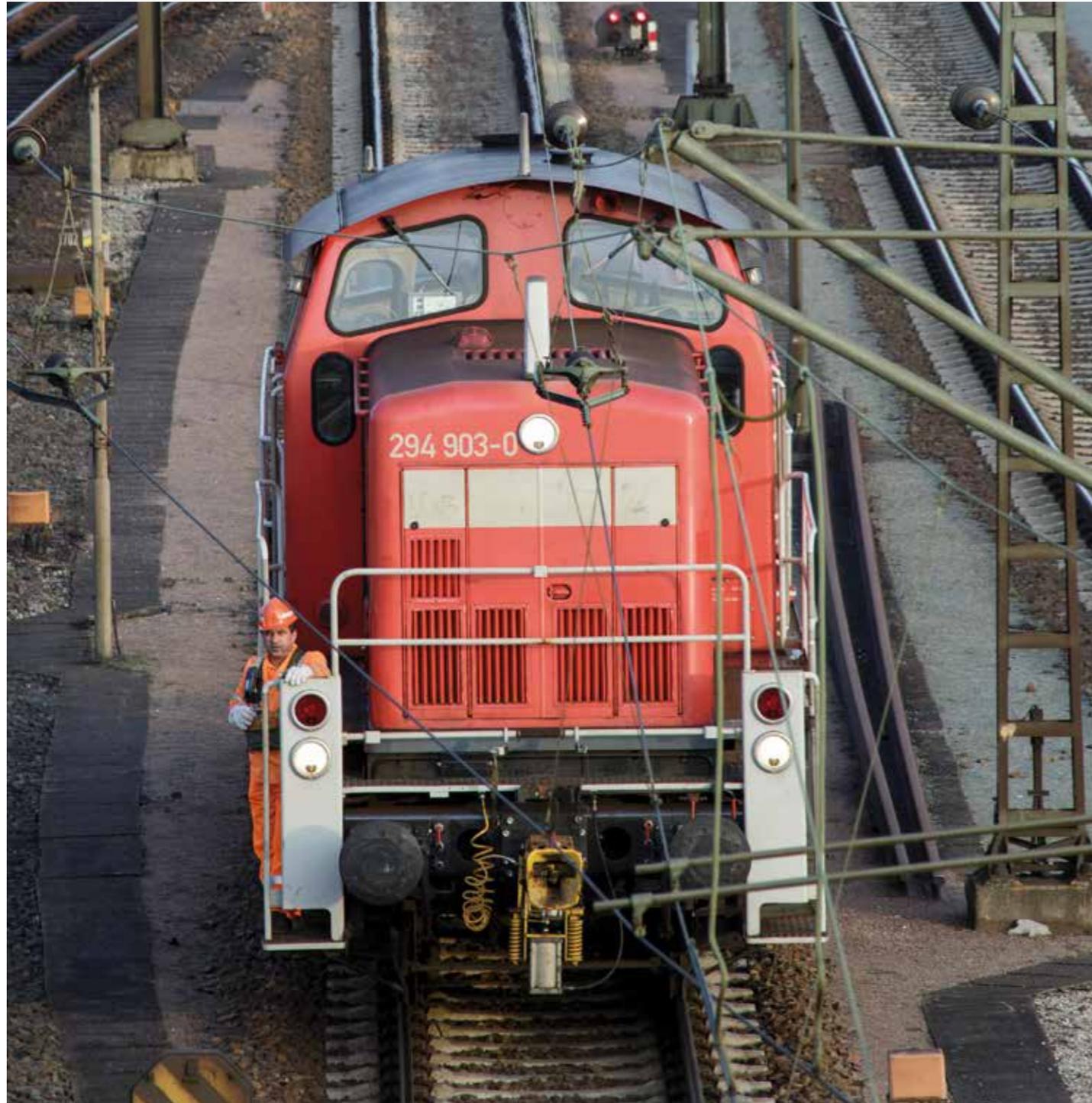




JAHRESBERICHT // 2016


VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.



VORWORT //

Die Weichen auf
Verkehrswende stellen 4

1

POLITIK UND
KOMMUNIKATION //

Güterverkehr gestalten

Die Transportmenge wächst 9
Jetzt handeln 10
Trassenpreise halbieren 12
740-Meter-Züge 14
Güterbahn 4.0 16

POLITIK UND
KOMMUNIKATION //

Lärm im Fokus

Etappenziel 2016 geschafft 19
Evaluierung 22
Europäische Lösung 23
Im Gespräch mit Entscheidern 24
Schienenlärmminderungs-gesetz . 26
Lärmziel 2020 27

POLITIK UND
KOMMUNIKATION //

Gut vernetzt

Runder Tisch im BMVI 29
Präsent im politischen Berlin 31
Aktiv in den Gremien 33
Medienecho 34

POLITIK UND
KOMMUNIKATION //

Wahl 2017 – Weichen stellen

Gemeinsam die
Schiene stärken 40
Acht Verbände –
drei Forderungen 41
Parteien zur Bahnpolitik 43

2

TECHNIK UND
RECHT //

Expertise für sichere Lösungen

Eisenbahnrecht 52
AVV 53
Technische Kommission 54

3

SERVICE UND
LEISTUNGEN //

VPILF – europaweit Standard

Instandhaltungsleitfaden 58
Fachtechnische
Begutachtung 61

4

VPI INTERN //

Der Verband im Überblick

Mitgliederentwicklung 67
Wagenpark der Mitglieder 70
Beirat & Technische Kommission 72
Arbeitsgremien 74
VPI-Mitglieder 80
Kontakt & Impressum 90

VORWORT //

**DIE TRANSPORTMENGE WÄCHST,
DIE SCHIENE STAGNIERT.
HÖCHSTE ZEIT, DIE WEICHEN
NEU ZU STELLEN**



Malte Lawrenz,
Vorsitzender Verband der
Güterwagenhalter in Deutschland e. V.
Aprixon Information Services GmbH

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

rund 90 Prozent der Deutschen wünschen sich eine Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene. Zu diesem Ergebnis kommt eine von VPI und NEE in Auftrag gegebene Meinungsumfrage aus 2016. Kein Transportmittel bringt Güter umweltfreundlicher und sicherer ans Ziel als der Schienenverkehr.

Machen wir Ernst: Legen wir jetzt die Weichen um auf eine Verkehrswende. Die privaten Halter sind dabei. Wir stellen uns mit Investitionen und Engagement den Anforderungen einer digitalisierten Logistik. Um den Modal Split zugunsten der Schiene zu verschieben, ist jedoch mehr nötig: fairer Wettbewerb, der Ausbau der Infrastruktur, eine institutionalisierte Förderung von Innovation.

Vor uns liegt die Bundestagswahl. Deshalb haben wir Politiker aller Fraktionen gefragt, mit welchen Maßnahmen sie die Schiene stärken wollen. Die Antworten lesen Sie in diesem Jahresbericht. Ebenso Einschätzungen, Berichte und Zahlen zum vergangenen Jahr sowie einen Ausblick auf die Aufgaben der Zukunft. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Lawrenz'.

Malte Lawrenz,
Vorsitzender Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

NACHHALTIGE LOGISTIK? DER SCHIENENGÜTERVERKEHR BIETET ANTWORTEN



*Gute Infrastruktur, fairer Wettbewerb,
nachhaltige Innovationen:
Jetzt handeln für mehr Verkehr
auf der Schiene*

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

DEN GÜTERVERKEHR DER ZUKUNFT GESTALTEN

Wie werden wir in Zukunft Güter von A nach B transportieren? Welchen Anteil sollen die unterschiedlichen Verkehrsträger in Deutschland und Europa am Transportaufkommen haben? Die Bundesregierung prognostiziert einen Anstieg der Gütertransporte bis zum Jahr 2030 um 38 Prozent, die Experten des Beratungsunternehmens Prognos gehen sogar von einem Wachstum von 70 Prozent bis 2040 aus. Vor diesem Hintergrund ist die Weichenstellung in der Verkehrspolitik nicht nur entscheidender Faktor für den Wirtschaftsstandort Deutschland, sondern auch für Lebensqualität und Umwelt.

Die Transportmenge wächst – die Schiene stagniert

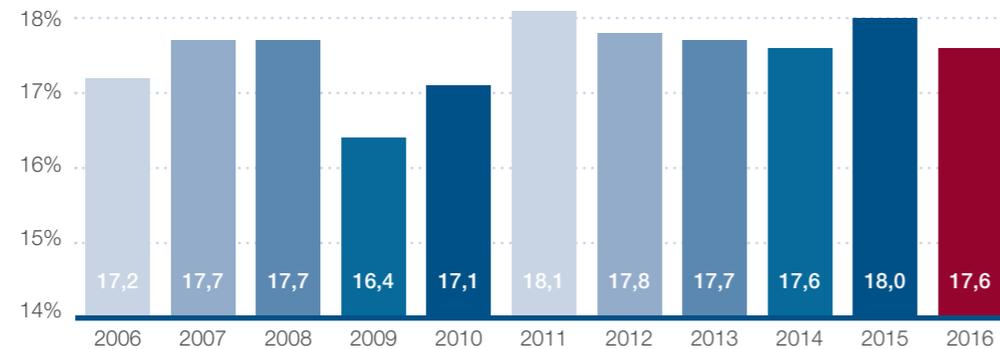
Um den erwarteten Zuwachs des Transportaufkommens in den kommenden Jahren zu bewältigen, müssen erheblich mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Und nicht nur das: Die Schiene soll ihren Anteil am Modal Split grundsätzlich steigern, so das Bekenntnis über alle parteipolitischen Lager hinweg. Wer die nationalen Klimaziele ernsthaft

erreichen will, kommt am Ausbau des Schienengüterverkehrs nicht vorbei. Die Bundesregierung hat das Ziel gesteckt: Um mindestens 40 Prozent will sie den CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors bis 2050 reduzieren.

Ein Blick auf die Zahlen des vergangenen Jahres zeigt jedoch: Die angestrebte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kommt nicht voran. Die Transportleistung auf der Schiene fiel im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozent auf 116 Milliarden Tonnenkilometer. Auch der Marktanteil des Schienengüterverkehrs sank: Wir mussten einen Rückgang von 0,4 Prozent gegenüber 2015 verzeichnen. Seit nunmehr zehn Jahren stagniert der Anteil des Verkehrsträgers Schiene damit zwischen 17 und 18 Prozent.

Marktanteil der Güterbahnen

in Deutschland auf Basis von Verkehrsleistung in Tonnenkilometern



Quelle: Statistisches Bundesamt 02/2017

Jetzt handeln für einen nachhaltigen Güterverkehr

Damit der Transport auf der Schiene wachsen kann, müssen schnell politische Entscheidungen getroffen werden. Die Felder, auf denen hier etwas geschehen muss, liegen auf der Hand.

Wir brauchen

// faire Wettbewerbsbedingungen

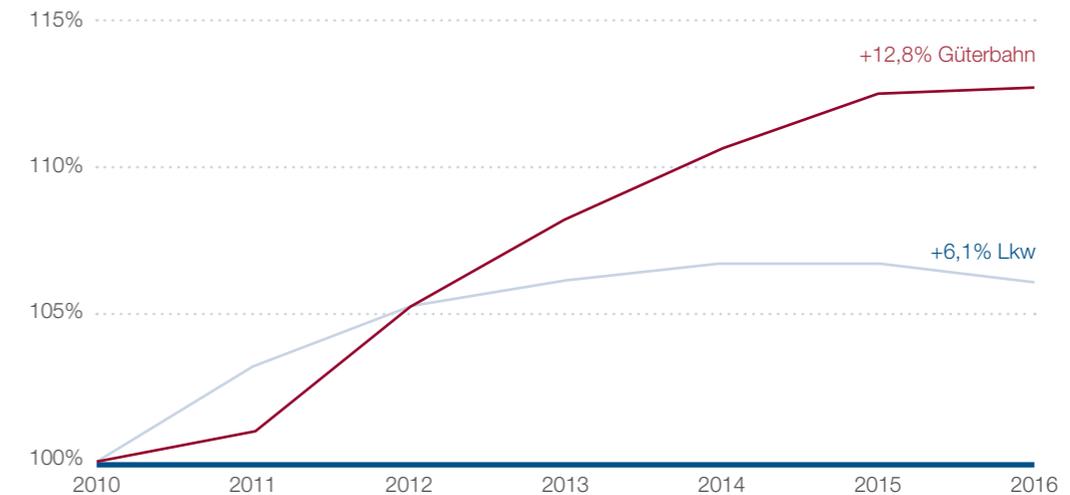
// leistungsfähige Schieneninfrastruktur

// institutionalisierte Innovationsförderung

Diese drei Eckpfeiler sind unabdingbare Voraussetzungen für einen starken und zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Nach wie vor herrscht keine Wettbewerbsgleichheit auf dem Verkehrsmarkt in Deutschland. Güterbahnen werden mit der EEG-Umlage belastet, müssen die Kosten für Lärmschutz tragen und zahlen Trassengebühren für jeden gefahrenen Schienenkilometer. Der Lkw bleibt von solchen Kosten weitestgehend verschont.

Preisentwicklung Lkw und Güterbahn

Erzeugerpreisindex in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt 2016, III. Quartal

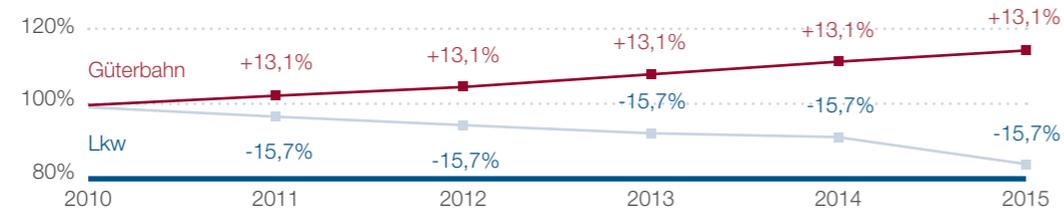
Die Straßenmaut wurde im vergangenen Jahr sogar gesenkt, zudem fällt sie nur auf Autobahnen und wenigen Bundesstraßen an. Nicht alle, aber eine erhebliche Zahl an Fuhrunternehmen verschaffen sich Wettbewerbsvorteile durch Praktiken wie die Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten oder Frachtüberladung. Beides wird viel zu selten geahndet.

Die Ungleichbehandlung von Schiene und Straße hat dazu geführt, dass die Kostenschiere zwischen den beiden Verkehrsträgern immer weiter auseinanderklafft. Gesunkene Kraftstoffpreise verstärkten den Trend. Die Erzeugerpreise für den Gütertransport auf der Schiene stiegen in den Jahren 2010 bis 2015 um 12,6 Prozent, während sich der Lkw-Transport nur um 7,1 Prozent verteuerte.

