

E-Mail aus Kirchseeon, siehe Absenderangabe unten, vom 29.05.2016: Die europäische Eisenbahn-Lobbyorganisation hat einen Bericht über überlange Güterzüge veröffentlicht:

http://cer.be/sites/default/files/publication/160525_Longer%20Trains_Facts%20and%20Experiences%20in%20Europe_final_0.pdf

<http://cer.be/publications/latest-publications/longer-trains-facts-experiences-europe>

In den Bericht werden ausführlich die technischen und regulativen Voraussetzungen und Beschränkungen sowie die wirtschaftlichen Vorteile beschrieben.

Der Bericht gibt eine umfassende Übersicht über die derzeit bereits laufenden Versuche und den praktischen Betrieb von überlangen Güterzügen. In Deutschland werden 835 m lange Güterzüge derzeit regelmäßig zwischen Maschen und Padborg eingesetzt.

In Deutschland können überlange Güterzüge nur eingesetzt werden, wenn die Strecke mit PZB oder ETCS gesichert wird, eine Zugsicherung mit LZB steht dem Betrieb von überlangen Güterzügen entgegen.

Ein Problem stellen technische Beschränkungen von automatischen Achsenzählern dar. Da ältere Typen nur bis zu 256 Achsen zählen können, 835 m lange Güterzüge aber mehr als 256 Achsen haben können, können auf Strecken mit alten Achsenzählern keine überlangen Güterzüge eingesetzt werden oder sie werden zuvor ersetzt.

Auch zu kurze Blocklängen stehen dem Betrieb von überlangen Güterzügen entgegen, weil dann der Zug nicht mehr innerhalb des Blocks zum Stehen kommt oder aber mit dem Ende des Zuges auf höhengleichen Bahnübergängen zum Stehen kommen kann.

Auch kann es erforderlich sein, die Stromversorgung zu ändern.

Überholgleise sind bislang nur auf 740 m lange Güterzüge ausgelegt, d.h. es muß strikt vermieden werden, dass überlange Güterzüge in Gleisabschnitte geraten, die nur "Standard"-Überholgleislängen haben, da ansonsten das Ende des Zuges in das Richtungsgleis hineinragt.

Oder es werden die Überholgleise verlängert, so wie dies die Bundesregierung plant. Hinsichtlich längerer Überholgleise schreibt die BR in der BT-Drs. 18/7805 vom 7.3.2016:

"Längere Güterzüge ermöglichen eine verkehrliche Kapazitätsausweitung auf den vorhandenen Strecken, da die gleiche Nettolast mit weniger Zügen befördert werden kann. Welche Infrastrukturmaßnahmen erfolgen müssen, ist von der angestrebten Zuglänge abhängig. Über eine Zuglänge von mehr als 740 m (bzw. mehr als 835 m auf der Relation Maschen-Padborg) hat die DB AG noch nicht entschieden.

Das BMVI untersucht die Verlängerung von Überholgleisen auf 750 m im mehrstufigen gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Dabei wird auch die genaue Lage dieser Überholgleise im Netz ermittelt werden. Diese Untersuchung ist methodisch aufwändig. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Güterzüge bis zu 835 m Länge sind auf der Relation Maschen-Padborg im kommerziellen Einsatz."

Es wird deutlich, dass für den Betrieb von überlangen Güterzügen erhebliche Änderungen an der Strecke erforderlich sind. Gleichwohl werden sich das EBA und die DB Netz AG wohl auf den Standpunkt stellen, dass dies keine wesentliche Änderung der Strecke ist und Ansprüche auf Lärmvorsorge ablehnen. Diese baulichen Änderungen dürften aber nach dem Urteil des BVerwG vom 18.7.2013, Az. 7 A 9.12, sehr wohl als "erheblicher baulicher Eingriff" anzusehen sein, da diese Eingriffe immer dann

anzunehmen sind, wenn durch die Baumaßnahmen die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges erhöht wird (vgl.

beiliegende EBA-Verfügung). Das ist aber hier wohl zweifellos gegeben, da der Zweck von überlangen Güterzüge ja gerade die Erzielung einer erhöhten Leistungsfähigkeit ist.

übermittelt durch

Mit freundlichen Grüßen

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn Ludwig Steininger Riedlingerstr. 3

D-85614 Kirchseeon bei München

Tel. +49-8091-4753

eMail info@kirchseeon-intern.de

eMail info@infoline-bahnlaerm.de

Spruch des Tages:

Prof. M. Hecht (TU Berlin) in der ETR H. 10/2015:

Frage: Kann man über Simulationsprogramme die Lärmbelastung 2020 ermitteln?

Antwort: Ja. Es gibt Simulationsprogramme, allerdings sind auch bei der Qualität der Simulationen Straße und Luft der Bahn weit voraus. Auch hier gilt: die notwendigen Tools werden nicht entwickelt. Wir werden auf jeden Fall auch nach Umstellung der Güterwagen auf leisere Bremsen immer noch ein Problem von 15 dB haben.