 (ici)

### In dieser Ausgabe:

- Welche Prioritäten Deutschland für die Zeit der Präsidentschaft im EU-Verkehrsrat setzt **Seite 2**
- Wie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs steigern will **Seite 3**
- Welche wirtschaftliche Entwicklung das Eisenbahnunternehmen Hector Rail in Deutschland genommen hat **Seite 4**
- Wie erste Tests mit dem modularen Tragwagen m<sup>2</sup> von VTG und DB Cargo verlaufen sind **Seite 5**
- Welche Vorstellungen die Niederlande für den Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr verfolgen **Seite 7**

### Schiene verdoppelte Verkehrsleistung nahezu

**Marktbeobachtung** Die Verkehrspolitik in Deutschland hat das Ziel der Bahnreform erreicht, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. In den 24 Jahren hat sich die Eisenbahnverkehrsleistung in Deutschland von 69,4 Mrd. tkm 1994 auf 136,1 Mrd. tkm nahezu verdoppelt. Dies ist insofern bemerkenswert, als die Betriebslänge des Schienennetzes von 41 000 auf 33 000 km gesunken ist. Verloren hat aber DB Cargo. 1994 entfiel die gesamte Verkehrsleistung noch auf das Staatsunternehmen. Mittlerweile liegt sie bei 63 Mrd. tkm – den Wert von 69 Mrd. tkm wies DB Cargo zuletzt 2015 aus. Europaweit kam DB Cargo 2018 auf 88 Mrd. tkm. Damit tragen die Eisenbahntochterunternehmen in 14 Ländern insgesamt nur 25 Mrd. tkm zur Verkehrsleistung bei.

Der Straßengüterverkehr (ohne Nahverkehr bis 50 km) entwickelte sich nicht ganz so dynamisch. Nach Daten des Bundesverkehrsministeriums und des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) lag die Verkehrsleistung 1994 bei 280 Mrd. tkm. Im Jahr 2018 erbrachten LKW in Deutschland eine Leistung von 500 Mrd. tkm.

RB 22.6.20 (ici)