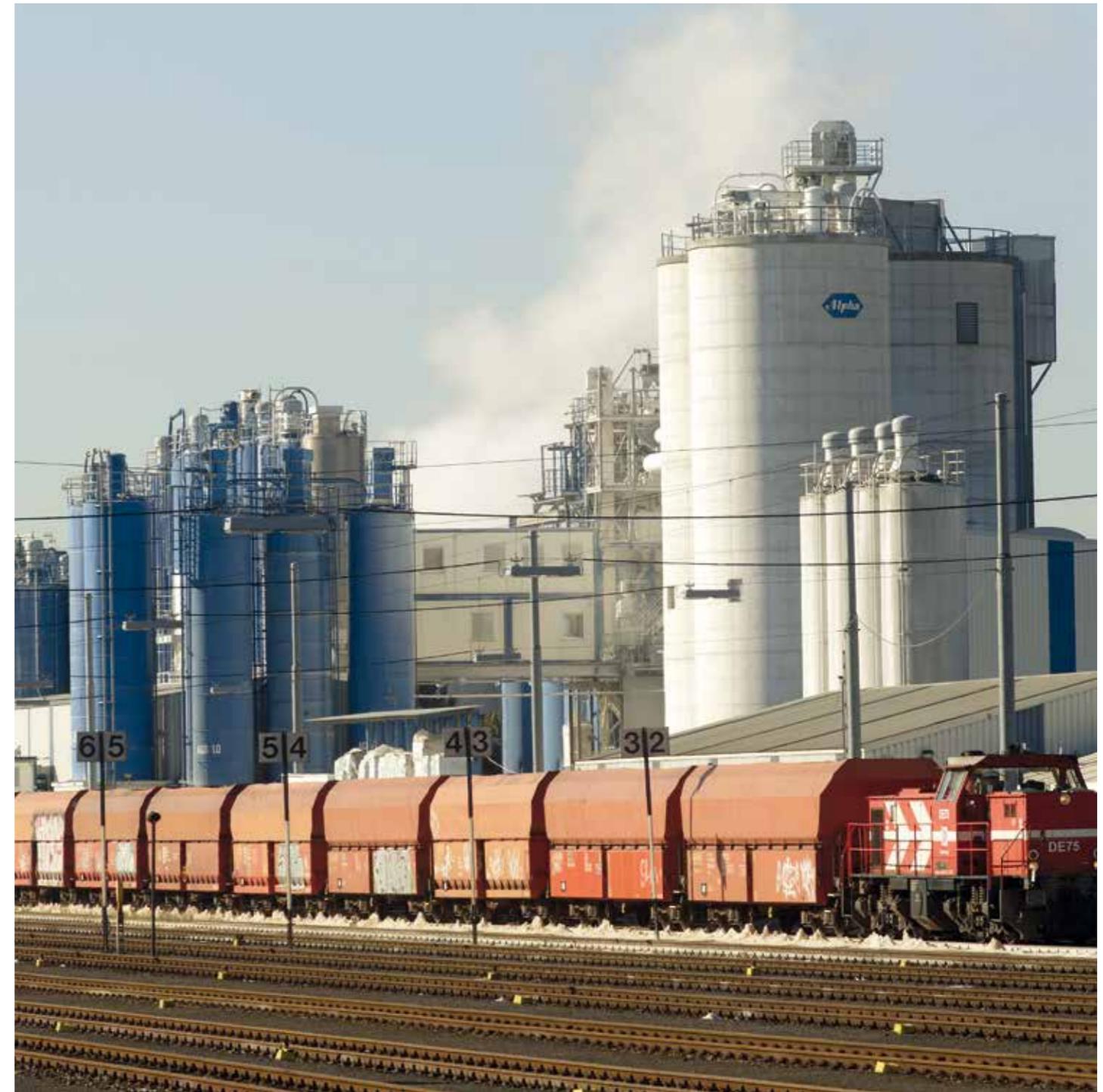
Trassenpreise halbieren – mehr Fairness bei der Maut

Die hohen Trassenpreise sind eine entscheidende Stellschraube, um zu mehr Wettbewerbsgleichheit zu kommen. Der VPI hat sich bei zahlreichen Gelegenheiten im vergangenen Jahr für eine Halbierung der Trassenmaut eingesetzt. Auch andere Verbände aus unserer Branche haben sich diese Forderung auf die Fahne geschrieben. Endlich scheint in dieser Frage Bewegung in die politische Diskussion zu kommen. Aus der Politik erhalten wir Signale, die Nutzungsgebühr für Trassen substantiell absenken zu wollen. Ein erster Erfolg. Wir werden dieses Thema im kommenden Jahr weiter vorantreiben.

Entwicklung von Lkw-Maut und Trassenpreisen in Deutschland



Quelle: Bundesnetzagentur: Marktuntersuchung Eisenbahn 2016, 12/2016 und VIFG: Geschäftsbericht 2015, 07/2016

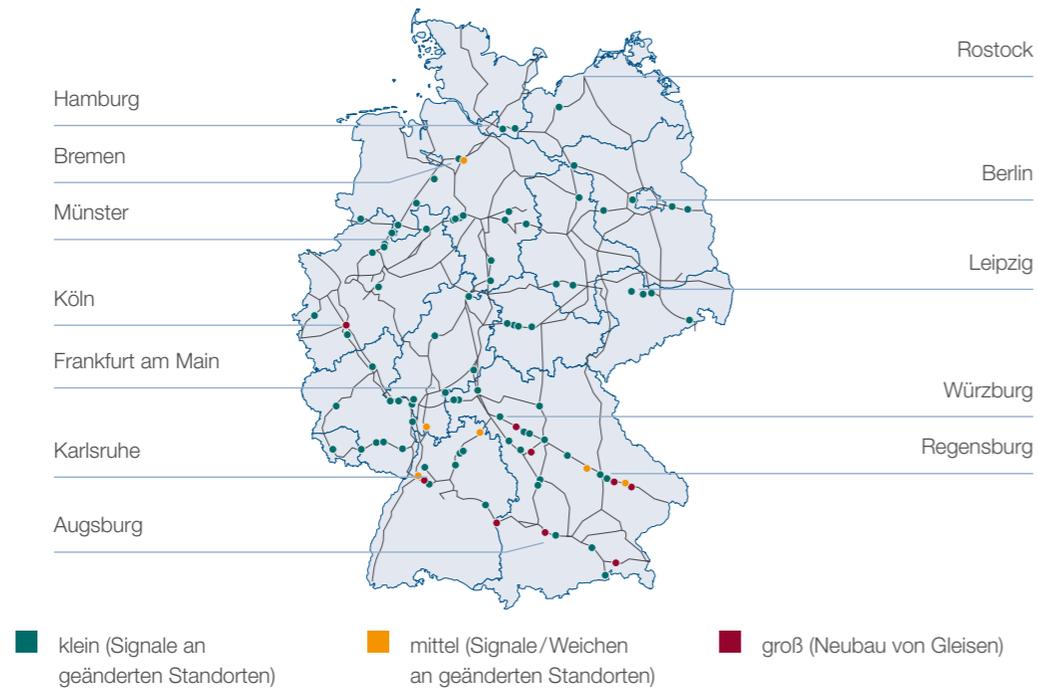


740-Meter-Züge: effizienter und ökologischer

Schwierig für die Anliegen des Schienengüterverkehrs gestaltete sich im vergangenen Jahr die wichtige Debatte um den Bundesverkehrswegeplan. Er legt den Kurs der Bundesregierung in Sachen Verkehrsinfrastruktur bis 2030 fest – und priorisiert erneut den Ausbau der Straße. Stiefkind bleibt hingegen die Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Sowohl die Ertüchtigung von zentralen Großknoten als auch der zügige Ausbau des Netzes für 740 Meter lange Güterzüge wurden nur unter ferner liefen als „potenzieller Bedarf“ aufgeführt. Damit wäre eine Umsetzung in den kommenden Jahren kaum zu erwarten.

740-Meter-Netz

Erstabschätzung baulicher Aufwand



Um die Transportleistung auf der Schiene zu erhöhen, verspricht kaum ein Vorhaben so viel Erfolg wie der 740-Meter-Zug – und das mit vergleichsweise geringem finanziellen und zeitlichen Aufwand. Bislang ist das deutsche Netz in der Regel nur für 600 Meter lange Züge befahrbar, während 740 Meter lange, vereinzelt sogar 835 Meter lange Güterzüge in unseren Nachbarländern längst Standard sind. Die Liste der Vorteile langer Güterzüge ist umfangreich und überzeugend: Das bestehende Schienennetz wird optimal genutzt, die Produktivität steigt, die Kosten pro Tonnenkilometer sinken, ebenso der Energieverbrauch. Gleichzeitig gewährleistet die überfällige Ertüchtigung des deutschen Netzes grenzübergreifenden Verkehr. Relevant ist auch der Klimaeffekt des 740-Meter-Zugs: Im Vergleich zum 600-Meter-Zug holt er zusätzlich die Ladung von rund acht Lkw von der Straße.

Beim Thema „740-Meter-Netz“ haben wir uns als VPI ebenso wie andere Verbände und Experten aus der Bahnbranche energisch zu Wort gemeldet. Seitdem ist die Debatte wieder offen – das Bundesverkehrsministerium prüft erneut. Wer den Güterverkehr zügig stärken will, muss gerade bei solchen vergleichsweise unkomplizierten Maßnahmen schnell voranschreiten. Der VPI wird sich bei diesem und anderen infrastrukturellen Projekten weiter dafür einsetzen, eine leistungsfähige Grundlage für das Wachstum des Schienengüterverkehrs zu schaffen.





Mit der Güterbahn 4.0 in die digitale Logistikwelt

Beim Thema Innovation ist auch die Branche selbst in der Pflicht. Die Mitgliedsunternehmen des VPI nehmen diese Herausforderung an und stecken mitten im Prozess der Digitalisierung. Schwerpunktthema des diesjährigen VPI-Symposiums bildete denn auch die Transformation zur „Güterbahn 4.0“. Experten und Vertreter aus Unternehmen berichteten über Erfolge und Hürden auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Güterbahn mit intelligenten Logistikkonzepten.

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!



Die Beiträge zum 7. VPI-Symposium „Innovation und Digitalisierung“ finden Sie online unter:

www.vpihamburg.de/veranstaltungen/intern/7-vpi-symposium

Innovation braucht mehr als Ideen

Innovation als wesentlicher Treiber für die Produktivitätssteigerung im Schienengüterverkehr erfordert, alle Kräfte zu bündeln. Unsere Branche braucht neben eigenem Engagement ein positives Umfeld und institutionalisierte Innovationsförderung. Für Straße und Schifffahrt ist das schon lange selbstverständlich. Derzeit dämpfen extreme Reglementierung und mangelnde Forschungsförderung die Innovationskraft der Schiene – auch wenn einzelne Unternehmen der Branche sich nach Kräften engagieren und zukunftsweisende Projekte aufs Gleis setzen. Die Forderung nach einem nationalen Forschungs- und Förderungsprogramm hat der VPI im vergangenen Jahr deshalb mit Nachdruck beim Runden Tisch des Bundesverkehrsministeriums vertreten. Ebenso die Notwendigkeit, regulative Hemmnisse für die Neuzulassung neuer Wagentechnik abzubauen.

Wie sehr Forschungsförderung, Subventionen und geringe Reglementierung einen Verkehrsträger stärken können, zeigt sich gegenwärtig auf der Straße. Ob Platooning, Lang-Lkw oder Ausbau der Rastanlagen für Fahrer – Anliegen der Fuhrunternehmen und der Lkw-Industrie werden zügig und unkompliziert umgesetzt. Forschungsprojekte wie der elektromobile Lkw erhalten hohe Fördergelder. Diese Politik verschiebt einseitig den Wettbewerb zugunsten der Straße und vergibt Chancen, den Klimavorsprung der Schiene für Deutschland zu nutzen.

Halbierung des Schienenlärms: Entscheidungsjahr 2016

Für die Wagenhalter war 2016 vor allem in puncto Lärmreduzierung ein entscheidendes Jahr. Zu dessen Ende sollte das erste Etappenziel erreicht und die Hälfte der Güterwagen auf leise Technik umgestellt sein. Die privaten Halter haben sich dieser großen Aufgabe mit Erfolg gestellt. Weil dieses Engagement für die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs so wichtig ist, haben wir dem Thema auf den folgenden Seiten einen eigenen Beitrag gewidmet, der über die Entwicklungen des vergangenen Jahres informiert.

Mehr als die Hälfte unserer Wagen ist bereits mit Flüsterbremsen unterwegs. Dahinter stehen milliardenschwere Investitionen.

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

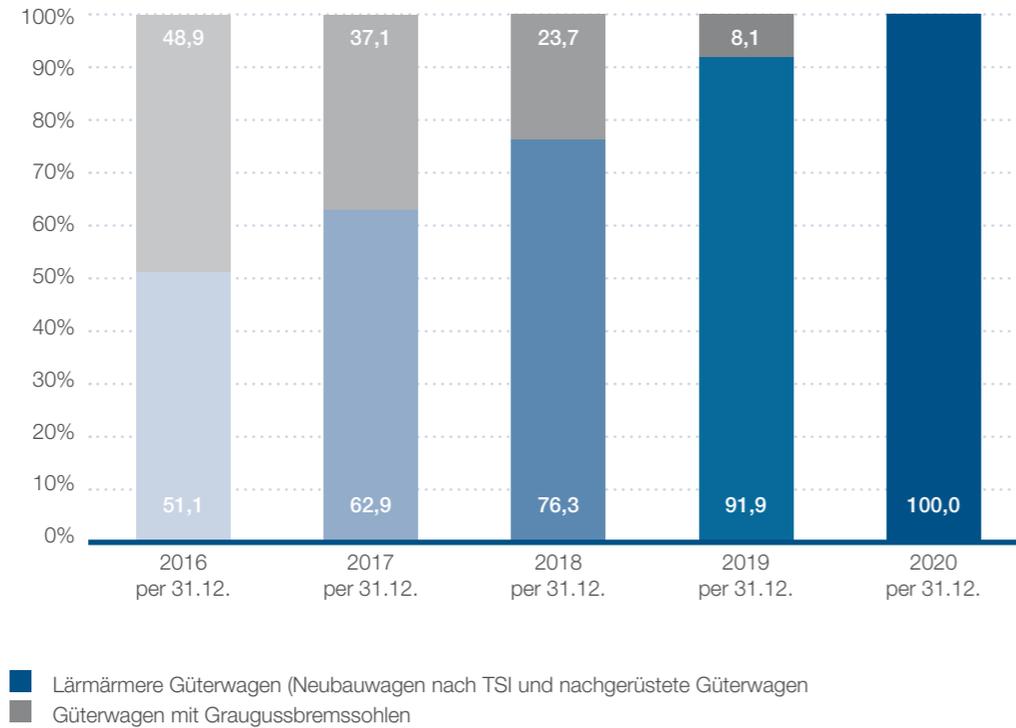
LÄRM IM FOKUS

Das erste Etappenziel ist geschafft: Mehr als die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen privater Halter fuhr zum Ende des Jahres 2016 leise. Damit lagen wir mit unseren Aktivitäten zur Umstellung der Flotten auf leise Technik voll im politisch vorgegebenen Zeitplan.

