



### VPI fordert das BMVI auf, jetzt zu handeln

Der VPI beobachtet mit Sorge die Entwicklungen im Schienengüterverkehr. Von Jahr zu Jahr werden die Rahmenbedingungen schlechter. Der Bund muss endlich Wettbewerbsbedingungen schaffen, unter denen die Schiene Transportleistungen konkurrenzfähig anbieten kann, statt sie einseitig mit externen Kosten zu belasten. Staatlich induzierte Belastungen schwächen die Schiene inzwischen so stark, dass sie im Wettbewerb oftmals nicht mithalten kann.

Die Bundesregierung muss endlich eine Verkehrspolitik zugunsten der umweltfreundlichen Schiene betreiben, wie sie das im Koalitionsvertrag festgeschrieben hat.

Besondere Sorge hat der VPI bei der Reduzierung des Schienenlärms. Nach wie vor fehlt eine klare und deutliche Regelung, die den Einsatz von lauten Eisenbahngüterwagen ab Ende 2020 in Deutschland unmöglich macht. Der Faktor Zeit spielt dabei eine große Rolle, da es aufgrund der Verteilung der Eisenbahngüterwagen in ganz Europa nicht mal eben gelingt, leise Wagen auf die Schiene zu stellen. Die VPI-Mitgliedsunternehmen geben dafür bis Ende 2020 über drei Milliarden Euro aus. Dieses große finanzielle Engagement droht zu verpuffen, wenn ab 2020 noch laute Wagen in Deutschland fahren dürfen. Betroffene Bürger und auch die Halter der leisen Wagen haben dann das Nachsehen. Ein Verbot von lauten Wagen ist EU-rechtlich sehr problematisch und kostet nur Zeit. Die Bundesregierung muss hier zweigleisig fahren und deutlich die schon in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen verankerte Trassenpreiserhöhung konkret nennen und verbindlich ab Ende 2020 in Kraft setzen. Die Bestrebungen der EU, die TSI-Noise-Grenzwerte auf den Bestand auszuweiten, sind auch nur bedingt wirkungsvoll, da sich schon jetzt etliche Ausnahmen ankündigen.

Ordnungsrechtliche Maßnahmen wie Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen verlagern Verkehre auf die Straße und werden vom VPI strikt abgelehnt. 30 Prozent Trassenpreiserhöhung ab Ende 2020 heißt für alle Halter: Nur leise fährt konkurrenzfähig. Eine solche Regelung über Marktmechanismen ist europaweit hochwirksam, ohne den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr zu schwächen.

Erfreulich auch der stete Anstieg der Bezieher des VPI-Instandhaltungsleitfadens. Er wurde in 13 Sprachen übersetzt und wird mittlerweile von 436 Kunden aus 25 Ländern genutzt. Der Instandhaltungsleitfaden hat sich damit quasi zum europäischen Standard entwickelt.

Die Mitglieder sprachen dem Vorsitzenden und dem Vorstand das Vertrauen aus und bedankten sich für die engagierte Arbeit.

### Wissensvermittlung und Erfahrungsaustausch

Im Anschluss referierte Dr. Thomas Rössler, Gründer und geschäftsführender Gesellschafter der Hanseatic Transport Consultancy, zum Thema Wettbewerbsbedingungen und Wirtschaftlichkeit des Güterschienenverkehrs. Mit nüchternen Fakten und wenig optimistischen Schlüssen bestätigte er die Ausführungen von Malte Lawrenz. Dr. Jens Klocksin vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gab Einblicke in den derzeitigen Stand des Lärmschutzes an der Schiene. Er ließ sich auch durch bohrende Nachfragen keinen Hinweis entlocken, wie und in welchem Umfang Sanktionen gegen Lauffahrer ergriffen werden. Bereits am Vortag hatte die jährliche Technische Informationsveranstaltung des Verbandes mit zahlreichen Fachvorträgen zu Themen der Güterwagenbranche stattgefunden. Die gut besuchte Veranstaltung widmete sich Themen wie den fachtechnischen Begutachtungen des VPI, sicherheitstechnisch relevanten Vorfällen, juristischen und organisatorischen Fragen bei der Ausrüstung von Wagen sowie bei der Wartung und dem Service aus nationaler und EU-Sicht. Das Auditorium erlebte auf der Leinwand den Berstversuch mit einem Druckgaskesselwagen mit. Zu Letzterem sei angemerkt: Der Kesselwagen hielt länger als erwartet.

Die nächste Mitgliederversammlung soll am 23. Juni 2017 in Hamburg stattfinden. Am Tag zuvor wird es wieder eine Technische Informationsveranstaltung geben. ur

### VPI steht zum Lärmschutz

Zu den fairen Bedingungen gehöre auch, zu erwähnen, dass die privaten Wagenhalter derzeit von signifikantem Kostenanstieg betroffen sind. Lawrenz erneuerte in diesem Zusammenhang ausdrücklich das Bekenntnis der Mitglieder des Verbandes zum Lärmziel 2020. Ende 2016 rollen die Hälfte ihrer in Deutschland verkehrenden Wagen mit Flüsterbremsen, 2020 wird die gesamte Flotte umgestellt sein. Dies habe eine Umfrage aus dem vergangenen Jahr bei den Mitgliedsunternehmen bestätigt.

