

Hamburg, den 28.02.2018

PRESSEINFO

Die privaten Halter machen Tempo: 70 Prozent der Wagen mit Flüsterbremse unterwegs

Mehr als 70 Prozent der auf Deutschlands Schienen verkehrenden Güterwaggons privater Halter sind aktuell mit lärmreduzierenden Flüsterbremsen ausgestattet. Dies ergibt die aktuelle Umfrage der hwh, Gesellschaft für Transport und Unternehmensberatung, bei den Mitgliedsunternehmen des VPI. Zum Stichtag 31.12.2017 fuhren 42.392 Wagen mit Flüsterbremsen. „Die privaten Halter drücken aufs Tempo. Noch dieses Jahr werden mehr als drei Viertel, spätestens 2020 die gesamte Flotte unserer Mitgliedsunternehmen leise durchs Land rollen“, berichtete Malte Lawrenz, Vorsitzender des VPI, heute beim Parlamentarischen Frühstück des Verbandes vor Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages in Berlin.

Im Jahresrhythmus lässt der VPI den aktuellen Stand und den geplanten weiteren Verlauf der Umstellung auf Flüsterbremsen bei seinen Mitgliedsunternehmen abfragen. Besonders bemerkenswert in diesem Jahr: Die Prognose für die Entwicklung in 2017 wurde um fast acht Prozent übertroffen. Die Zahl der neu beschafften Wagen mit Flüsterbremsen beläuft sich auf mittlerweile 28.000.

Die Unternehmen haben hierfür ein Investitionsvolumen von 2,5 Milliarden Euro aufgebracht – ohne einen Cent Fördermittel in Anspruch genommen zu haben. In den verbleibenden drei Jahren bis zum Lärmziel 2020 werden die privaten Halter noch weitere rund 12.000 Wagen neu beschaffen und 6.000 Bestandswagen umrüsten, erläuterte Lawrenz. Die Ende 2020 etwa 60.000 in Deutschland verkehrenden Wagen privater Halter werden dann komplett mit Flüsterbremse fahren.

Erste Erfolge der Anstrengungen zur Lärminderung auf der Schiene sind hörbar: Gemeinsam mit den aktuell rund 66 Prozent umgerüsteten Wagen von DB Cargo fahren schon jetzt immer öfter Züge, die komplett aus leisen Wagen zusammengestellt und damit nur halb so laut unterwegs sind. „Die Branche liefert beim Thema Lärmreduzierung. Jetzt muss sichergestellt werden, dass dieses Engage

ment flächendeckend Erleichterungen für lärmgeplagte Anwohner bringt“, mahnte Lawrenz. Der derzeit von der Europäischen Union verfolgte Ansatz, lediglich „quieter Routes“ in der TSI Noise festzulegen, sei hierfür unzureichend und nicht praktikabel. „Unsere Zielmarke ist klar die Halbierung des Schienenlärms auf dem gesamten deutschen Netz. Dafür muss ab 2020 das Schienenlärmschutzgesetz konsequent umgesetzt werden“, forderte Lawrenz und regte an, das in der vergangenen Legislaturperiode verabschiedete Gesetz zusätzlich durch eine 30-prozentige Trassenpreisspreizung zu flankieren.

Die Debatte um weitere Lärmsenkungen auf der Schiene wird auch nach 2020 weitergeführt – spätestens, wenn 2018 die Revision der TSI Noise beginnt, die europaweit einheitliche Grenzwerte für neue Schienenfahrzeuge festlegt. Die größten Effekte für Lärminderung sind künftig von Maßnahmen an Loks und Infrastruktur zu erwarten. Doch auch bei Güterwagen gibt es noch Potenzial. Die Branche ist hier von sich aus aktiv und beteiligt sich an entsprechenden Forschungsvorhaben.

Weitere Investitionen in lärmreduzierende Technik bedürfen einer staatlichen Förderung. Am Markt sind höhere Vermietpreise nicht zu realisieren. „Wer von den Haltern jetzt mehr fordert als ihre Investitionen in die Halbierung des Lärms, muss auch entsprechende Mittel bereitstellen. Ansonsten gefährdet er das politische Ziel einer Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundliche Schiene“, sagte Lawrenz. Die neu aufgelegte Innovationsprämie sei der richtige Ansatz, der gute Wille jedoch durch ein nicht handhabbares Antragsverfahren ausgehebelt. „Hier muss nachgebessert werden, wenn die Förderung ernst gemeint ist“, appellierte Lawrenz an die Abgeordneten.

Für Rückfragen:

Jürgen Tuscher, Geschäftsführer VPI,
Tel: 040- 22 659 21-0, mobil: 0176-103 15 197

Kerstin Domscheit, Öffentlichkeitsarbeit VPI,
Tel: 040- 419 12 670, mobil: 0160-15 27 533