Die Privaten halten Wort: leise Flotten bis 2020

Im Detail: Zum Jahresende führen 32.233 und damit 53,7 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen von VPI-Mitgliedsunternehmen mit Flüsterbremsen. Erhoben hat diese aktuellen Zahlen im Auftrag des VPI erneut ein unabhängiger Gutachter, die hwh Gesellschaft für Transport und Unternehmensberatung. Die Mitgliedsunternehmen des Verbandes übermittelten per Online-Abfrage Mitte und Ende des vergangenen Jahres die erfolgten Umrüstungen und die Zahl der neu beschafften leisen Wagen. Ebenso machten sie Angaben zu ihren weiteren Planungen. Die Privaten werden ihre Zusage halten und auch die zweite Hälfte ihrer Flotten bis zum Ende des Jahrzehnts komplett auf leise Technik umstellen – so wie von der Regierungskoalition mit dem Lärmziel 2020 eingefordert.

Anteil der in Deutschland verkehrenden lärmarmen Güterwagen an der Gesamtgüterwagenflotte der VPI-Mitgliederunternehmen in den Jahren 2016 bis 2020



Quelle: hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH

Die Mitgliedsunternehmen des VPI leisten hierfür milliardenschwere Investitionen: Insgesamt werden sie bis 2020 rund 3,2 Milliarden aufbringen. Rund 16.000 neue Wagen wurden seit 2012 bereits neu beschafft, nur 5.584 Bestandswagen durch die kostengünstige und geförderte Umrüstung auf LL-Bremssohlen umgestellt. Auch die DB AG war in ihren Bemühungen zur Umrüstung erfolgreich. Sie schickt ebenfalls Ende 2016 über die Hälfte ihrer Wagen leise aufs Gleis, so die Aussage des Konzerns.

Restriktionen strafen die gesamte Branche

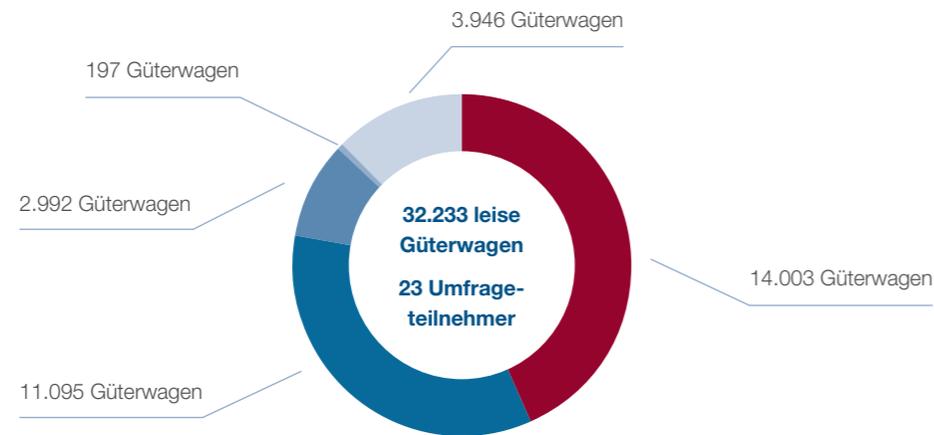
Die deutschen Halter haben damit ihre Bringschuld erbracht. Dennoch sieht sich die Branche der Androhung von Restriktionen wie Nachtfahrverboten oder Geschwindigkeitsbeschränkungen gegenüber. Beides würde die gesamte Branche nachhaltig schädigen und im Ergebnis zu einer weiteren Verlagerung von Transporten auf die Straße führen. Erst wenn die anstehende Evaluation des BMVI zu dem Ergebnis kommt, dass die Hälfte der Wagen Ende 2016 in Deutschland leise fährt, sind solche Szenarien vorerst vom Tisch. Wagen zu zählen ist in der Realität jedoch alles andere als einfach. Wie kommt man zu validen Zahlen? Kann das deutsche Register als Grundlage dienen? Zählt man nur umgerüstete oder auch neu beschaffte leise Wagen? Wie bezieht man die ausländischen Wagenhalter ein? Die Vorgaben hierzu im Koalitionsvertrag sind unscharf.



Saubere Evaluierung für den gemeinsamen Weg zum Lärmziel 2020

In Gesprächen mit dem BMVI hat der VPI deutlich gemacht: Sowohl das deutsche Fahrzeugregister als auch eine Beschränkung auf reine Umrüstzahlen greifen zu kurz. Wer die Fortschritte auf dem Weg zur leisen Güterbahn messen will, muss auch neu beschaffte Wagen einbeziehen. Ebenso hat der VPI darauf hingewiesen, dass in Deutschland verkehrende Wagen deutscher Halter nicht zwangsläufig auch hier registriert sind. Gerade die privaten Halter haben eine Vielzahl ihrer leisen Wagen in ausländischen Registern gemeldet. Das BMVI hat diese Hinweise berücksichtigt und wird nun bei seiner Evaluierung auch ausländische Fahrzeugregister einbeziehen. Der VPI unterstützt das Ministerium dabei und hat den zuständigen Stellen übermittelt, wo seine Mitglieder ihre Wagen gemeldet haben.

Registrierungsländer der in Deutschland verkehrenden leisen Güterwagen von VPI-Mitgliedsunternehmen



TSI-lärmreduzierte bzw. auf lärmarme Bremssohlen umgerüstete Güterwagen, die in Mitteleuropa/Deutschland verkehren – differenziert nach nationalen Fahrzeugregistern

- Deutschland
- Niederlande
- Schweiz
- Österreich
- andere nationale Fahrzeugregister

Quelle: hwh, Februar 2017



Keine leise Güterbahn ohne Umrüstung ausländischer Flotten

Grundsätzlich gilt: Ohne eine europäische Lösung werden wir beim Thema leiser Güterverkehr nicht befriedigend vorankommen. Denn den 120.000 leisen Wagen von privaten Haltern und DB Cargo dürften 2020 rund 60.000 mehrheitlich laute ausländische Wagen gegenüberstehen, die in gemischten Zugverbänden durch Deutschland rollen. Die für eine halbierte Lärmemission notwendige Quote von 90 Prozent leiser Waggons im Zugverband würde so verfehlt, die Investitionen der Halter in leise Technik verpuffen. Ihre Aufwendungen verkehren sich dann sogar zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber den lauten und damit billigeren ausländischen Wagen.



Der VPI hat diese Problematik engagiert ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückt und für eine gangbare Lösung geworben: 30 Prozent Differenz beim Trassenpreis ab 2020 als Anreiz für leisen Schienengüterverkehr. Ein solcher Weg über Marktmechanismen wäre über die Nationalgrenzen wirksam. Und er droht im Gegensatz zum schlichten Verbot lauter Güterwagen nicht an europäischen Vorgaben zu scheitern.

Im Gespräch mit Entscheidern

Der VPI stand beim Thema leiser Güterverkehr im vergangenen Jahr sowohl mit Vertretern des BMVI regelmäßig im Austausch als auch mit Abgeordneten des Deutschen Bundestages und ihren Referenten. So lud die überfraktionelle Parlamentsgruppe Bahnlärm die DB AG und den VPI gemeinsam zu ihren Sitzungen im Januar und November ein, lobte die fristgerechte Umsetzung der Lärmziele durch die Privaten und sprach sich nach dem

Treffen für eine spürbare lärmabhängige Spreizung der Trassenpreise aus. Für deren Realisierung wolle man „verstärkt Gespräche mit der Bundesregierung führen und auch auf europäischer Ebene Druck machen“, gab die Parlamentarier-Gruppe in einer anschließenden Pressemitteilung bekannt.

Mit einem neuen Format war der VPI im vergangenen Jahr erstmals in Berlin präsent: Ende Oktober lud der Verband zum Parlamentarischen Frühstück in die Hamburger Landesvertretung, um die aktuellen Umrüstszenarien und die Forderung der Privaten nach einer europäischen Lösung für die Lärmproblematik zu präsentieren. Über 20 Abgeordnete und Referenten folgten der Einladung. Die gut besuchte Veranstaltung zeugte davon, dass der VPI wachsende Aufmerksamkeit im politischen Raum genießt. Die angeregte Diskussion im Anschluss gab Gelegenheit, unsere Positionen und Forderungen für einen starken Güterverkehr zu erläutern und in die politische Debatte einzubringen.



Der VPI begrüßt eine klare gesetzliche Regelung zum Schienenlärm

Im November des vergangenen Jahres stellte das BMVI den lange erwarteten Entwurf eines Schienenlärmminderungsgesetzes vor – und bat im Rahmen der Verbändeanhörung um Stellungnahme. Inhaltlich sieht das Gesetz ein generelles Einsatzverbot lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vor. Der VPI begrüßt das Vorhaben ausdrücklich und sieht es als klares Signal für leisen Schienengüterverkehr. Ein gesetzliches Verbot bringt die notwendige Rechtssicherheit und

sorgt dafür, dass die intensiven Umrüstungs- und Neubeschaffungsaktivitäten der deutschen Wagenhalter zu einer tatsächlichen Lärmminderung führen. Der VPI regte in seiner Stellungnahme an, die im Gesetzesentwurf vorgesehenen Ausnahmen vom Lärmverbot noch weiter zu begrenzen. Auch hierfür bietet sich die vom Verband vorgeschlagene spürbare Trassenpreisspreizung um 30 Prozent zwischen lauten und leisen Wagen an. Mit dem additiven Marktmechanismus würden auch Ausnahmeregelungen unattraktiv. Das gemeinsame Ziel muss ein flächendeckender Einsatz leiser Wagen sein, damit Restriktionen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Nachtfahrverbote vermieden werden.

Sollte der Gesetzesentwurf doch am europäischen Recht scheitern, so würde eine jetzt angekündigte lärmabhängige Trassenpreisspreizung ein wichtiges Signal aussenden: Ob mit oder ohne Verbot – ab 2021 lohnt sich die Durchfahrt lauter Wagen in Deutschland schon aus Kostengründen nicht mehr. Der Impuls zur rechtzeitigen Umrüstung ausländischer Wagen wäre gesetzt.

Weitere 30.000 leise Wagen bis 2020 – ohne Förderung geht es nicht

Vor den privaten Haltern liegt in den nächsten vier Jahren die Aufgabe, weitere 30.000 Wagen auf leise Bremstechnik umzustellen. Diese Aufgabe kann unter den schwierigen Wettbewerbsbedingungen ohne Förderung kaum geschultert werden. Der VPI hat sich deshalb zum einen dafür stark gemacht, das bestehende Förderprogramm für die Umrüstung alter Wagen auf leise LL-Sohlen zu entbürokratisieren. Der Aufwand für die Beantragung der Mittel ist hoch und steht in keinem Verhältnis zu den ausgeschütteten Fördersummen. Zum anderen forderte der VPI das BMVI auf, die Neubeschaffung innovativer und damit auch leiser Güterwagen künftig mit einem eigenen Förderprogramm zu unterstützen. Eine reine Umrüstkförderung geht an den Bedarfen der privaten Halter vorbei: Sie stellen ihre Flotten auf leise Technik um, indem sie zwei Drittel der Wagen durch neue ersetzen. Nur ein Drittel wird umgerüstet.

Auf der Agenda des VPI für 2017 stehen beim Thema Lärm deshalb ein wirksames Schienenlärmminderungsgesetz mit europäischer Wirkung und die schnellstmögliche Auflage eines Förderprogrammes „Innovativer Güterwagen“.

*Die Interessen der Wagenhalter vertreten,
die Anliegen der Branche im Blick –
der VPI zeigt in Berlin politisches Profil*

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

GUT VERNETZT

Das Potenzial des Schienengüterverkehrs ist groß, die Herausforderungen des steigenden Transportaufkommens zu bewältigen. Ob es gelingt, den Marktanteil des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers zu steigern, hängt wesentlich von den Rahmenbedingungen ab, die politisch gesetzt werden. Seit geraumer Zeit verstärkt der VPI sein Engagement, um seine Konzepte und Ideen für einen starken Schienengüterverkehr in Politik und Öffentlichkeit zu tragen – mit Erfolg.

Der Masterplan: Runder Tisch im BMVI

Mitte 2016 hatte das BMVI die Player der Branche zum viel beachteten „Runden Tisch Schienengüterverkehr“ eingeladen. Die Beteiligung unseres Verbandes an einem solchen Treffen ist mittlerweile eine erfreuliche Selbstverständlichkeit. Der VPI sitzt mit am Runden Tisch, Vertreter des Verbandes arbeiten in den drei Arbeitsgruppen des Tisches zu Rahmenbedingungen, Produktion und Infrastruktur. Ziel ist die gemeinsame Formulierung eines Masterplans Schienengüterverkehr, der in die Beratungen des Haushalts 2018 einfließen soll.



Beim Runden Tisch des BMVI hat der VPI unter anderem folgende Themen forciert:

- // die Senkung der Trassenpreise
- // den Ausbau der Infrastruktur für lange Züge
- // einen Abbau von regulativen Vorschriften
- // die Vereinfachung von Zulassungen

Im Oktober lud das BMVI sowohl die DB AG als auch den VPI erneut zur sogenannten Lärmrunde ein, um über neue Entwicklungen zum Thema Schienenlärm zu berichten. Die Vertreter des Ministeriums stellten den Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes vor und präsentierten ihre Pläne zur Ausrollung der TSI Noise auf den Bestand sowie für eine Innovationsprämie TSI+. Gemeinsam wurden Chancen, Risiken, aber auch einzelne Detailfragen zu den Vorhaben diskutiert. Eine gewichtige Rolle spielte auch die anstehende Evaluierung der Umstellung der Flotten auf Flüsterbremsen.

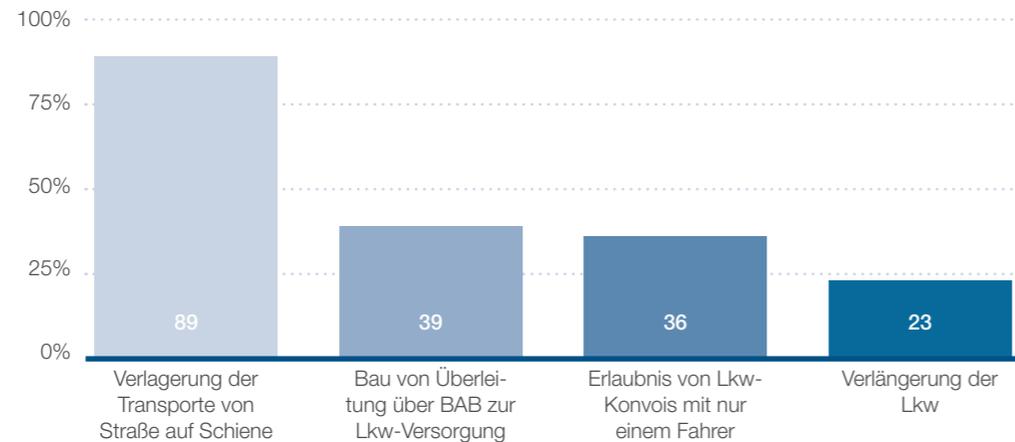
Präsent im politischen Berlin

Großen Wert legte der Verband im vergangenen Jahr auch auf den Ausbau und die Festigung von Kontakten zu politischen Mandatsträgern in Berlin. Als Gast der Parlamentsgruppe Bahnärm, im persönlichen Gespräch mit den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen oder im Rahmen unseres parlamentarischen Frühstücks in Berlin haben wir aktiv für die Anliegen des Schienengüterverkehrs geworben. Es ist erfreulich, dass Verkehrspolitiker aus allen Lagern mittlerweile regelmäßig das Gespräch mit uns suchen, wenn es um Schienenthemen geht. Die privaten Wagenhalter werden in Berlin als wichtiger Akteur in der Branche wahrgenommen. So war der VPI unter anderem als Gast zum Schienengipfel der SPD-Bundestagsfraktion eingeladen. Gefestigt hat sich der Kontakt auch zu den Länderverkehrsministerien, insbesondere am Sitz des VPI in Hamburg.

