

Graugussbremsen doppelt laut

Mercedes will mittelfristig bis zu 200.000 Neuwagen jährlich via Schiene transportieren

VON
MARTIN BOLLMANN

Die Planungen von Mercedes-Benz, mehr Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, hat die Bahnärm-Initiative Bremen auf den Plan gerufen: Bei den Transporten sollten nur moderne Waggons eingesetzt werden.

Mercedes-Benz plant den Bau eines neuen Auto-Umschlag-Terminals in Sebaldsbrück. Zehn Millionen Euro investiert das Unternehmen in die neue Anlage, die bereits im September 2014 fertig sein soll. Im kommenden Jahr sollen auf dem Gelände nordöstlich des Bahn-Ausbesserungswerkes bereits 130.000 C-Klasse-Fahrzeuge verladen werden, in den Folgejahren dann sogar 200.000 Neuwagen. Für Walter Ruffler von der Bahnärm-Initiative Grund genug, einmal nachzufragen, wie viele zusätzliche Autozüge unterwegs sein werden und welche Art der Waggons eingesetzt werden – das macht nämlich einen großen Unterschied hinsichtlich der Lärmbelastung.

Werden für den Fahrzeugtransport die älteren graugussgebremsten Waggons eingesetzt, verursachen sie gut zehn Dezibel (dBA) mehr als lärmsanierte oder neue Autotransportwaggons, wie sie etwa von BLG Logistics eingesetzt werden. Zehn dBA hört sich zwar nicht viel an, sie werden aber subjektiv als Verdopplung beziehungsweise



BLG-Logistics setzt bereits die neuen, leiseren Autotransportwaggons ein. Die Bahnärm-Initiative hofft nun, dass Mercedes-Benz diesem guten Beispiel folgt. Foto: BLG

Halbierung des Lärms empfunden, erläutert Ruffler. „Wir würden uns freuen, wenn Mercedes-Benz als Auftraggeber mit DB Schenker als beauftragtem Transporteur eine Pilotvereinbarung über die Qualität des Transportes abschließen würde. Wesentlicher Punkt dieser Vereinbarung sollte der Ausschluss von graugussgebremsten Güterwaggons sein und die Verpflichtung, nur neue und lämsa-

nierete Waggons einzusetzen, welche die Werte der TSI-Lärm einhalten oder unterbieten“, schrieb Ruffler in einem Brief an die Daimler AG, Mercedes-Benz Werk Bremen. Beim Autobauer betont man, dass man DB Schenker bislang erst mit dem Bau des Auto-Umschlag-Terminals beauftragt und noch keine Ausschreibung für den Transport vorgenommen habe. Bei der Ausschreibung werden die TSI-Grenzwerte

aber eine Rolle spielen, erläutert Unternehmenssprecherin Kathrin Schnurr.

Für Ruffler ist das bereits eine gute Nachricht, da die graugussgebremsten Waggons diese Grenzwerte nicht einhalten könnten. In Frage kommende Unternehmen wie DB Schenker würden dann wohl auch nur entsprechende Angebote mit modernen Waggons einreichen, schätzt Ruffler.

Kommentar Seite 2:

Leiser ist besser

VON MARTIN BOLLMANN

Runter von der Straße, rauf auf die Schiene: Es war eine gute Entscheidung von Mercedes-Benz, in Zukunft jährlich 200.000 der in Sebaldsbrück produzierten C-Klasse-Neuwagen per Bahn zu transportieren. Zur Entlastung der Straßen und Stadtteile tragen die Autobauer damit ein gewichtiges Stück bei.



Zu Recht haben die Bahnärm-Gegner (siehe Bericht Seite 5) allerdings eingeworfen, dass man auch beim Schienen-Transport die Bevölkerung entlasten kann, wenn man moderne Waggons einsetzt. Mercedes-Benz hat nun angekündigt, dass die Lärm-Grenzwerte bei der Ausschreibung eine Rolle spielen werden. Premium-Transporte für ein Premium-Produkt – das ist der richtige Weg. Nachdem BLG Logistics bereits die „leisen“ Waggons einsetzt, könnten nun die Autobauer ein Zeichen setzen, dass man sich für das Gemeinwohl engagiert. Das sollte dann zugleich für andere Unternehmen ein Signal sein, künftig auf die graugussgebremsten Waggons zu verzichten.