



## Entgleisungsdetektoren: Weiter nur auf freiwilliger Basis

**Güterwagen** Am 10.08.2023 entgleiste wegen eines Radbruchs im Gotthard-Basistunnel ein Güterzug. Dadurch entstanden auf über 7 km Länge so massive Schäden, dass eine der beiden Tunnelröhren bis gegen den Herbst 2024 geschlossen bleibt. Die Auswirkungen dieses Ereignisses hätten wahrscheinlich durch die Verwendung von Entgleisungsdetektoren, wie z.B. vom Typ Knorr EDT 101, stark vermindert werden können.

Beim Waggonvermieter Wascosa sind solche Detektoren seit 2014 bei ih-

ren Gefahrgutwaggons auf behördlich motivierter, freiwilliger Basis im Einsatz. Auf europäischer Ebene ist kein Konsens zu erreichen, um solche Detektoren vorzuschreiben. Da setzt man auf die Digitale Automatische Kuppelung (DAK), die diese Funktionalität beinhalten soll. Nur, die europaweite Einführung der DKA steht durch ihre hohen Kosten in den Sternen.

Auf einen parlamentarischen Vorstoss hin führte die Schweiz als erstes Land 2001 unilateral lärmabhängige Trassengebühren ein. Diesem Vorgehen

schlossen sich weitere Länder an. Damit, und nicht durch internationale Gremien, gelang der Durchbruch zu lärmarmen Waggons. Ein analoges Vorgehen könnte die Einführung von Entgleisungsdetektoren massiv beschleunigen. Aber seitens des Bundesamts für Verkehr (BAV) ist eine Verknüpfung des Trassenpreises mit den Entgleisungsdetektoren zurzeit kein Thema, man hoffe einzig auf die DAK. Das Amt setze sich seit Jahren auf europäischer Ebene für solche Detektoren ein, leider erfolglos, so das BAV gegenüber *Rail Business*. RB 18.3.24 (lüt)