Um die Themen des Schienengüterverkehrs wirksam voranzubringen, ist eine gute Zusammenarbeit der Verbände des Sektors unabdingbar. Nur gemeinsam werden wir genügend Gewicht entwickeln, um substanzielle Fortschritte zu erzielen. Diese Erkenntnis setzt sich unter allen Beteiligten durch und mündete bereits im vergangenen Jahr in Initiativen wie die gemeinsame Formulierung von drei zentralen politischen Kernforderungen durch

Mehrheit will Verlagerung von Verkehr auf die Schiene

Auf die Frage „Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom Lkw zu entlasten?“ antworteten von 1000 Befragten mit „sehr wichtig“ und „wichtig“



Quelle: TNS/ Emnid 08/2016, repräsentative Befragung im Auftrag von NEE und VPI

acht Bahnverbände. Besonders intensiviert hat sich in 2016 die Kooperation mit dem Netzwerk Europäische Eisenbahnen (NEE), dem Zusammenschluss der deutschen EVUs im Schienengüterverkehr. Diese Zusammenarbeit soll künftig weiter ausgebaut werden.

„Mehr Schiene oder Straße: Was wollen die Bürger?“ Zu dieser Frage hatten wir gemeinsam mit NEE beim Meinungsforschungsinstitut TNS/EMNID eine repräsentative Umfrage zum Thema in Auftrag gegeben und deren Ergebnisse an Politik und Medien kommuniziert. Auch die Zusammenarbeit mit VDV, VDB, der Allianz pro Schiene und weiteren Verbänden hat sich konstruktiv gestaltet. Aktuell bereiten wir gemeinsam unter dem Dach der Allianz pro Schiene einen verkehrspolitischen Forderungskatalog der Branche vor. Als „Fahrplan Zukunft“ soll er wie vor vier Jahren den Parteien zur Vorbereitung der Koalitionsverhandlungen übergeben werden.

AKTIV IN DEN GREMIEN

Der VPI arbeitete auch 2016 engagiert mit in

- // Gremien des BMVI und EBA
- // allen relevanten Gremien im Bereich Gefahrgut, national wie international
- // einschlägigen Normungsgremien
- // Gremien, die den Schienengüterverkehr betreffende rechtliche Fragen behandeln
- // Gremien anderer Organisationen des Eisenbahnsektors (VDV, VDB u. a.)
- // dem europäischen Dachverband der Wagenhalter, UIP

Einfach einscannen und direkt online einsehen!



Eine Übersicht der Gremien finden Sie in Kapitel 4 und auf unserer Website: www.vpihamburg.de/verband/gremien



MEDIENECHO

Der VPI verstärkt seine mediale Präsenz – mit diesem Ziel startete der Verband in das Jahr 2016. Mehr als 40 Artikel in den Medien, die über die Aktivitäten, Positionen und Forderungen des VPI berichten, sind eine gute Jahresbilanz. Überregionale Publikationen wie die Frankfurter Allgemeine Zeitung schrieben über uns ebenso wie regionale Blätter, etwa die Wolfsburger Allgemeine Zeitung. Besonders stark waren wir im Leitmedium der Verkehrsbranche, der Deutschen Verkehrszeitung, sowie in Fachpublikationen wie Rail Business oder dem Privatbahnmagazin vertreten.

Die Medien berichten: Die Privaten halten Wort beim Thema Lärm

Im Vordergrund der Berichterstattung stand die Halbierung des Schienenlärms. Es gelang uns, die Erfolge der privaten Halter bei der Umstellung ihrer Flotten glaubhaft zu vermitteln. Titelzeilen wie „Leise Güterwagen: Private halten Wort“ zeugen hiervon. Mediale Aufmerksamkeit generiert haben wir auch für unsere eigenen Positionen, Themen und Initiativen. So konnten wir immer wieder die Notwendigkeit einer europäischen Lösung der Lärmproblematik in den Fokus rücken, ebenso unsere Forderung nach einer spürbaren Trassenpreisspreizung.

Verständnis schaffen für die Anliegen der Branche

Gemeinsam mit anderen Verbänden haben wir politische Akzente in der verkehrspolitischen Berichterstattung gesetzt. Zusammen mit dem NEE präsentierten wir im Sommer 2016 die bei TNS/EMNID in Auftrag gegebene repräsentative Umfrage zu den verkehrspolitischen Wünschen der Deutschen bei einem Pressefrühstück in Berlin. Ebenfalls in der Hauptstadt stellten wir mit den sieben wichtigsten nationalen Eisenbahnverbänden die politischen Kernforderungen der Branche für Mobilität und Klimaschutz vor.

Über die vergangenen Jahre haben wir uns gegenüber den Medien erfolgreich als kompetenter Ansprechpartner zu Schienenthemen etabliert. Unsere regelmäßigen Kontakte zu Journalisten dienen jedoch nicht nur dazu, den VPI präsent zu machen. Ebenso wichtig ist uns, Hintergrundwissen zum komplexen Thema Schienengüterverkehr zu vermitteln sowie Verständnis für die Herausforderungen, vor denen unsere Branche steht.

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!



Alle Presseartikel finden Sie auch unter:

[www.vpihamburg.de/downloadbereich/oeffentlich/publikationen/
berichterstattungen-in-der-presse/2016](http://www.vpihamburg.de/downloadbereich/oeffentlich/publikationen/berichterstattungen-in-der-presse/2016)

Veranstaltungsimpressionen 2016



*Deutschlands Bürger wollen
mehr Verkehr auf der Schiene.
Welche Antworten hat die Politik
auf diese Herausforderung?*

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

WAHL 2017 – WEICHEN STELLEN

Es herrscht gesellschaftlicher Konsens, den Modal Split zugunsten der Schiene zu verschieben. Dennoch stagniert der Anteil der Schiene am Transportaufkommen seit mehr als einem Jahrzehnt. Auch beim Personenverkehr hat die Schiene einen schweren Stand. Im September 2017 wird in Deutschland gewählt. Eine Chance, auch in der Verkehrspolitik die Weichen neu zu stellen.



Gemeinsam die Schiene stärken

Erstmals haben die acht führenden Verbände der deutschen Eisenbahnbranche gemeinsam politische Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017 und für die kommende Legislaturperiode formuliert. Mit dabei: der VPI, die Allianz pro Schiene (ApS), die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV), das Netzwerk Europäische Eisenbahnen (NEE), das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr (MOFAIR), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Verband der Bahnindustrie (VDB) und der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV).

Mehr und gute Eisenbahn stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland, betonen die Verbände in ihrer Erklärung. Die Schiene ist Vorreiter einer klimaneutralen, elektrischen Mobilität. Gemeinsam appellieren sie an die Politik, funktionierende Verkehrsmärkte mit fairen Rahmenbedingungen zu schaffen – vom Infrastrukturausbau bis zur Innovationsförderung.

ACHT VERBÄNDE – DREI FORDERUNGEN

- // 1 Einführung des Deutschland-Taktes
- // 2 Schienenmaut halbieren
- // 3 Innovationen fördern

Diese drei Kernforderungen der acht Branchenverbände an die politischen Entscheider in Bund und Ländern bringen aus Sicht des VPI sowohl den Personen- als auch den Schienengüterverkehr entscheidend voran.

Ein getakteter Personenverkehr lässt Raum für Systemtrassen im Schienengüterverkehr. So schafft der Deutschland-Takt verlässliche Kapazitäten für Güterzüge – und ermöglicht damit auch verlässliche Transportangebote. Das Ergebnis: ein leistungsfähigeres Schienennetz.

Eine Halbierung der Trassenpreise ist ein wichtiger Schritt hin zu fairen Wettbewerbsbedingungen. Im Gegensatz zur Straße muss auf der Schiene heute für jeden gefahrenen Kilometer Maut gezahlt werden. Und die steigt seit Jahren, während sie für den Lkw sinkt.

Dem digitalen Schienenverkehr gehört die Zukunft. Um den Weg dorthin zu ebnen, brauchen wir ein nationales Forschungs- und Förderungsprogramm Schiene 4.0. Nur so kann Deutschland Leitmarkt für den digitalen Schienenverkehr sein – für mehr Effizienz, Klimaschutz und Lebensqualität.



STANDPUNKT: PARTEIEN ZUR BAHNPOLITIK

Die Schiene steht vor großen Herausforderungen. Ohne eine starke Güterbahn wird eine umwelt- und klimafreundliche Verkehrspolitik nicht gelingen. An politischen Bekenntnissen zum Schienengüterverkehr mangelt es nicht. Aber welche konkreten Antworten hat die Politik? Wir haben im Wahljahr Verkehrspolitiker der vier im Bundestag vertretenen Fraktionen gefragt.

Mit welchen Maßnahmen wollen Sie den Schienengüterverkehr stärken und seinen Anteil am Transportaufkommen spürbar erhöhen?

Schließlich bringt kein Transportmittel Güter umweltfreundlicher ans Ziel. Geringe CO₂-Emission, kaum Feinstaubbelastung, wenig Flächenverbrauch und hohe Sicherheit zeichnen den Verkehrsträger aus. Die Antworten der verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen lesen Sie auf den folgenden Seiten.



- // Mitglied des Deutschen Bundestages seit 2009
- // Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion
- // Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und stellvertretendes Mitglied im Haushaltsausschuss



ULRICH LANGE // CDU/CSU

„Wir werden die Modernisierung im Schienengüterverkehr vorantreiben und beste Rahmenbedingungen für mehr Güter auf der Schiene setzen. Dafür muss auch in der Bevölkerung die nötige Akzeptanz geschaffen werden. Nur wenn es gelingt, das Maß an Lärmbelastung deutlich zu reduzieren, wird mehr Gütertransport auf der Schiene möglich sein. Voraussetzung für einen starken Schienengüterverkehr ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Der Erhalt und die Ertüchtigung bestehender Schienenwege sind für uns ebenso wichtig wie deren bedarfsgerechter Neu- und Ausbau, um etwa Engpässe aufzulösen und die Netzkapazitäten zu steigern. Wir wollen die dafür notwendigen Mittel mindestens auf dem jetzigen Niveau weiterführen; die Elektrifizierung des Netzes und das Schließen von Lücken werden wir bedarfsgerecht vorantreiben. Damit der Güterverkehr auf der Schiene konkurrenzfähiger wird, müssen Kosten gesenkt werden. Abgaben für Energie sowie Entgelte für die Trassennutzung sind deshalb zu überprüfen. Durch moderne Technik, Automatisierung und Digitalisierung müssen Effizienzpotenziale gehoben werden. Dazu gehören der digitale Betrieb von Infrastruktur, Lok und Waggons, modernes Material, effiziente Verfahren und neue Werkstoffe. Daher werden wir auch mit zusätzlichen Anreizen und Forschungsförderung im Schienengüterverkehr für einen Modernisierungsschub sorgen.“



- // Mitglied des Deutschen Bundestages seit 2014
- // Obfrau des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur der SPD-Fraktion
- // Stellvertretende Bundesvorsitzende des dbb beamtenbund und tarifunion



KIRSTEN LÜHMANN // SPD

„Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist ein zentraler Baustein der von der SPD anvisierten Verkehrswende. Eine solche Wende ist wichtig, um die im Pariser Abkommen vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen, wollen wir die Trassenpreise unter Beachtung der europarechtlichen Vorgaben im Schienenpersonen- wie auch im Güterverkehr deutlich absenken. Damit werden wir wettbewerbsneutral für alle Nutzenden der Schiene die Kosten für den Gebrauch der Infrastruktur reduzieren. Um gegenüber der Straße konkurrenzfähig zu bleiben, spielt auch der Einzelwagenverkehr eine große Rolle. Unser Ziel ist es, den Transport auf der „letzten Meile“, der mit hohen Kosten und Aufwand verbunden ist, zu erhalten. Dabei zeigen Beispiele von privaten Anbietern, dass Einzelwagenverkehre profitabel sein können.“

Des Weiteren müssen die Kapazitäten für die Schiene weiter ausgebaut werden. Die Koalition hat in dieser Legislaturperiode erreicht, dass Investitionsmittel für Schienenprojekte besser und effizienter eingesetzt werden können. Es gibt mehr finanzielle Mittel für den Aus- und Neubau der Schiene, die auch überjährig eingesetzt werden können und nicht wie bislang am Ende einer Periode verfallen. Die Deutsche Bahn will in diesem Jahr die Rekordsumme von 7,5 Milliarden Euro ins Schienennetz investieren.“



- // Mitglied des Deutschen Bundestages seit 2009
- // Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Die LINKE
- // Koordinatorin für sozialökologischen Umbau der Fraktion Die LINKE



SABINE LEIDIG // DIE LINKE

„Dem Schienengüterverkehr in Deutschland ginge es viel besser, würde nicht der klima- und umweltschädlichere Lkw-Verkehr durch die Politik systematisch protegiert. Deshalb zielen unsere Vorschläge auf eine Verkehrswende mit „push“ und „pull“ auch beim Gütertransport. Die Lkw-Maut wollen wir ausweiten und erhöhen (ab 3,5 t und auf allen Straßen). Die externen Kosten sollen verursachergerecht angelastet werden. Im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik sollen diese Einnahmen verkehrsübergreifend verwendet werden – zum Beispiel um Trassengebühren zu senken.“

Statt weitere zig Milliarden in den Neu- und Ausbau von Autobahnen zu investieren (der Bundesverkehrswegeplan 2030 zielt auf ein Plus von 40 Prozent beim Straßengüterverkehr), wollen wir die Bahninfrastruktur erweitern und modernisieren, mit hoher Priorität die Knoten lösen und Engpässe beseitigen. Die umweltschädliche Subvention von Dieseltreibstoff (7,4 Milliarden Euro jährlich), die vor allem dem Lkw-Verkehr nützt, muss abgebaut werden. Elektromobilität findet – auch beim Güterverkehr – auf der Schiene statt und soll dort mit Ausbau- und Forschungsprogrammen gefördert werden; und dies auch in der Fläche. Anstatt mit der Elektrifizierung von Autobahnen zu beginnen, müssen endlich weitere Schienenstrecken elektrifiziert werden.“



- // Mitglied des Deutschen Bundestages seit 2009
- // Obfrau im Ausschuss für Verkehr und Digitale Infrastruktur der Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion
- // Mitglied im Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung



