



Blick in den Tagungssaal der 20. Informationsveranstaltung des VPI am 27. Juni 2019 im Berliner Hotel Steigenberger.

## 20. Technische Informationsveranstaltung des VPI

# Kooperation ist der Schlüssel

Der UIP-Fachkongress „Keepers' Summit“ in Berlin hat den internationalen Charakter der Arbeit der Fachverbände der Wagenhalter, ihre gemeinsame Suche nach Lösungen für eine europäischen Verkehrswende in Richtung klimaschonender Gütertransport unterstrichen. Und so war auch die 20. Technische Informationsveranstaltung des VPI am Folgetag geprägt von EU-weiten Themen wie Digitalisierung, Harmonisierung der Regelwerke, Standardisierung und Erfahrungen mit der Umsetzung des Vierten Eisenbahnpakets.

Die ersten Monate der VERS, der VPI European Rail Service GmbH, waren auch Gegenstand seines Vortrags. Die auf die internationale Verbreitung und Weiterentwicklung des VPI-Instandhaltungsleitfadens gerichtete Tätigkeit sei „operativer geworden“. Mittlerweile gebe es den Leitfaden in zwölf Sprachen. Gespräche zur Weiterentwicklung seien in Schweden, Österreich, Frankreich, Italien und Belgien geführt worden. „Der Leitfaden muss deutlich internationaler werden“, so Wirtgen. Die Kenntnis über europäische Regelwerke sei im EU-Raum nicht allzu weit verbreitet.

### Datenaustausch

Zwei Beiträge informierten über Veränderungen von Anlagen des Allgemeinen Verwendungsvertrages von Güterwagen (AVV). Der AVV, der von UIP, UIC (Internationaler Eisenbahnverband) und ERFA (Fachverband europäischer Gütereisenbahnen) gemeinsam beschlossen wurde, erfährt derzeit laut Burkhard Lerche (UIP/DB Cargo), Modifizierungen in der Anlage 10. Die bezieht sich auf Werkstatt-Themen und -Abläufe und sei „stark überarbeitungswürdig“. Markus Vaerst (UIP/Wascosa AG) stellte den GCU-Broker vor, der den Datenaustausch zwischen EVU und Haltern verbessern soll. Er verwies



VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz dankt Joachim Wirtgen für seine langjährige Tätigkeit als Vorsitzender der Technischen Kommission.

Gilles Peterhans, UIP-Generalsekretär, erklärte bei der Eröffnung der Technischen Informationsveranstaltung des VPI am 27. Juni 2019 in Berlin die 20. Auflage kurzerhand zur „1. Internationalen Technischen Informationsveranstaltung“. Das sei der Tatsache geschuldet, dass UIP – die Internationale Union der Wagenhalter – diesmal Mitorganisator der traditionellen VPI-Veranstaltung war. Und das war in den Beiträgen auch spürbar.

### Internationaler werden

Den circa 250 Teilnehmern wurde ein breites Feld an Themen geboten. Den Anfang machte Joachim Wirtgen (VTG), im VPI Vorsitzender der Technischen Kommission. Er wird übrigens, wie VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz bekannt gab, diese Funktion demnächst an Jakob Kudlinski (GATX) übergeben. Wirtgen will sich auf seine Funktion als Geschäftsführer der VERS konzentrieren.

darauf, dass es neue Anlagen 15 (Austausch von Laufleistungsdaten) und 16 (Wagenhalter-EVU-Datenaustausch) gebe und dass die Anlagen 4 und 1 hinsichtlich Digitalisierung überarbeitet wurden. Der GCU-Broker ermögliche nun den AVV-Mitgliedern einen breiten Nutzungsfächer bis hin zur vollwertigen Schnittstelle.

Rainer Kogelheide (VPI) informierte darüber, dass das Modul 08 des Instandhaltungsleitfadens, welches dem Datenaustausch von Haltern und Werkstatt dient, 2018 ein „Downsizing“ erfahren habe. Der Aufwand von 2000 Datensätzen sei für kleine Halter zu hoch gewesen. Derzeit seien es noch 270, die die Halter an die Werkstatt übermitteln müssten. Ende 2019 sollen es nur noch 100 sein. Es müsse daran gearbeitet werden, die „Schadensreport-Datenübertragung“ voranzutreiben. Seitens der Werkstatt soll es einen „Arbeitsgangkatalog“ als Angebot an die Halter geben.

