

Kohlebeschaffung:

- In Großbritannien wurde die Förderung von Lokkohle eingestellt
- Polnische Kohle ist in 2023 wieder lieferbar gewesen
- Kohle aus Russland unterliegt einem Embargo. Bezug dieser steht gemäß Art. 3i VO (EU) Nr. 833/2014 unter Freiheitsstrafe!
- CPL Wildfire (Eierkohlen) haben sich grundsätzlich als fossiler Ersatzbrennstoff geeignet gezeigt. Die Feuerführung ist allerdings anspruchsvoller. Für Nebenbahnbetrieb gut geeignet. Großer Vorteil ist die gesicherte Verfügbarkeit und saubere Verbrennung.
- Ab 2024 tritt die nächste Stufe der CO₂-Bepreisung in Kraft. Bemühungen des VDMT eine Ausnahmeregelung für historische Verkehre zu erwirken laufen. Diese zeigen sich allerdings als zäh und langwierig. Auch wenn sich die Energiepreise nach 2022 wieder entspannt haben, ist in Zukunft mit weiteren Steigerungen zu rechnen.
- Ein dänischer Händler importiert Kohle aus Südafrika. Diese erfüllt allerdings nicht die VDMT-Spezifikation für geeignete Lokkohle (flüchtige Bestandteile und Aschegehalt zu hoch).
- Auch Kohle aus Südamerika und Kasachstan ist zumeist nur bedingt geeignet (als Zumischung, starker Löscheauswurf). Es gibt starke Qualitätsschwankungen bei den Lieferungen.
- „Bio-Kohle“ in Entwicklung, aber Verfügbarkeit noch nicht absehbar

Der VDMT empfiehlt nur Kohle mit einem mäßig hohen Anteil an flüchtigen Bestandteilen zu verfeuern, um die Qualmbildung möglichst gering zu halten. Muss trotzdem stark Qualmende Kohle verwendet werden, sollte:

- Das Feuer so spät wie möglich vor Abfahrt aufgebaut werden
- Sparsam und nie in größeren Mengen auf einmal gefeuert werden - „little and often“
- ausreichend langer Feuerschirm vorhanden sein
- Bläser und offene Feuertür bedarfsgerecht genutzt werden

Eine bei geschlossenem Regler leicht geöffnete Feuertür ist bei gutem Feuer nicht schädlich für den Kessel - im Gegenteil.

Holzpellets als Ersatzbrennstoff für Rostfeuerungen:

- Haben sich auch für hohe Leistungsansprüche bewährt
- In Handhabung und Verbrennung sehr sauber
- Nachwachsender Rohstoff, keine CO₂-Besteuerung, sehr gute Verfügbarkeit
- Reduziert die Reichweite

Für detailliertere Information siehe Infobroschüre.

Ölfeuerung:

- Heizöl S ist z.Z. wieder gut lieferbar. Allerdings wird dies in Deutschland zunehmend weniger produziert. Für schwerölgefeuerte Loks haben sich ansonsten bereits zwei Ersatzprodukte bewährt:
 - Tallölbasierte Biokraftstoffe (z.B. Dertal 600 oder UCY-TP-BF-350):
 - Nebenprodukt der Papierherstellung, nicht fossil
 - Handhabung identisch zu schwerem Heizöl (Heizwert leicht geringer), kein Gefahrstoff, Wassergefährdungsklasse 1
 - Verbrennt sauberer (weniger Ablagerungen im Kessel)
 - Lagerstabilität (24 Monate laut Datenblatt) ist kein Problem
 - Z.Z. Kein Verkauf als Brennstoff in Deutschland, Versteuerung mit Zollamt noch zu klären, Nachhaltigkeitszertifikat vorhanden
 - Aktuell ca. doppelt so teuer wie Heizöl S
 - Basol T:
 - Raffinat aus Altöl (fossil)
 - Muss nicht vorgeheizt werden (dünnflüssig)
 - Daher Auslaufsicherungen notwendig
 - Weitgehend saubere Verbrennung
 - Weitere Infos hierzu: Dr. Reinhard Serchinger, info@sephys.de
- Jüngere Erfahrungen mit der DLM Leichtölfeuerung werden in nächster Zeit bei der SOEG gemacht. Zu beachten ist in jedem Falle:
 - Bauartänderung/ Zulassungsfragen
 - Aufwand/ Kosten
 - Leistungsreduktion

Schmierstoffe:

- Geeignete Lagerstellen sollten auf Fettschmierung oder schmierstofffreie Lagermaterialien umgestellt werden
- Versuch zur Fettschmierung von Kuppelstangenlagern an einer VII K läuft
- Schmierstellen bedarfsgerecht versorgen - nicht überschmieren. Umsichtigen Umgang und saubere Arbeitsweise in Ausbildung und Dienstunterricht einbinden

Sonstiges:

- Anheizen mit Fremdenergie (ortsfester Heiz- oder Dampfkessel) ist sauber, praktisch, materialschonend und bewährt
- Beim Anheizen mit Holzfeuer sollte ein leichter Hilfsbläser bedarfsgerecht genutzt werden um Qualm zu reduzieren
- Durch geeignete Instandhaltungsmaßnahmen und Modifikationen sollte der Brennstoffverbrauch niedrig gehalten werden
- Energieeffizienzgesetz (EnEfG): Betrifft überwiegend Bahnen mit täglichem Betrieb und fordert grundsätzlich den Aufbau eines Energiemanagement Systems. Das Thema wird z.Z. durch verschiedene Verbände (VDMT eingeschlossen) und betroffene Bahnen geprüft.