DR. VALERIE WILMS // BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

„Trotz des wachsenden Verkehrs in der Logistik bleibt der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene niedrig. Auch wolkige Versprechungen aus Politik oder DB AG ändern daran bislang nichts. Entscheidend sind die systembedingt hohen Produktionskosten. Einzelne Laststellen anfahren und dann mit hohem Aufwand in Zugbildungsanlagen erst für die Reise über die lange Strecke zusammenbasteln treibt die Kosten nach oben. Innovationen wie Mittelpufferkupplung oder die Absenkung der Schienenmaut bringen nur Placebo-Effekte.“

Das System Schiene muss die Situation im Güterverkehr endlich vom Kunden – den Versendern und den Empfängern – sowie den Fuhrunternehmen aus betrachten. Dienstleistungsorientierung ist gefragt, und zwar zusammen mit dem Lkw. Das System Schiene ist ideal, um über lange Strecken Ladungseinheiten mit nur einem Fahrer pünktlich in die Nähe des Ziels zu bringen. Die Feinverteilung macht der Lkw, der dafür flexibler ist und erheblich geringere Systemkosten hat. Nur als klimafreundlicher und personalsparender Dienstleister für die Fernstrecke hat das System Schiene künftig im Güterverkehr eine klare Chance. Zusammenarbeit und Verlässlichkeit bei der Transportaufgabe ist also angesagt. Das Aufrechterhalten eines Konkurrenzsystems zum Lkw aus ideologischen Gründen bringt das System Schiene hingegen nicht voran.“

TECHNIK UND RECHT //

**PRAXISNAH UND ERFAHREN.
WIR ENGAGIEREN UNS
FÜR DIE BAHN DER ZUKUNFT**





TECHNIK UND RECHT //

EXPERTISE FÜR SICHERE LÖSUNGEN

Rechtliche Themen und technische Fragen erfordern Antworten, die Fachwissen und Praxisnähe zusammenführen – besonders in einer stark regulierten Branche wie dem Schienengüterverkehr. Der VPI meldet sich engagiert bei aktuellen Vorhaben zu Wort und arbeitet mit an der Entwicklung sicherer, effizienter und praxistauglicher Lösungen von technischen Herausforderungen. Wir bringen juristischen Sachverstand und einen breiten Wissens- und Erfahrungsschatz bei der Diskussion von Gesetzesvorhaben ein, nehmen deren Konsequenzen in den Blick und unterstützen unsere Mitglieder bei der praktischen Umsetzung neuer Regularien.



Das vierte Eisenbahnpaket der EU

Auf europäischer Ebene wurde in 2016 das vierte Eisenbahnpaket verabschiedet. In der politischen und rechtlichen Diskussion war der VPI über den europäischen Dachverband UIP unterstützend eingebunden. Von zentraler Bedeutung für die Mitglieder des VPI sind hier vor allem die neu gefasste Eisenbahnsicherheitsrichtlinie und die Interoperabilitätsrichtlinie. Mit dieser Rechtssetzung werden wichtige Kompetenzen bei der Zulassung von Fahrzeugen von den nationalen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden zur Eisenbahnagentur der Europäischen Union verlagert. Fahrzeuge, die international verkehren, erhalten künftig ihre Inbetriebnahmegenehmigung von der Europäischen Eisenbahnagentur. Aus Sicht des VPI kommt es jetzt darauf an sicherzustellen, dass die am Runden Tisch „Optimierung Fahrzeugzulassung“ erzielten Regelungen auch in Zukunft weiter zur Anwendung kommen. Die Europäische Eisenbahnagentur firmiert im Übrigen seit 2016 unter neuem Namen und heißt jetzt EU Agency for Railways, kurz EUAR.

AVV – Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

Zehn Jahre AVV – das erste runde Jubiläum war Grund zum Feiern und zugleich Anlass, die Entwicklungen der vergangenen Jahre nochmals kritisch Revue passieren zu lassen. Am 21. Juni 2016 wurde in Rotterdam der zehnte Geburtstag mit einem feierlichen Festakt begangen und die Gelegenheit genutzt, vor einem breiten Fachpublikum für die Vorzüge des AVV zu werben. Unter anderem stellte das Brüsseler AVV-Büro einen kurzen Image- und Informationsfilm vor, der anschaulich die Notwendigkeit und die Funktionsweise des AVV darstellt.

Diesen Film finden Sie auf der AVV-Homepage unter:
www.gcubureau.org

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!





Der AVV hat in den vergangenen zehn Jahren viele technische und redaktionelle Überarbeitungen erfahren. Sich fortentwickelnde Gesetze und Normen machten Anpassungen notwendig. Eine Änderung ist dabei ganz besonders hervorzuheben: die Neuregelung der Haftungsgrundsätze für Schäden, die durch einen Waggon verursacht werden. Nach langen und mitunter schwergängigen Verhandlungen zwischen den Verbänden ist ein tragfähiger Kompromiss gelungen, der jetzt einen ausgewogenen Interessenausgleich und eine klare Verteilung der Verantwortlichkeiten verankert.

Verschiedene Blickwinkel, ein Ziel: praxisnahe technische Lösungen

Praktiker verschiedenster Fachgebiete bringen ihr Wissen und ihre Erfahrung in die Arbeit unserer Technischen Kommission (TK) ein. Die breit gefächerte Zusammensetzung der TK spiegelt unsere Mitgliederstruktur wider – und ist gleichzeitig Garant dafür, dass unterschiedliche Perspektiven auf technische Aufgabenstellungen in die Arbeit einfließen. Das Ergebnis sind sichere, effiziente und praxisnahe Lösungen für den Schienengüterverkehr, die nicht nur auf große Akzeptanz im Sektor stoßen, sondern oftmals in ganz Europa Anwendung finden.

Im Jahr 2016 verstärkte die TK ihre Kompetenz in puncto Eisenbahnverkehrsunternehmen: Im Zuge der turnusgemäßen Wahl zur neuen Amtsperiode 2017–2020 wurde Frank Sadowski von der Havelländischen Eisenbahn in die Kommission aufgenommen. Die Zahl der Mitglieder wurde damit von sechs auf sieben erhöht.

Die Schwerpunktthemen der vier TK-Sitzungen in 2016 waren:

- // **Entwicklung des VPI-Instandhaltungsleitfadens – Erweiterung des Kreises der Fachexperten**
- // **Restrukturierung der Fachtechnischen Begutachtung von Werkstätten/ Überarbeitung der VPI-Organisationsanweisung**
- // **Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets/ Auswirkungen auf die Fahrzeugzulassung**
- // **Zertifizierungsanforderungen für Instandsetzung**

Die Protokolle der TK-Sitzungen finden Sie online unter:
www.vpihamburg.de/downloadbereich/mitglieder/techn-kommission

Die jährliche Technische Informationsveranstaltung (TIV) des VPI hat sich in der Branche als fester Termin etabliert, um sich auf den aktuellen Stand der Entwicklungen zu bringen. Die erneut gut besuchte 16. TIV in Frankfurt bot ein breit gefächertes Themenspektrum, das von der Umsetzung europäischer Sicherheitsverordnungen über Neuerungen beim VPI 08 hin zum Entwicklungsstand bei Radsatzwellen reichte.

Die Vorträge der 16. TIV finden Sie online unter:
www.vpihamburg.de/downloadbereich/mitglieder/techn-infoveranstaltungen/16-techn-infoveranstaltung-juni-2016

Einfach einscannen und direkt online einsehen!



Einfach einscannen und direkt online einsehen!



SERVICE UND LEISTUNGEN //

SCHLÜSSELFAKTOR FÜR GRENZ- ÜBERGREIFENDE INSTANDHALTUNG: DER VPI-LEITFADEN





SERVICE UND LEISTUNGEN //

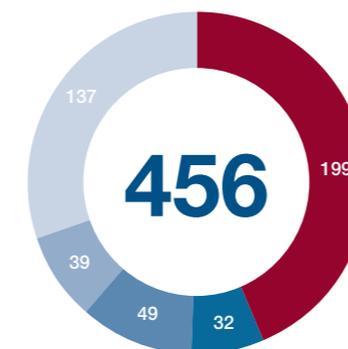
VPILF SETZT EUROPAWEIT STANDARDS

Der VPI-Instandhaltungsleitfaden (VPILF) und die Fachtechnische Begutachtung bleiben ein Erfolgsmodell. Auch in 2016 stieg die Zahl der VPILF-Anwender erneut. 456 Unternehmen in ganz Europa nutzen mittlerweile den Leitfaden des VPI und schätzen ihn als ein verlässliches und aktuelles Regelwerk von hoher Qualität.

Grenzübergreifende Sicherheit für die Schiene

Der VPILF stellt sicher, dass Wagenhalter die Instandhaltung ihrer Flotten europaweit mit einem verlässlichen Standard durchführen können – ganz gleich ob ein Wagen zur Revision in eine Werkstatt in Polen, Frankreich, Litauen oder einem anderen europäischen Land rollt. Entscheidend ist, dass beim Thema Sicherheit eine Sprache gesprochen wird.

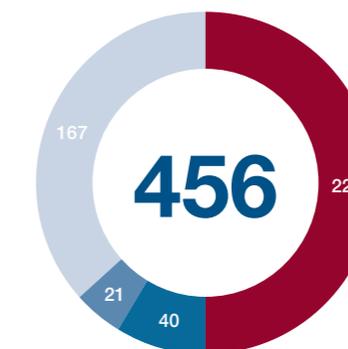
VPILF nach Tätigkeitsbereichen
in 2016



- Werke
- Verlager
- Halter/ECM
- Bahnspediteure
- Andere

Stand: 31.12.2016

VPILF nach Ländern
in 2016



- Deutschland
- Schweiz
- Österreich
- Andere

Stand: 31.12.2016

Unser VPILF-Handbuch gibt es deshalb mittlerweile in zehn Übersetzungen. Zwei weitere sind aktuell in Arbeit: Die niederländische und die türkische Fassung werden 2017 erscheinen. So sorgen wir dafür, dass Werkstätten und Halter einander in Fragen der Instandhaltung verstehen.

Kontinuierliche Weiterentwicklung

Selbstverständlich bringen wir unseren Leitfaden immer auf den neuesten technischen Stand. Die Überarbeitung der wichtigen Module 04 (Radsatz) und 08 (Bremsen) ist in 2016 angelaufen und soll Mitte 2017 veröffentlicht werden. Dabei achten wir darauf, auch nationale Besonderheiten bei der Instandsetzung umfassend zu berücksichtigen.

Sämtliche spezifischen Prüf- und Wartungsschritte einer Komponente sind Bestandteil des Leitfadens. So ist es mit dem VPI-Instandhaltungsleitfaden beispielsweise möglich, einen französischen Radsatz in jeder zertifizierten Werkstatt in Europa aufarbeiten zu lassen. Regelmäßig nehmen wir neue Komponenten mit ihren spezifischen Anforderungen in der Instandsetzung in den VPILF auf.

Unsere neue Version des VPILF-Moduls 09 erweitert die digitale Schnittstelle. Künftig ermöglicht sie nicht nur den Austausch technischer Daten, sondern auch die Weitergabe von Informationen bezüglich durchgeführter Instandsetzungsarbeiten. Dieses IT-Tool wird gezielt weiterentwickelt und in der Kommunikation zwischen Haltern/ECM zunehmend angewandt.

Die multinationale Besetzung des Sicherheitstechnischen Arbeitskreises (StAK) und die Rückmeldungen aus den sechs europäischen Unterstützerverbänden sind Garanten für einen umfassenden und praxisorientierten Entwicklungsprozess des VPILF. Der ständige Informationsfluss mit den Unterstützerverbänden versetzt jeden Halter/ECM in die Lage, die Anforderungen des „return of experience“ nach der ECM-Verordnung 445/2011 abzudecken.

In 2016 wurde

- // **Modul 06A – Stoßeinrichtungen – in Version 3.1 veröffentlicht**
- // **die Änderungsmitteilung VPI07 zu Kompaktbremseinheiten herausgegeben**
- // **Modul 08 – Digitaler Datenaustausch – in Version 3 veröffentlicht**
- // **die niederländische und türkische Übersetzung gestartet**



Definierte Standards für VPILF-Werkstätten

Ungebrochen ist die Nachfrage von Werkstätten nach unserer Fachtechnischen Begutachtung, die die Anwendung des VPILF erlaubt. Der VPI hat deshalb auch im vergangenen Jahr den Kreis seiner Auditoren weiter erhöht. In 2016 haben die nunmehr 20 Auditoren insgesamt 58 Fachtechnische Begutachtungen und 13 Kombiaudits durchgeführt.

Zweimal jährlich tauschen sich die VPI-Auditoren aus, um eine einheitliche Systematik der Audits zu gewährleisten. Gemeinsam werden Standards für die Auditierung diskutiert und festgelegt. Eine besondere Herausforderung stellt die Vielfalt der in den Werkstätten vorzufindenden Arbeitsweisen und Ausrüstungen dar. Als hilfreich für die Auditoren erweist sich hier im Alltag oftmals die interne Informationsplattform, die einen schnellen und unkomplizierten Austausch ermöglicht.

Ihre Erfahrungen aus den Fachtechnischen Begutachtungen geben die Auditoren auch an die Autoren des VPILF und die Technische Kommission weiter. Dieser Informationsfluss dient als weiterer Baustein, um die Anforderung des „return of experience“ nach ECM-Verordnung 445/2011 abzudecken.

Auditoren des VPI/VAP/VPI Österreich

- // Dirk Adamczyk,
ERR European Rail Rent GmbH (DE)*
- // Markus Beintner (CH)
- // Flavien Bouters,
ATIR-RAIL (FR)
- // Jan Dettmann,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Jürg Fischer,
WASCOSA AG (CH)
- // Stefan Franke,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Ronald Kemp,
VTG Rail Europe GmbH (CH)*
- // Heiko Koch,
ERMEWA SA (DE)*
- // Helmut Lindenberger,
On Rail GmbH (DE)
- // Roman Mayer,
GATX Rail Austria GmbH (AT)
- // Alfred Meier,
WASCOSA AG (CH)
- // Michael Mühlberg,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Renzo Rabuffetti,
VTG Rail Europe GmbH (CH)
- // Jürgen Rauen,
ERR European Rail Rent GmbH (DE)*
- // Frank Scheibel,
ERMEWA SA (DE)*
- // Thomas Schulte-Zweckel,
TSZ-Rail (DE)
- // Ewald Stöger,
VTG Austria GmbH (AT)
- // Peter Uhrig,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Bernd Wassermann,
RailQ (DE)
- // Uwe Zeidenitz,
VPI (DE)

* in Ausbildung



Auditoren der DB Cargo AG

- // Hartmut Krischock (DE)
- // Jörg Schüler (DE)

Alle aktuellen Auditoren finden Sie auch online unter:
www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten/auditoren

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!