### Start in fünf Jahren

Einen interessanten Einblick in die Digitalisierungsbemühungen im Schienengüterverkehr (SGV) in Frankreich gab Dr. Bertrand Minary von der SNCF Fret. Der SGV müsse multimodal werden. Ein neuer Denkansatz komme „ohne den Faktor Profitabilität“ nicht aus. Bei allem Wettbewerb sei Kooperation gerade bei den Themen Digitalisierung und Automatisierung der Schlüssel. SNCF hat mit Tra-

xens ein Start-up der Schifffahrt an Bord geholt und so Ideen, die in diesem Transportsektor vorhanden waren, übertragen. Seit zwei Jahren laufen Züge digital. 400 Waggons sind mittlerweile mit entsprechender Technik ausgestattet. Und in fünf Jahren will SNCF Fret, so Dr. Minary, kommerziell mit dem autonomen Fahren beginnen.

Hubert Blanc von der nationalen Sicherheitsbehörde EPSF aus Frankreich ging auf die Entwicklungen seit dem EU-Beschluss zum Vierten Eisenbahnpaket ein. Er konstatierte mehr Interoperabilität und mehr Sicherheit. Es sei wichtig, bi- und multilaterale Kooperationsabkommen zu schließen: die nationalen Agenturen mit der ERA wie auch untereinander. National müsse es solche Abkommen auch zwischen Haltern, Instandsetzern und nationalen Agenturen geben.

### Regeln ohne Rechtskraft

Jiří Petrů von der tschechischen Waggonfabrik Legios Loco Inc. zeigte sich hingegen mit dem Vierten Eisenbahnpaket nicht zufrieden. Von der Einreichung neuer Wagen bis zur Produktion dauere es mittlerweile 18 Monate. Trotz ERA-Verantwortung gebe es bislang noch keine Anlaufstelle in Europa, die die europäische Zulassung prüfe und ausstelle.

Einen ähnlichen Trend beschrieb Mauro Pacella vom ASSOFERR, dem italienischen Verband der Eisenbahn- und Intermodalbetreiber. Früher habe es na-

tional fünf Stellen gegeben, die bei Anliegen und Vorhaben zu beachten waren. Heute seien es 50 unterschiedliche Stellen, die national und auf EU-Ebene beachtet werden müssen. Dies führe zu viel Papierkram und einer immer komplizierter werdenden Verwaltung. In Italien seien zudem die europäischen Verordnungen noch nicht vollständig umgesetzt. Viele Regeln hätten immer noch keine Rechtskraft.

Dr. Jens Engelmann gab einen kleinen Überblick über den SGV in der Ukraine. Er verwies darauf, dass mittlerweile 60 Prozent der Wagenhalter in der Ukraine privat seien. Die ukrainische Regierung beabsichtige, die gesamte Transportgesetzgebung der EU zu übernehmen.

### Innovative Güterzüge

Stefan Hagenlocher von hwh-Transport gab einen Überblick über die Aktivitäten des Technischen Innovationskreises Schienengüterverkehr (TIS). Alles sei, so Hagenlocher, dem untergeordnet, innovative Güterwagen zu innovativen Güterzügen zusammenzustellen. Wichtiger Punkt dabei: die digitale, automatisierte Kupplung. Bevorzugt werde hierbei der Typ 4 – kuppeln mit Daten- und Stromleitung, entkuppeln mit Hebel außen am Wagen. Die Kupplung müsse aber darauf vorbereitet sein, das Upgrade auf Typ 5 – entkuppeln vom Führerstand aus – zuzulassen.

Sophie Serodon (Freight Department UIC) und Stefano Guidi (Rail System Department UIC) gaben zum Abschluss einen Überblick über den Stand der Untersuchungen zu Radbrüchen in der jüngeren Vergangenheit in der EU. Im Oktober solle die UIC die Ergebnisse veröffentlichen.

Im Vorfeld der Informationsveranstaltung und des „Keepers' Summit“ war der VPI zu seiner jährlichen Mitgliederversammlung zusammengekommen. Die Delegierten entlasteten den Vorsitzenden Malte Lawrenz und wählten Johann Feindert, CEO der GATX Rail Europe, zum stellvertretenden Vorsitzenden. Als neues Beiratsmitglied wurde Dr. Franz Merath, Head of Supply Chain Management bei Evonic, aufgenommen. ur



Rainer Kogelheide bei der Beantwortung von Fragen zum Modul 08.

Quelle: Privatbahn Magazin 19.07.2019