

VPI zeigt kräftig Flagge

Der Verband der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) will sich stärker in der Öffentlichkeit präsentieren und zu einer Informations- und Servicedrehscheibe profilieren.

Der Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs (VPI) will seine Verbandsarbeit auf eine öffentlichere Basis stellen und sowohl national als auch international die Interessen der derzeit 35 Mitgliedsunternehmen stärker wahrnehmen. Es sei quasi ein Heraustreten aus einem gewissen Schattendasein mit starkem Fokus auf die großen Themen, die die Privatgüterwagen-Anbieter, aber auch Verloader und Dienstleister bewegt, sagt Frank Petutschnig, der seit Februar dieses Jahres neu agierende Generalsekretär des Verbandes.

Gegenüber dem *Verkehr* zählt er auf, was der Verband erreichen will, nämlich eine Optimierung des Einsatzes privater Güterwagen national und international in einem liberalisierten Marktumfeld; Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr; Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt; Schaffung einer ausgewogenen Sicherheits- und Umweltpolitik im Bahnbereich und last but not least Beseitigung technischer, rechtlicher und betrieblicher Hemmnisse, die v. a. den grenzüberschreitenden Bahnverkehr immer noch behindern. Die Verbandsarbeit erstreckt sich auf kommerzielle, technische, betriebliche, rechtliche und verkehrspolitische Themen.

Als Beispiele dafür nennt Frank

Petutschnig Wagenrecht, Transport, Gefahrgutrecht, Haftungs- und Versicherungsfragen, Zulassungs- und Genehmigungsverfahren.

Die 35 Mitglieder sind Vermieter und Eigentümer von Privatgüterwagen aller Art, Verloader und Spediteure als Mieter von Güterwagen sowie Dienstleister wie beispielsweise Werkstätten und andere Dienstleister im Aktionsradius des P-Wagen-Geschäfts. Mit 6.700 Wagen ist die überwiegende Mehrheit aller in Österreich zugelassenen Wagons von privaten Anbietern über den VPI organisiert. Zum Vergleich: Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. integrierte Eisenbahnunternehmen mit Sitz in

stellt. Das bedingt eine noch engere Kooperation zwischen diesen drei Akteuren und findet seine konkrete Ausprägung in einem zweimal jährlich stattfindenden Jour fixe mit Rail Cargo Austria, bei dem aktuelle Fragen diskutiert und Lösungen angepeilt werden. Im Herbst plant der VPI dazu eine eintägige Veranstaltung, bei der der AVV mit all seinen Facetten im Mittelpunkt steht.

Zu nationalen Aktivitäten gehört die Mitarbeit in der Arbeitsgruppe zum Thema Zertifizierung der „für die Instandhaltung zuständigen Stelle“ MoU/ECM. Hier geht es darum, so Petutschnig, eine gemeinsame Vorgehensweise zur Umsetzung des MoU/ECM

» Wir sind eine Serviceplattform für unsere Mitglieder «

Österreich sind mit mehr als 21.000 Waggons in Österreich registriert.

Seit dem Inkrafttreten des AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) im Jahr 2007 wurde die Zusammenarbeit zwischen P-Wagen-Anbietern, Verladern und EVU auf eine völlig neue Basis ge-

(Memorandum of Understanding/Entity in Charge of Maintenance) festzulegen. Ein heißes Thema für die P-Wagen-Anbieter ist der Lärmschutz der Wagen. In Europa wird darüber schon heftig diskutiert.

In Deutschland will man, um die lärmgeplagten Anrainer entlang der Bahntrassen zu beruhigen,



Die P-Wagen-Anbieter sehen einer staatlich lancierten Lärmsanierung bei den Wagen mit gemischten Gefühlen entgegen

laute Güterwagen künftig mit einem Lärmzuschlag belegen. Ab 2012 wird die Nutzung des Gleisnetzes mit lauten Wagen teurer. Das wurde in Berlin zwischen dem Verkehrsministerium und der Deutschen Bahn vereinbart. Damit will man erreichen, dass bis 2020 rund 180.000 Güterwagen mit „Flüsterbremsen“ ausgestattet werden.

In Deutschland werden die Trassenpreise, die Bahnunternehmen bezahlen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 um einen Lärmaufschlag von zwei bis drei Prozent erhöht. Für leise Wagen gibt es die Erhöhung aber als Bonus zurück.

Die Ursache für den Lärm sind die Bremsklötze aus Gusseisen; Personenwagen lärmen weniger, weil sie in der Regel mit Scheibenbremsen ausgestattet sind. Experten setzen daher auf die Lösung „glattes Rad auf glatter Schiene“. Dafür sind Bremssohlen aus einem speziellen Kunst-

stoff-Metall-Gemisch entwickelt worden, die die Radfläche nicht aufriffeln und so den empfundenen Lärm halbieren. Im Projekt „Europetrain“ wird derzeit auf europäischer Ebene die Technik für die sogenannte LL-Sohle (low noise, low friction) entwickelt, bis Ende 2012 soll die LL-Sohle serienreif sein und in großem Stil in Güterwagen eingebaut werden. So auch in den Güterwagen der Rail Cargo Austria. Wie der VPI so sind auch seine Mitglieder international vernetzt. Der Verband ist Mitglied in der internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP) in Brüssel, die die Interessen der Branche auf EU-Ebene vertritt. 16 nationale Verbände sind darin vereint und die UIP agiert mit einer Stimme beispielsweise gegenüber der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) sowie gegenüber der DG Move der EU (Generaldirektion Energie und Verkehr in der EU-Kommission).