VPI INTERN //

EIN STARKER BRANCHEN- VERBAND MIT STETIG WACHSENDER MITGLIEDERZAHL





VPI INTERN //

DER VERBAND IM ÜBERBLICK

Die Herausforderungen im Schienengüterverkehr wachsen. Umso wichtiger ist ein starker Branchenverband – mit guten Serviceleistungen und engagierter Interessenvertretung. Das beste Barometer für die Attraktivität des VPI: Wir konnten im vergangenen Jahr 24 Unternehmen neu im Verband begrüßen. Die Zahl unserer Mitglieder stieg auf 221 und erreichte damit einen neuen Höchststand. Gemeinsam mit unseren soliden Finanzen eine gute Basis für kommende Aufgaben.

Mitgliederentwicklung 2016

Zugänge in 2016	
1. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	15. NetRail AB, Schweden
2. Bentheimer Eisenbahn AG	16. PROTOR S. A., Polen
3. BLG Railtec GmbH	17. Rail Wagon Services B. V., Niederlande
4. COGNID Telematik GmbH	18. Rail4Rent, Belgien
5. DB Schenker Rail Polska S. A., Polen	19. Rembrandtin Lack GmbH nFG. KG, Österreich
6. Duro Dakovic Specijalna Vozila d. d., Kroatien	20. Remont i proizvodnja željeznickih vozila d.o.o., Kroatien
7. EBW Eisenbahnwerkstatt Eberswalde GmbH	21. RheinCargo GmbH & Co. KG
8. Eisenbahnges. Ostfriesland Oldenburg mbH	22. RSK Beheer B. V., Niederlande
9. Eisenbahnwerkstatt-Gesellschaft mbH	23. Siemens AG
10. ETF, Frankreich	24. TecSol GmbH, Österreich
11. KLV Wheelco SA, Schweiz	25. Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V. (VDEF)
12. LOCON SERVICE GMBH	26. Vossloh Rail Services GmbH
13. Lokomotion GmbH	27. WISAG Produktionsservice GmbH
14. MG Valdunes, Frankreich	

Beendigung der Mitgliedschaft zum Jahresende 2016	
1. Dortmunder Eisenbahn GmbH	6. Lange & Co. GmbH
2. Drachen-Propangas GmbH	7. Piepenbrock Instandhaltung GmbH + Co. KG
3. GE Rail Services	8. Talbot Services GmbH
4. Hansebahn Bremen GmbH	9. VTG Rail Logistics Deutschland GmbH
5. ITG Transport GmbH	

* Kündigung zum 31.12.2016

Insgesamt waren per 31.12.2016 auf die Namen von VPI-Mitgliedern 74.807 (Vorjahr: 73.982) private Güterwagen in Deutschland registriert. Ein Verzeichnis der Mitglieder, Stand: 31.12.2016, finden Sie auf den Seiten 80–83.

Umfirmierungen von VPI-Mitgliedern in 2016

Alte Firmierung		Neue Firmierung
1. Ascendos Rail Leasing S.a.r.l.	»	Beacon Rail Leasing
2. Balfour Beatty Rail GmbH	»	Rail Power Systems GmbH
3. DB Schenker BTT GmbH	»	DB Cargo BTT GmbH
4. DB Schenker Rail Polska S. A.	»	DB Cargo Polska S. A.
5. EuroMaint Rail GmbH	»	RailMaint GmbH
6. MÁV Vasjármű GmbH	»	Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!



Alle Mitglieder auf einen Klick unter:
www.vpihamburg.de/verband/mitglieder





Wagenpark der Mitglieder

Wagengattung	Wagenzahl 31.12.2016	In %	Wagenzahl 31.12.2015	In %	Differenz 2016/2015	In %
Kesselwagen	43.053	58 %	42.581	58 %	472	1 %
Davon:						
Mineralölwagen	16.838	23 %	17.463	24 %	-625	-4 %
Druckgaswagen	10.774	14 %	11.533	16 %	-759	-7 %
Chemiewagen	10.417	14 %	10.246	14 %	171	2 %
Schüttgutwagen mit Druckluftentladung	5.018	7 %	3.262	4 %	1.756	54 %
Sonstige Kesselwagen	6	0 %	77	0 %	-71	-92 %
Sonstige Güterwagen	31.754	42 %	31.401	42 %	353	1 %
Davon:						
Autotransportwagen	1.104	1 %	1.030	1 %	74	7 %
Gedeckte Güterwagen	11.773	16 %	10.690	14 %	1.083	10 %
Flachwagen	9.528	13 %	9.187	12 %	341	4 %
Schüttgutwagen mit Schwerkraftentladung	6.874	8 %	5.735	8 %	1.139	20 %
Andere Güterwagen	2.475	3 %	4.759	6 %	-2.284	-48 %
Gesamt	74.807	100 %	73.982	100 %	825	1 %

Vermietgesellschaften

Das Verzeichnis der VPI-Vermietgesellschaften können Sie immer aktuell online einsehen.

www.vpihamburg.de/verbandsservice/waggonvermietung

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!



Beiratsmitglieder mit Stimmrecht

Name und Position	
 Burkhard Welther Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>	 Matthias Knüpling* VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i>
 Dr.-Ing. Günter Köhler Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, <i>Bochum</i>	 Olaf Feldbinder Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>
 Ines Villmann-Doll* FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, <i>Ellrich OT Woffleben</i>	 Rainer Zechendorf* (stellvertr. Vorsitzender) TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i>
 Johannes Mansbart* (stellvertr. Vorsitzender) GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i>	 Rob Herbes Shell Deutschland Oil GmbH, <i>Hamburg</i>
 Josef Motz* (stellvertr. Vorsitzender) TOTAL Deutschland GmbH, <i>Berlin</i>	 Rudolf von der Heiden bis 30.06.2016 Covestro GmbH, <i>Leverkusen</i>
 Jörg Becker BP Europe SE, <i>Bochum</i>	 Sven Wellbrock* (stellvertr. Vorsitzender) VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i>
 Jürgen Hüllen VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i>	 Dr. Thorsten Bieker BASF SE, <i>Ludwigshafen</i>
 Malte Lawrenz* (Vorsitzender) GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i>	 Udo Hamann Aretz GmbH & Co. KG, <i>Krefeld</i>
 Martin Siesmann ERMEWA SA, <i>Berlin</i>	 Ulrich Swertz* (stellvertr. Vorsitzender) ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, <i>Moers</i>

* Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses

Beiratsmitglieder ohne Stimmrecht

Ständige Gäste des VPI-Beirats	
 Andrea Heid* Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI), <i>Frankfurt/Main</i>	 Gilles Peterhans UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l., <i>Brüssel, (BE)</i>
 Andreas Witoszynskij Mineralölwirtschaftsverband e. V. (MWW), <i>Berlin</i>	 Joachim Berends Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), <i>Köln</i>
 Dirk Flege Allianz pro Schiene, <i>Berlin</i>	

Technische Kommission

Mitglieder	
 Bertram Wieloch TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i>	 Karsten Elstner Franz Kaminski Waggonbau GmbH, <i>Hammeln</i>
 Frank Sadowski ab 01.01.2017 Havelländische Eisenbahn AG, <i>Berlin</i>	 Michael Edinger BASF SE, <i>Ludwigshafen</i>
 Helmut Lindenberger On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, <i>Mettmann</i>	 Rainer Kogelheide** GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i>
 Joachim Wirtgen** VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i> Vorsitzender der Technischen Kommission des VPI	

** ständiger Gast im Beirat und im GA

Alle Informationen zu allen Mitgliedern finden Sie online unter:

www.vpihamburg.de/verband/organe

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!



Vertretung in Arbeitsgremien

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
1. Branchenbeziehungen			
1.1	MWV Arbeitsgruppe Kesselwagen*	Tuscher, Fehr (VPI)	Austausch mit einem wichtigen Nachfrager nach Kesselwagen zu allen Themen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Kesselwagen
1.2	Wirtschaftsvereinigung Stahl (AK Waggonbautechnik)*	Tuscher (VPI)	Austausch zu innovativen Ansätzen beim Eisenbahngüterwagen und Sicherheitsfragen
1.3	VCI AG Bahntransport	Tuscher (VPI)	Austausch zu innovativen Ansätzen beim Eisenbahngüterwagen und Sicherheitsfragen

2. Interessenvertretung, Außenbeziehungen			
2.1	Steuerungsgruppe DB SR/VPI*	Lawrenz, Kogelheide (GATX), Zechendorf (TWA), Wirtgen, Lohmeyer (VTG), Fehr, Tuscher (VPI)	Austausch über alle Themen die Zusammenarbeit betreffend – z. B. Beförderungsbedingungen, Leeraufrachten, Werkstätten, Wartungsfristen, Abstimmen gemeinsamer Positionen
2.2	Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit beim BMVBS*	Tuscher (VPI)	Vorbereitung der Sitzungen der Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten (RISC)
2.3	EBA-Jahresgespräch*	Lawrenz, Kogelheide (GATX), Lohmeyer, Wirtgen (VTG), Hahne (TWA), Fehr, Tuscher (VPI)	Austausch zu allen relevanten Themen, an denen das EBA beteiligt ist
2.4	Generalversammlung UIP*	Lawrenz (GATX)	Beschlussgremien der UIP, z. B. Wahl des Präsidenten, Budgetfestlegung, Grundsätze der UIP-Politik
2.5	UIP-Committee National Associations*	Tuscher (VPI)	Arbeitsgremien der nationalen Mitgliedsverbände der UIP, stimmt Lobbyingaktivitäten ab
2.6	Allianz pro Schiene Förderkreis*	Lawrenz (GATX), Tuscher (VPI)	Grundsätze der Förderarbeit der Allianz
2.7	AK Kombiverkehr Allianz pro Schiene*	Tuscher (VPI)	Förderung der Rahmenbedingungen für Kombiverkehr
2.8	Netzwerkkonferenz Güterverkehr und Logistik, BMVBS*	Lawrenz (GATX), Tuscher (VPI)	Umsetzung des Aktionsplanes der Bundesregierung
2.9	Executive Board UIP**	Dr. Fischer (VTG), Mansbart (GATX)	Oberstes Entscheidungsgremium der UIP
2.10	Runder Tisch Schienengüterverkehr	Tuscher (VPI)	Erarbeitung eines Masterplanes SGV
2.11	AG 1 des Runden Tisches SGV: Infrastruktur	Tuscher (VPI)	Erarbeiten der Infrastrukturpunkte für den Masterplan SGV
2.12	AG 2 des Runden Tisches SGV: Produktion	Hüllen (VTG)	Erarbeiten der Produktionspunkte für den Masterplan SGV
2.13	AG 3 des Runden Tisches SGV: Rahmenbedingungen	Lawrenz (VPI)	Erarbeiten der Punkte des Masterplanes SGV, die mit den Rahmenbedingungen zusammenhängen

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
3. AVV			
3.1	VPI-Spiegelgruppe AVV*	Swertz (ORV), Hamann (Aretz), Wieloch (TWA), von Rönn (GATX), Hillmann (VTG), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen des VPI zu AVV-Fragen
3.2	Internal UIP-GCU WG**	von Rönn (GATX), Bouters (ATIR Rail), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen der UIP zu AVV-Fragen
3.3	Gemeinsames Komitee des AVV**	Lohmeyer (VTG) Co-Chairman Fehr (VPI), Rapporteur/beide für UIP	Erarbeiten von AVV-Regelungen

4. Werke			
4.1	VPI-AG Instandhaltungswerke*	Villmann-Doll (Villmann-Gruppe), Edinger (BASF), Elstner (Kaminski)	Austausch über alle Themen die Zusammenarbeit zwischen Halter/ECM und Werkstätten betreffend, z. B. Standard-Leistungsbeschreibungen, Zu- und Rücklauf, Instandhaltungsvorschriften, Zertifizierungen und Konformitätsbewertungen, Abstimmen gemeinsamer Positionen

5. Datenaustausch			
5.1	VDV/VPI-Arbeitsgruppe „Laufleistungserfassung“*	Zechendorf (TWA), Fehr (VPI)	Ausarbeiten und Vereinbaren einer Regelung zur Erfassung und Übermittlung von Laufleistungsdaten/Anwendung RSRD ²
5.2	TC Data Exchange**	Mansbart (GATX), Elstner (Kaminski), Morrocu (VTG)	Entwickeln der UIP-Position zu allen Fragen des Datenaustausches

6. Lärm			
6.1	Sektor AG Lärm*	Zechendorf (TWA), Tuscher (VPI)	Abstimmen der Sektorposition in Deutschland (VDV, VPI, DB SR, DB Netz AG und ggf. andere Verbände und EVU) zum Schienenlärm und zur Einführung eines LaTPS in Deutschland sowie zu den Fördermöglichkeiten für EVU und Halter

7. Wirtschaftliche Effekte			
7.1	TC EE**	Swertz (ORV), Zechendorf (TWA), Saabel (Mascosa) durch UIP berufen	Ermitteln und Bewerten der wirtschaftlichen Folgen von EU-Auflagen

8. Sicherheit und Normung Tank			
8.1	Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB) beim BMVBS*	Kogelheide (GATX)	Koordinierung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
8.2	AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMVBS*	Kogelheide (GATX)	Technische Aspekte bei der Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene
8.3	AGGB „Drucktanks“ beim BMVBS*	Kogelheide (GATX)	Gefahrgutrechtliche Themen im Zusammenhang mit Drucktanks
8.4	Arbeitsgruppe „GGVSEB/riD“ beim EBA*	Grünhagen (GATX), Ziesmer (VTG)	Abgleich zum Gefahrgutrecht in nationalen und internationalen Regelwerken

* mit direkter Entsendung durch den VPI | ** nicht durch den VPI entsandt, aber durch eine VPI-Mitgliedsfirma

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
8.5	Beirat des Normenausschusses Tankanlagen (NA-Tank) im DIN*	Kogelheide (GATX)	Entscheiden über grundsätzliche und strategische Fragen die Normung von Tankanlagen betreffend
8.6	NA 104-02-09 AA-Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte im NA-Tank*	Kogelheide (GATX), Obmann, Ziesmer (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte betreffen
8.7	NA 104-03-01 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – allgemein im NA-Tank*	Kogelheide (GATX)	Bearbeiten aller Normen, die Grundsätzliches bei Tanks für Gefahrguttransporte betreffen
8.8	NA 104-03-05 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung*	Tute (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Gefahrguttanks betreffen
8.9	NA 104-03-23 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Auslegung und Bau von Tanks im NA-Tank*	Kogelheide, stv. Obmann, Behrens (GATX)	Bearbeiten aller Normen, die die technische Auslegung und den Bau von Gefahrguttanks betreffen
8.10	RAIL bei CEFIC*	Grünhagen (GATX)	Mitarbeit am Qualitätssicherungssystem der chemischen Industrie
8.11	UIP TC Safety**	Kogelheide (GATX), durch UIP benannt	Erarbeiten der UIP-Position zu allen Sicherheitsfragen, einschließlich CSM- und ECM-Zertifizierung
8.12	Gemeinsame Tagung RID/ADR**	Behrens (GATX)	Stimmt EU-weite Regelungen zu Gefahrguttransporten auf der Straße (ADR) und der Schiene (RID) ab
8.13	RID-Fachausschuss**	Kogelheide (GATX)	Stimmt EU-weite Regelungen zu Gefahrguttransporten auf der Schiene ab
8.14	RID-Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“**	Kogelheide (GATX)	Behandelt EU-weit alle gefahrgutrechtlichen Fragen, die Tank- und Fahrzeugtechnik abdecken
8.15	RID/ADR Untergruppe BLEVE**	Behrens (GATX)	Behandelt EU-weit alle gefahrgutrechtlichen Fragen, die Dampfexplosionen einer expandierenden siedenden Flüssigkeit abdecken
8.16	CEN/TC 296/WG 5 „Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von metallischen Tanks“**	Tute (VTG)	Bearbeitet alle Normen auf EU-Ebene, die die Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von metallischen Tanks betreffen
8.17	CEN/TC 296/WG 20 „TankWaggons“**	Grünhagen (GATX)	Bearbeitet alle Normen auf EU-Ebene, die Kesselwagen betreffen
8.18	CEN/TC 296/WG 3 „Auslegung und Bau von Drucktanks“**	Kogelheide (GATX)	Bearbeitet alle Normen auf EU-Ebene, die Drucktanks betreffen

