

## Plausibilitätsrechnung zu Radsatzwellenbrüchen

(wahrscheinliche Anzahl von Achsbrüchen pro Jahr auf der Strecke Appenweier-Basel)

Das EBA knickt ein. Es wird keine Auflagen für die EVUs zur Erhöhung der Sicherheit gegen den Bruch von Radsatzwellen an Güterwagen geben.

[Logistik-Kollaps bleibt aus - Bahn-Aufsicht lenkt ein - n-tv.de](#)

Die Konsequenz davon ist, dass das derzeitige Entgleisungsrisiko der Güterwaggons, die auf den Gleisen der DB Netz AG verkehren, sich zukünftig noch weiter erhöhen wird. Die wahren Zahlen über die derzeitige Häufigkeit der Achsbrüche werden sowohl vom EBA als auch erst recht von der DB Netz AG geheim gehalten.

[PRESSEMITTEILUNGEN - WAZ: Eisenbahn-Experte: Achsbrüche zum Teil vertuscht -](#)

Eine ungefähre Vorstellung der derzeitigen Häufigkeit von Radsatzwellenbrüchen an Güterwagen erhält man aus dem folgenden Link. Daraus ist zu ersehen, dass sich nach einer vagen Aussage des EBA in vier Jahren acht Radsatzwellenbrüche ereignet haben sollen.

[Das läuft nicht rund](#)

Achsbruch = 2 bruch/jahr

Diese Achsbruchhäufigkeit bezieht sich auf den Güterverkehr, der über das Gleisnetz der DB Netz AG abgewickelt wird. Im Jahr 2007 waren das nach Eurostat 114.615.000.000 tkm/jahr.

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

Fracht = 114.615.000.000 tkm/jahr

Fracht/Achsbruch = 57.307.500.000 tkm/bruch

Nach einer Aussage von Herrn Thomas Schneider der DB Netz AG im April 2008 wird bei der Bahn an der Einführung längerer Güterzüge gearbeitet. Dabei ist, entgegen aller anderen Desinformationen der Bahn AG, an eine Güterzuglänge von 1500 m gedacht.

[swr2-wissen-20090421.pdf \(application/pdf-Objekt\)](#)

Aufgrund Schweizer Fahrten mit Testzügen der Länge 1500 m ist bekannt, dass ein solcher Zug ein Frachtgewicht von 4000 t hat.

[UVEK - Erfolgreiche Versuchsfahrt mit langem Güterzug zwischen Muttenz und Thun](#)

Die Planung für die Güterzugmagistrale Rotterdam – Genua sieht im Bereich Offenburg – Basel unter anderem folgende Ausbauparameter vor: [13\\_2071\\_d.pdf \(application/pdf-Objekt\)](#)

Zuglänge 1500 m (Appenweier-Basel) / Geschwindigkeit 160 km/h

Achslast 25 t / Güterzuganzahl pro Tag 280.

Der Streckenabschnitt Appenweier-Basel erstreckt sich von Streckenkilometer 140,16 bis Streckenkilometer 271,61 also auf 131,45 km Länge.

[http://de.wikipedia.org/wiki/Neu-\\_und\\_Ausbaustrecke\\_Karlsruhe%E2%80%93Basel](http://de.wikipedia.org/wiki/Neu-_und_Ausbaustrecke_Karlsruhe%E2%80%93Basel)

Die Häufigkeit der Achsbrüche auf dieser Strecke ergibt sich damit zu:

**4000 t/zug x 131.45 km x 280 zug/tag x 365 tag/jahr = 53.736.760.000 tkm/jahr**

**57.307.500.000 tkm/bruch / 53.736.760.000 tkm/jahr = 1.06 jahr/bruch**

**Häufigkeit = 1 bruch/jahr**

Wie bekannt, führen diese Achsbrüche zwangsläufig zum unkontrollierten Entgleisen der betroffenen Güterzüge (1500 m lang). Wenn im Bereich der Entgleisung auch noch viele Weichen vorhanden sind, dann kann es mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Viareggio-Gau kommen. Immerhin sind im Mittel ca. 650 Tonnen des Zuges Gefahrgutstoffe.

Fazit: **Spätestens jetzt muss Schluss sein mit der Antragstrasse der Deutschen Bahn AG!** Sie ist völlig indiskutabel und angesichts des extrem hohen Gefahrgutrisikos nicht genehmigungsfähig. **Es kann nur eine Alternative geben: Güterzüge raus aus der Wohnbebauung oder in Tunnel bzw. gedeckelte Tiefanlagen!**