Auf diese Leistung, hinter der große Investitionen stünden, könnten die privaten Halter zu Recht stolz sein, unterstrich Lawrenz. Vordringliches Ziel sei es jetzt, dafür zu sorgen, dass auch ausländische Wagen umrüsten, damit die Anstrengungen der Privaten und der DB zu einem hörbaren Erfolg für die Menschen werden. Der Verband werde weiter mit Nachdruck eintreten für eine EU-rechtskonforme Spreizung der Trassenpreise um 30 Prozent für laute und leise Wagen ab 2020. Weitere Kosten, die die privaten Wagenhalter belasten, seien erhöhte Sicherheitsanforderungen, weiter komplizierte Zulassungsverfahren, ECM, eine Zunahme des Verwaltungsaufwandes durch Register und Zertifizierungsanforderungen und ein internationales Regelwerk, das zunehmend komplexer und durch Sonderregelungen in einzelnen Mitgliedsstaaten auch wieder unterlaufen wird. Verbesserungen will der Verband in der Pressearbeit erreichen. Speziell hinsichtlich der Lärmsensibilität in Deutschland müsse der VPI Schaden für die Mitglieder abwenden und verstärkt öffentlich kommunizieren, was die Mitglieder schon jetzt tun. Denn Tatsache sei: In den Flotten der VPI-Mitgliedsfirmen sind jetzt schon mehr leise Waggons als bei anderen.

### Mitgliederzahl steigt

Die Entwicklung der Mitgliederzahlen des Verbandes wies wie in den vergangenen Jahren eine positive Bilanz auf. Sie stieg seit 2012 von 143 auf nunmehr 210 Mitglieder an.

Blick in das Auditorium während der Technischen Informationsveranstaltung des VPI am 23. Juni 2016.

## Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI)

# Politik schwächt die Schiene

Es waren deutliche Worte, die Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI, auf der diesjährigen Mitgliederversammlung des Verbandes am 24. Juni 2016 in Frankfurt am Main fand. Durch ihre straßenfreundliche Politik benachteiligt die Bundesregierung den Schienengüterverkehr. Zusätzliche Kosten belasten diese umweltfreundliche Transportform extrem einseitig, statt sie auszubauen und zu fördern.

Lawrenz verwies darauf, dass die externen Kosten nicht vollständig und verursachergerecht bei allen Verkehrsträgern umgelegt werden. So werde zum Beispiel die Schiene durch die Kosten für die Lärmreduzierung im Verhältnis zur Straße ungleich mehr belastet. Ein anderer Punkt sei das Verhältnis von Maut und Trassenpreis. Maut wird nur für ein Teilnetz der Straße erhoben, Trassenpreise sind im gesamten Netz zu entrichten. Die Maut wurde aufgrund der EU-Wegekostenrichtlinie gesenkt, Trassenpreise steigen weiter an. Bahnen zahlen EEG-Umlage, obwohl in Deutschland der Bahnstrom bereits zu 42 Prozent aus regenerativen Quellen kommt.

Die Bahn ist also seit Jahrzehnten elektromobil – doch es gibt keine Förderung. Der Bund legt in Rekordzeit ein Programm für Kaufanreize von E-Autos in Höhe 1,2 Milliarden Euro auf (600 Millionen vom Bund, 600 Millionen von der Automobil-

industrie). Der Neukauf von Hybridloks beziehungsweise die Um- und Aufrüstung von Diesellokomotiven zu Hybridlokomotiven dagegen wird mit keinem Cent bezuschusst.

Der Feldversuch mit Lang-Lkw wird mit weitreichenden Sondergenehmigungen durchgeführt und weiter verlängert, die Zulassung innovativer Eisenbahngüterwagen ist mit erheblichen technischen, juristischen und organisatorischen Hürden verbunden. Der Neu- und Ausbau von Autobahnen steht ganz oben auf der Agenda der Bundesverkehrswegeplanung, die dringend erforderliche Erweiterung beziehungsweise der Neubau von Überholgleisen für 740-Meter-Züge steht im letzten Programmpunkt des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 und dort unter ferner liefen an 35. Stelle. Und diese Liste an Fakten könnte weiter fortgesetzt werden.

Für den VPI stehe fest, dass ohne Abkehr von einer Politik, die einseitig die Straße protegieren, ein Trend zur



**Malte Lawrenz**  
APRIXON Information Services GmbH, wurde in seinem Amt als Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. für 2015 entlastet.

Verlagerung der Transporte auf die umweltfreundliche Schiene weiterhin ausbleiben werde. 2015 habe die transportierte Menge im Güterverkehrsmarkt auf 4,54 Milliarden Tonnen (+ 1,1 Prozent) zugenommen, im Schienengüterverkehr jedoch ging die Menge auf 361,2 Millionen Tonnen (- 1,0 Prozent) zurück. „Klimaschutz braucht faire Wettbewerbsbedingungen und Investitionen für den Schienenverkehr, statt Förder-Milliarden für Elektromobilität auf der Straße“, betonte Lawrenz.