9. Interoperabilität/Instandhaltung

9.1	Sicherheitstechnischer Arbeitskreis (STAK)*	Wirtgen, Tute (VTG), Kogelheide, Linowski (GATX), Baumbach (Nacco), Böttcher (ERR), Edinger (BASF), Elstner (Kaminski), Hahne (TWA), Lindenberger (On Rail), Nebendahl (Aretz), Saabel (Wascosa), Riviere (Ermewa), Tuscher (VPI)	Rückfluss aus der Anwendung des VPI-Instandhaltungseleitfadens (VPILF)
-----	---	---	--

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
9.2	Fachexperten VPILF*	Tute (VTG), Linowski (GATX)	Überarbeitung und Pflege des VPILF
9.3	Fachexperten VPI 08*	Elstner (Kaminski), Linowski (GATX), Morrocu (VTG), Stolte (Alstom)	Pflege und Fortentwicklung Datenaustausch nach VPI 08
9.4	DGZfP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“**	Kogelheide (GATX)	Fachliche Festlegungen zu Methoden und Regelungen bei ZfP im Industriesektor Eisenbahn
9.5	Nationale Spiegelgruppe TAF TSI*	Morrocu (VTG)	Entwickelt die deutsche Position zur Überarbeitung der TAF TSI in der Arbeitsgruppe der ERA – beendet in 2015
9.6	Nationale Spiegelgruppe TSI Safety in Railway Tunnels*	Fehr (VPI)	Erarbeitet die deutsche Position zur Revision der TSI SRT
9.7	Nationale Spiegelgruppe TSI Noise*	Tuscher (VPI)	Erarbeitet die deutsche Position zur Revision der TSI Noise
9.8	Nationale Spiegelgruppe TSI Wag*	Böttcher (ERR), Wirtgen (VTG)	Erarbeitet die deutsche Position zur Revision der TSI Wag
9.9	TC Interop**	Wirtgen (VTG), Leiter des TC, durch UIP berufen, Högele (BASF)	Behandelt alle technischen Fragen, die mit Interoperabilität zusammenhängen
9.10	ERA-Arbeitsgruppe „Revision of TSI WAG“**	Wirtgen (VTG)	Überarbeitung der TSI Waggon
9.11	JSG der TaskForce**	Wirtgen (VTG)	Erarbeitet Maßnahmen die Sicherheit von Radsatzwellen betreffend

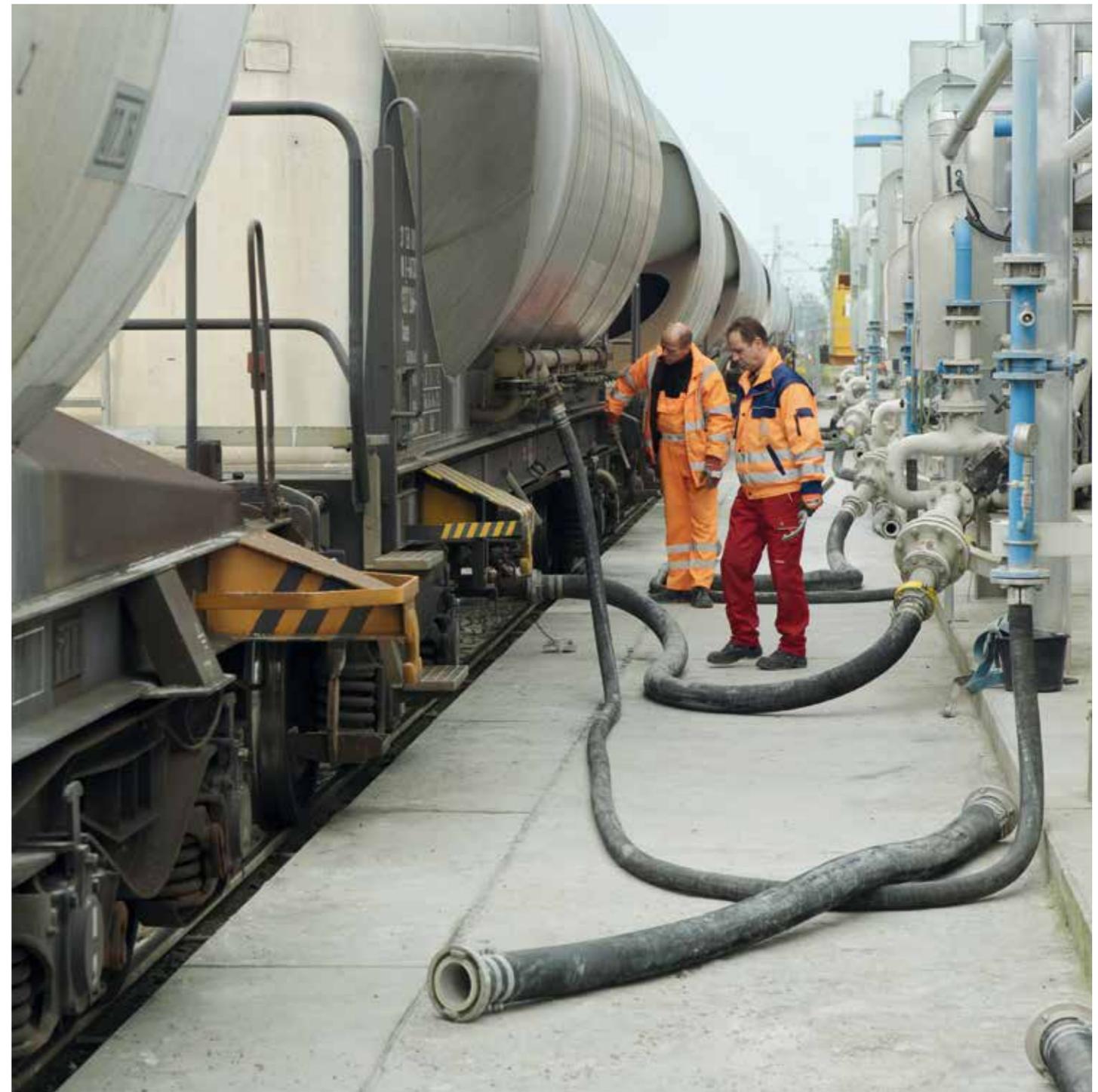
10. Normung DIN FSF und Lenkungskreis Fahrzeuge

10.1	Lenkungskreis Fahrzeuge*	Hüllen (VTG), Tuscher (VPI)	Nationales Steuerungsgremium für alle Fragen den Schienenverkehr betreffend (z. B. Zulassungsfragen, Sicherheitsanforderungen etc.)
10.2	AK Güterwagen*	Hüllen, Wirtgen (VTG), Wilhelmi (Feldbinder),	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen den Eisenbahngüterwagen betreffend erarbeitet
10.3	AK ZfP*	Wirtgen (VTG), Kogelheide (GATX)	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen zu ZfP (insbesondere bei Radsätzen) bearbeitet
10.4	AK Zulassungsprozess*	Wilhelmi (Feldbinder)	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen zum Zulassungsprozess bearbeitet
10.5	NA 087 BR Beirat des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN*	Hüllen (VTG), stv. Vorsitzender	Entscheiden über grundsätzliche und strategische Fragen, die die Normung von Fahrweg und Schienenfahrzeugen betreffen
10.6	NA 087 BR-01 SO „Koordinierungsausschuss“**	Tuscher, Perrey (VPI)	Festlegen der operativen übergreifenden Vorgehensweise in allen durch den DIN FSF abgedeckten Normen
10.7	NA 087 BR-01-01 SO „Fahrzeugvermessung“**	Linowski (GATX)	Sonderausschuss zur Fahrzeugvermessung
10.8	NA 087 BR-02 SO Geschäftsführender Ausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN*	Hüllen (VTG)	Entscheidungsgremium des Beirats DIN FSF

* mit direkter Entsendung durch den VPI | ** nicht durch den VPI entsandt, aber durch eine VPI-Mitgliedsfirma

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
10.9	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-02-01 UA „Radsätze“**	Linowski, Kogelheide (GATX), Scholdan (ELH)	Bearbeiten aller Normen, die Radsätze betreffen
10.10	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-02-02 UA „Fahrtechnik“**	Scholdan (ELH)	Spiegelgruppe zu CEN/TC 256 PTA „Boogies“
10.11	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-03 AA „Bremse“**	Scholdan (ELH)	Bearbeiten aller Normen, die Bremsen betreffen
10.12	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-10 AA „Güterfahrzeuge“**	Böttcher (ERR) Obmann, Behrens, Grünhagen (GATX), Ziesmer (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die speziell Güterfahrzeuge betreffen
10.13	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-12 AA „Werkstoffe, Füge- und Verbindungstechnik“**	Tute (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die Werkstoffe und Füge- und Verbindungstechniken betreffen
10.14	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-13 AA „Kupplungen, Zug- und Stoßeinrichtung“**	Böttcher (ERR)	Bearbeiten aller Normen, die Kupplungen und Zug- und Stoßeinrichtungen betreffen
10.15	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15 AA „Zustand von Eisenbahnfahrzeugen“**	Ziesmer (VTG), Linowski (GATX)	Bearbeiten aller Normen, die den Fahrzeugzustand regeln
10.16	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-01 UA „Grundlagen Fertigungstechnologie“**	Linowski, stv. Obmann, Kogelheide (GATX)	Bearbeiten aller Normen, die die grundlegenden Fertigungstechnologien betreffen
10.17	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-02 UA „Fahrzeugaufbau und Sondereinrichtungen“**	Ziesmer (VTG), Obmann	Bearbeiten aller Normen, die den Zustand von Fahrzeugaufbauten und Sondereinrichtungen betreffen
10.18	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-04 UA „Fahrwerk“**	Linowski (GATX), Obmann	Bearbeiten aller Normen, die den Zustand von Fahrwerken betreffen
10.19	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-05 UA „Bremse“**	Linowski (GATX)	Bearbeitung DIN 27205
10.20	CEN/TC 256/WG 26 „Freight Wagons“***	Böttcher (ERR), Convenor, Wieloch (TWA)	Bearbeiten aller Normen auf EU-Ebene, die Eisenbahngüterwagen betreffen
10.21	CEN/TC 256/WG 20 „Tank Wagons“***	Grünhagen (GATX)	Bearbeiten aller Normen auf EU-Ebene, die Tankwaggons betreffen
10.22	CEN/TC 256/SC 2 „Rolling Stock Products“***	Böttcher (ERR)	Steuert die Normung auf EU-Ebene rollendes Material betreffend

* mit direkter Entsendung durch den VPI | ** nicht durch den VPI entsandt, aber durch eine VPI-Mitgliedsfirma



VPI-Mitglieder

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2016)		
1. 4 PL Central Station Deutschland GmbH, <i>Langenfeld</i>	37. Chemion Logistik GmbH, <i>Dormagen</i>	
2. AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, <i>Düsseldorf</i>	38. Chemtura Organometallics GmbH, <i>Bergkamen</i>	
3. ajax Loktechnik GmbH & Co. KG, <i>Hamburg</i>	39. Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>	
4. Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, <i>Dillingen/Saar</i>	40. CMI Traction S.A., <i>Antwerpen (BE)</i>	
5. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, <i>Karlsruhe</i>	41. COGNID Telematik GmbH, <i>Dortmund</i>	
6. Alstom Antwerp Services, <i>Antwerpen (BE)</i>	42. Combo WagonService BV, <i>Born (NL)</i>	
7. ALSTOM Transport Deutschland GmbH, <i>Salzgitter</i>	43. Covestro GmbH, <i>Leverkusen</i>	
8. AlzChem AG, <i>Unterneukirchen</i>	44. CTL Logistics GmbH, <i>Berlin</i>	
9. APRIXON Information Services GmbH, <i>Hamburg</i>	45. DAHER PROJECTS GmbH, <i>Hanau</i>	
10. ARETZ GmbH & Co. KG, <i>Krefeld</i>	46. DB Cargo BTT GmbH, <i>Mainz</i>	
11. ARS Altmann AG, <i>Wolnzach</i>	47. DB Cargo Polska S.A., <i>Rybnik (PL)</i>	
12. AStrans Waggon-Service GmbH, <i>Bottrop</i>	48. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>	
13. ATIR-RAIL, <i>Paris (FR)</i>	49. Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, <i>Harpstedt</i>	
14. Augsburger Localbahn GmbH, <i>Augsburg</i>	50. Deutsche Transfesa GmbH, <i>Kehl</i>	
15. AWW-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, <i>Leipzig</i>	51. DGZFP Ausbildung und Training GmbH, <i>Wittenberge</i>	
16. Axtone GmbH, <i>Neitersen</i>	52. Dortmunder Eisenbahn GmbH, <i>Dortmund*</i>	
17. B & V Leipzig GmbH, <i>Leipzig</i>	53. Dow Olefinverbund GmbH, <i>Schkopau</i>	
18. BahnLog Bahnlogistik und Service GmbH, <i>St. Ingbert</i>	54. Drachen-Propangas GmbH, <i>Frankfurt/Main*</i>	
19. Basell Polyolefine GmbH, <i>Wesseling</i>	55. duisport rail GmbH, <i>Duisburg</i>	
20. BASF SE, <i>Ludwigshafen</i>	56. Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., <i>Slavonski Brod (HR)</i>	
21. BBL Technik GmbH, <i>Hannover</i>	57. EBW Eisenbahnwerkstatt Eberswalde GmbH, <i>Eberswalde</i>	
22. Beacon Rail Leasing, <i>Luxemburg (LU)</i>	58. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland Oldenburg mbH, <i>Aurich</i>	
23. Bentheimer Eisenbahn AG, <i>Nordhorn</i>	59. Eisenbahnwerkstatt-Gesellschaft mbH, <i>Husum</i>	
24. BLG Railtec GmbH, <i>Uebigau-Wahrenbrück</i>	60. ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG, <i>Landsberg OT Queis</i>	
25. Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, <i>Bochum</i>	61. Erfurter BahnService GmbH, <i>Erfurt</i>	
26. BONATRANS GROUP a.s., <i>Bohumin (CZ)</i>	62. ERMEWA SA, <i>Berlin</i>	
27. BP Europa SE, <i>Bochum</i>	63. ERMEWA SA, <i>Prag (CZ)</i>	
28. Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, <i>Berlin</i>	64. ERR European Rail Rent GmbH, <i>Duisburg</i>	
29. Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, <i>Eisenhüttenstadt</i>	65. ESSO Deutschland GmbH, <i>Hamburg</i>	
30. Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), <i>Koblenz</i>	66. ETF, <i>Beauchamp (FR)</i>	
31. BWR Waggonreparatur GmbH, <i>Rastatt</i>	67. ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, <i>Bönen</i>	
32. CAF S.A., <i>Beasain (ES)</i>	68. ETZ Betriebs GmbH (ETZ), <i>Herne</i>	
33. CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, <i>Bautzen</i>	69. eurailpool GmbH, <i>Ismaning</i>	
34. CEMAT S.p.A., <i>Milano (IT)</i>	70. EuroMaint Rail AB, <i>Solna (SE)</i>	
35. CFL technics S.A., <i>Petange (LU)</i>	71. Evonik Services GmbH, <i>Hanau</i>	
36. Chemie Kelheim GmbH, <i>Kehlheim</i>	72. Evonik Technology & Infrastructure GmbH, <i>Marl</i>	

