
Vermerk

Sprechzettel Eisenbahntechnik

Wichtige Themenfelder:

- ETCS
- DAK (VDV & VPI webinar im Rahmen der Verkehr&Logistik am Mi, 05.Mai zwischen 14:30 und 15:30 Uhr)
- Digitalisierung der betrieblichen Abläufe
- Neue Prozesse bei 4.EP

– Europäische Strategie über nachhaltige und intelligente Mobilität (2020)

Am 9. Dezember veröffentlichte die EU-Kommission ihre Strategie über nachhaltige und intelligente Mobilität.

Bis 2030 soll 30 Mio. emissionsfreie Fahrzeuge in Europa fahren und 100 Städte klimaneutral werden. Ferner soll sich der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 verdoppeln und bis 2050 verdreifachen. Der Schienengüterverkehr soll bis 2030 um 50 % zunehmen und bis 2050 verdoppelt werden. Der Linienverkehr unter 500km soll nach Möglichkeit bis 2030 vollständig CO₂-neutral erfolgen, womit die Kommission v.a. eine Verlagerung auf die Schiene anstrebt.

Die neue Forderungen aus dem „Green deal“ stehen noch zur nationaenl Umsetzung stehen an. Dies bedeutet eine weitere Verschärfung der CO₂ Emissionsgrenzwerte.

– Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM AG1)

Adhoc AG Schiene: Ziel ist es unter Annahmen von Modal Shift eine Verlagerung von Personen und Güter auf die Schiene CO₂ Minderungen zu modellieren. Leider sind diese CO₂ Effekte durch die Annahme der Elektrifizierung der Straße nur überschaubar.

– Klimaschutz

Im UA Nachhaltigkeit engagieren sich die Kollegin Körner, LVB und Herr Berthold, Hochbahn im Normungsgremium:

DIN-Normenausschuss Grundlagen des Umweltschutzes (NAGUS) zu Standardisierungen der Treibhausgasberechnungen

Dieses hat sich zum Ziel gesetzt die ganzheitlichen CO2 Emissionen (im Verkehrssektor) zu betrachten. So sollen auch Bau, Betrieb von Fahrzeugen und Infrastrukturen, wie der Bau und Betrieb von „Bushaltestellen“ und Bahnhöfen in der CO2-Betrachtung der Verkehrsträger berücksichtigt werden.

Dieser Ansatz „belastet“ unseren Umwelt- und CO2 Vorteil gegenüber dem MIV deutlich.

– **GSM-R Umrüstung:**

Hintergrund: 900MHz (LTE) Frequenz des Mobilfunknetzes liegt neben GSM-R. Stärkere Ausleuchtung an Bahnstrecken würde Betriebsfunk stören. Deswegen ist eine Umrüstung nötig!

Förderrichtlinie Bund sieht : 100% Förderung in 2021 vor;

VDV fordert: Verlängerung bis Ende 2022 (Problem: Konjunktur-Paket Laufzeit nur bis Ende 2021) Durch Bundestagswahl wird es schwierig eine Verlängerung der Förderung zu erreichen!!

Bund, DB Netz beabsichtigt Anpassung und Zugangsvoraussetzung in TNB bzw. NBN 2023.

Der Heben Bestandsschutz wird aktuell genutzt, um eine Verlängerung des Förderzeitraums zu erreichen. BMVI (Ferlemann & Zieschang) sind kontaktiert.

VDV Empfehlung: Sofern noch nicht erledigt; schnellstmöglich Förderung beantragen!!!

– **Alternative Antriebe:**

Auswahl der Varianten:

- Ausbau der Oberleitung
- Kombination Oberleitung mit Batterie – Reichweiten bis zu 80km (Abhängig von der Geographie und Anzahl der Haltestellen.)
- H2-Technik

Empfehlenswert ist die Betrachtung der dänischen Oberleitungsbauf orm. Alle Unterlagen sind downloadbar.

Untersuchungen zur Versorgung von Ladeinseln aus dem öffentlichen Netz.

– **Förderung von Hybrid-Loks:**

BMVI übernimmt das Förderprogramm vom BMWi

Abstimmung mit der Branche gewünscht – Einladung zur virtuellen Vorstellung folgt

Das Förderprogramm wird in diesem Jahr erwartet. Förderbedingungen sind nicht bekannt.

Schätzungsweise übliche Konditionen: 40%.

Förderprogramm wird nun für den PVE und SGV gelten.

– **Glyphosat:**

EU kündigt ab 2024 auch in der Landwirtschaft Verbot an.

Alternativen müssen weiter gesucht werden.

ATEI und Herr Kloth stehen aktiv mit der DB und anderen EVUs/EIUs im Kontakt und Austausch. Kosten und Aufwand steigen!

– **Brückendynamik:**

Gewichtsanhebung Straßengüterverkehr: Diskussion ist wiedereröffnet worden. Problem sind die Brückenbelastungen und deren Verschleiß!! So finden Überlegungen statt das Gewicht für LKWs auf 44t zu erhöhen.

Diese Diskussion schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern. Der VDV hat sich diesbezüglich an das BMVI gewendet.

Gemäß der Richtlinie müssen überwiegend nur Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeiten größer 120 km/h betrachtet werden. → folglich Triebzüge und lokbespannte Personenzüge im Fokus

Güterverkehr soll aktuell keine Auflagen gemacht werden.

Aufwendige Nachweisführung für Neubauprojekte aktuell in vielen Fällen nur durch DB Netz gegen Beauftragung durchführbar. Die Bewertungskriterien führen derzeit z.T. zu reduziertem Netzzugang bezogen auf das projektierte Einsatznetz (1. Verkehrsvertrag) der neuen Fahrzeuge anstelle einer netzweiten Einsatzmöglichkeit.

Alternative „kostenfreie“ Software für teilweise Nachweisführung inzwischen verfügbar.

Berücksichtigung des Spektrums der „unkritischen“ Bestandsfahrzeuge noch nicht implementiert, so dass in vielen Fällen weiterhin zumindest eine ergänzende Nachweisführung durch die DB Netz AG erforderlich ist. „Sondersitzung“ des LK Fahrzeuge zum Thema „Bestandsfahrzeuge“ geplant.

– **Ausschuss für Leit- und Sicherungstechnik (ALST) ist gegründet!**

Martin Schmitz