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2016)		
73. Express Wagons, a.s., <i>Bratislava (SK)</i>	108. KINEX BEARINGS, a.s., <i>Bytca (SK)</i>	
74. Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, <i>Münster</i>	109. KLV Wheelco SA, <i>Paradiso-Lugano (CH)</i>	
75. Faiveley Transport Witten GmbH, <i>Witten</i>	110. Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, <i>München</i>	
76. Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>	111. KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, <i>Bonn</i>	
77. Fels-Werke GmbH, <i>Goslar</i>	112. Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, <i>Leipzig</i>	
78. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, <i>Blankenburg/Harz</i>	113. KOVIS d.o.o., <i>Brezice (SL)</i>	
79. FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, <i>Augsburg</i>	114. Kurt Nitzer GmbH & Co. KG, <i>Hamburg</i>	
80. Franz Kaminski Waggonbau GmbH, <i>Hamel</i>	115. Lange & Co. GmbH, <i>Lippstadt*</i>	
81. FWB Fahrzeugwerk Brandenburg, <i>Brandenburg</i>	116. LEGIOS Loco a.s., <i>Louny (CZ)</i>	
82. FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, <i>Ellrich OT Woffleben</i>	117. LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, <i>Göppingen</i>	
83. GATX Rail Austria GmbH, <i>Wien (AT)</i>	118. Les Ateliers de Provence, <i>Miramas (FR)</i>	
84. GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i>	119. Les Ateliers Des Flandres, <i>Hazebrouck (FR)</i>	
85. GE Rail Services GmbH, <i>Hamburg*</i>	120. Linde Aktiengesellschaft, <i>Pullach</i>	
86. Gepor SAS, <i>Florange (FR)</i>	121. Locon-Benelux B.V., <i>Zwolle (NL)</i>	
87. Göhmann & Co. GmbH, <i>Moers-Hülsdonk</i>	122. LOCON SERVICE GMBH, <i>Pinnow</i>	
88. Grampet Debreceni Vagongyár Kft., <i>Debrecen (HU)</i>	123. Lokomotion GmbH, <i>München</i>	
89. Greenbrier Germany GmbH, <i>Leipzig</i>	124. LORMAFER S.A., <i>Creutzwald (FR)</i>	
90. Gunvor Deutschland GmbH, <i>Ingolstadt</i>	125. LOTOS Kolej Sp. z o.o., <i>Danzig (PL)</i>	
91. Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH, <i>Oberhausen</i>	126. LWS Lappwaldbahn Service GmbH, <i>Weferlingen</i>	
92. Häfen und Güterverkehr Köln AG, <i>Köln</i>	127. Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, <i>Rijsbergen (NL)</i>	
93. Hafen Krefeld GmbH & Co.KG, <i>Krefeld</i>	128. MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, <i>Gottesgabe</i>	
94. Hamburg Port Authority, <i>Hamburg</i>	129. MG Valdunes SAS, <i>Trith Saint Leger (FR)</i>	
95. Hansebahn Bremen GmbH, <i>Bremen*</i>	130. Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), <i>Kirchheim/Teck</i>	
96. Havelländische Eisenbahn AG, <i>Berlin</i>	131. Mozdony és Vasúti Järm javító Kft., <i>Szombathely (HU)</i>	
97. Henkel AG & Co. KGaA, <i>Düsseldorf</i>	132. NACCO GmbH, <i>Hamburg</i>	
98. Hering Bahnbau GmbH, <i>Burbach (OT Holzhausen)</i>	133. Netinera Werke GmbH, <i>Neustrelitz</i>	
99. HFG Transport-Technik GmbH, <i>Lauchhammer-Süd</i>	134. NetRail AB, <i>Paarp (SE)</i>	
100. InfraLeuna GmbH, <i>Leuna</i>	135. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, <i>Neuss</i>	
101. InfraserV GmbH & Co. Höchst KG, <i>Frankfurt/Main</i>	136. Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, <i>Moers</i>	
102. InfraServ Wiesbaden Technik GmbH & Co. KG, <i>Wiesbaden</i>	137. Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH, <i>Niebüll</i>	
103. Interporto Bologna SpA, <i>Interporto Bologna (IT)</i>	138. Nordic Rail Service GmbH, <i>Lübeck</i>	
104. Italy Rail S.r.l., <i>Guastalla (IT)</i>	139. On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, <i>Mettmann</i>	
105. ITG Transportmittel GmbH, <i>Syke-Barrien*</i>	140. On track GmbH, <i>Krefeld</i>	
106. JOSEF MEYER Rail AG, <i>Rheinfelden (CH)</i>	141. ORLEN KolTrans Sp. z o.o., <i>Plock (PL)</i>	
107. Jungenthal-Waggon GmbH, <i>Hannover</i>	142. ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, <i>Moers</i>	

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2016)	
143. Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, <i>Celle</i>	178. SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, <i>Neubrandenburg</i>
144. OVEG mbH, <i>Schwandorf</i>	179. SOCOMAT - SGTL Industries, <i>Villeneuve le Roi (FR)</i>
145. OWS Oberpfälzische Waggon-Service GmbH, <i>Weiden</i>	180. SOGEEFER S.A., <i>Hagondange (FR)</i>
146. PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., <i>München</i>	181. Spoorijzer Materieel Management en Onderhoud B.V., <i>Rotterdam (NL)</i>
147. Piepenbrock Instandhaltung GmbH + Co. KG, <i>Eisenhüttenstadt*</i>	182. T.R.W. NV/SA, <i>Brüssel (BE)</i>
148. PROTOR S.A., <i>Zabrze (PL)</i>	183. TABOR Debica Sp. z o.o., <i>Debica (PL)</i>
149. R.B.S. Kirchweyhe Reinigen-Beschichten-Strahlen GmbH, <i>Weyhe-Kirchweyhe</i>	184. Talbot Services GmbH, <i>Aachen*</i>
150. Rail-Tec GmbH, <i>Bremen</i>	185. TATRAVAGÓNKA a.s., <i>Poprad (SK)</i>
151. Rail Power Systems GmbH, <i>Berlin</i>	186. TecSol GmbH, <i>Anger (AT)</i>
152. Rail Triage BVBA, <i>Herentals (BE)</i>	187. TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>
153. Rail Wagon Services (RWS) b.v., <i>Hendrik Ido Ambacht (NL)</i>	188. TOTAL Deutschland GmbH, <i>Berlin</i>
154. Rail4Rent, <i>Neerpelt (BE)</i>	189. TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., <i>Debrecen (HU)</i>
155. RailMaint GmbH, <i>Delitzsch</i>	190. TOUAX RAIL LTD, <i>Puteaux (FR)</i>
156. RailQ Der Instandhaltungsmanager, <i>Wedemark</i>	191. TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i>
157. RailRelease B.V., <i>ND Rotterdam - Pernis (NL)</i>	192. TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, <i>Köln</i>
158. RailTraining GmbH, <i>Hamel</i>	193. Tycza Gase GmbH, <i>Geretsried</i>
159. RCM Rail Care and Management GmbH, <i>München</i>	194. UKL IT & Logistik GmbH, <i>Bad Driburg</i>
160. Rembrandtin Lack GmbH nFG. KG, <i>Wien (AT)</i>	195. Verband Deutscher Eisenbahntachschulen e.V. - VDEF, <i>Halle (Saale)</i>
161. Remont i proizvodnja željeznickih vozila d.o.o., <i>Slavonski Brod (HR)</i>	196. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, <i>Salzgitter</i>
162. RheinCargo GmbH & Co. KG, <i>Neuss</i>	197. voestalpine Railpro BV, <i>AB Hilversum (NL)</i>
163. ROLANFER MATERIEL FERROVIAIRE, <i>Yutz (FR)</i>	198. VRS Vossloh Rail Services GmbH, <i>Hamburg</i>
164. Rolling Stock Railservice UG, <i>Hamburg</i>	199. VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i>
165. RSK Beheer B.V., <i>Bergen op Zoom (NL)</i>	200. VTG Rail Logistics Deutschland GmbH*, <i>Hamburg</i>
166. RYKO a.s., <i>Decin (CZ)</i>	201. W.S. Werkstoff Service GmbH, <i>Essen</i>
167. RZV Cakovec GmbH, <i>Cakovec (HR)</i>	202. Wabtec Europe GmbH, <i>Brunn am Gebirge (AT)</i>
168. S.C. ASTRA RAIL Industries S.R.L., <i>Arad (RO)</i>	203. waggon24 GmbH, <i>Berlin</i>
169. SAM - SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., <i>Bratislava (SK)</i>	204. Waggonbau Altenburg GmbH, <i>Altenburg</i>
170. SARI s.a., <i>Bapaume (FR)</i>	205. Wagon Care B.V., <i>CP Vlaardingen (NL)</i>
171. SDH FER, <i>St. Denis de l'Hotel (FR)</i>	206. WASCOSA AG, <i>Luzern (CH)</i>
172. SEA-rail NV, <i>Meer (BE)</i>	207. WBN Waggonbau Niesky GmbH, <i>Niesky</i>
173. SEMA Aktiengesellschaft, <i>Celle</i>	208. Werner Ditzinger GmbH, <i>Braunschweig</i>
174. Shell Deutschland Oil GmbH, <i>Hamburg</i>	209. Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, <i>Leipzig</i>
175. Siemens AG, <i>Braunschweig</i>	210. Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, <i>Lippstadt</i>
176. SKF GmbH, <i>Schweinfurt</i>	211. WHEELTEC Eisenbahntechnik, <i>Kamp-Lintfort</i>
177. SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., <i>Bratislava (SK)</i>	212. Wi-NEU Lokinstandsetzung, <i>Moers</i>



VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2016)	
213. WISAG Produktionsservice GmbH, <i>Senftenberg/OT Brieske</i>	218. Zürcher Bau GmbH, <i>Meißenheim</i>
214. Zakłady Aparatury Chemicznej „CHEMET“ S.A., <i>Tarnowskie Góry (PL)</i>	219. Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, <i>Burgkirchen</i>
215. ZELOS s.r.o., <i>Trnava (SK)</i>	220. Zweckverband für Abfallwirtschaft in Nordwest-Oberfranken, <i>Dörfles-Esbach</i>
216. ZEROS GmbH, <i>Berlin</i>	221. Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, <i>Erlangen</i>
217. ZOS Trnava, a.s., <i>Trnava (SK)</i>	

* Kündigung zum 31.12.2016

Alle Mitglieder auf einen Klick unter:
www.vpihamburg.de/verband/mitglieder

Einfach einscannen und
direkt online einsehen!



Fahrzeugstandhaltungswerke

Deutschland, REV*	
1. ajax Loktechnik GmbH & Co. KG (M), Hamburg, ajax	34. HFG Transport-Technik GmbH (M), Lauchhammer-Süd, HFG
2. Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke AG (M), Dillingen/Saar, 314	35. InfraLeuna GmbH (M), Leuna, 602
3. Alstom Transport Deutschland GmbH (M), Salzgitter, 109	36. Infraserb GmbH & Co. Gendorf KG (M), Burgkirchen, ISG
4. AlzChem AG, Werk Hart (M), Untereukirchen, ACH	37. Infraserb GmbH & Co. Höchst KG (M), Frankfurt/Main, 302
5. BASF SE (M), Ludwigshafen, 306	38. InfraServ Wiesbaden Technik GmbH & Co. KG (M), Wiesbaden, ISW
6. BBL Technik GmbH (M), Hannover, BBL	39. JumboTec GmbH, Spremberg, 621
7. Bentheimer Eisenbahn AG (M), Nordhorn, BEB	40. Jungenthal-Waggon GmbH (M), Hannover, JUWA
8. BLG RailTec GmbH (M), Uebigau-Wahrenbrück, BLG	41. LTH Waggonwerkstatt GmbH, Arneburg, LTH
9. Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Werk Ilsenburg (M), Ilsenburg, RAFIL	42. Maschinenbau und Service GmbH Ammendorf, Halle, MSG
10. Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH (M), Eisenhüttenstadt, BEH	43. MEG Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Merseburg, 605
11. BWR Waggonreparatur GmbH (M), Rastatt, 504	44. MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, Mannheim, MEV
12. DB Fahrzeugstandhaltung GmbH (M), Cottbus, BCS	45. MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe (M), Gottesgabe, MFG
13. DB Fahrzeugstandhaltung GmbH (M), Eberswalde, WEX	46. neg - Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (M), Niebüll, NEG
14. DB Fahrzeugstandhaltung GmbH (M), Paderborn, EPDX	47. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (M), Neuss, NDH
15. DB Fahrzeugstandhaltung GmbH (M), Wittenberge, WW	48. NIAG Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (M), Moers, 210
16. Dortmunder Eisenbahn GmbH (M), Dortmund, 219	49. Nordic Rail Service GmbH (M), Lübeck, NRS
17. Eisenbahn und Häfen GmbH, Duisburg, 266	50. On track GmbH (M), Krefeld, OT
18. Eisenbahnwerkstatt-Gesellschaft mbH (M), Husum, EWG	51. Ostthannoversche Eisenbahn AG, Celle, OHE
19. Erfurter Bahnservice GmbH, Fahrzeugwerke Karsdorf GmbH & Co. KG (M), Karsdorf, FWK	52. OWS Oberpfälzische Waggon-Service GmbH (M), Weiden, OWS
20. ETZ - Eisenbahn Technik Zentrum GmbH, Herne, 119	53. R.B.S. Kirchweyhe GmbH (M), Weyhe-Kirchweyhe, 132
21. EVB Elbe Weser GmbH, Zeven, BRV	54. Rail-Tec GmbH (M), Bremen, R-Tec
22. Evonik Industries AG, Werk Infracor (M), Marl, 218	55. RailMaint GmbH (M), Delitzsch, EMD
23. Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. (M), Münster, 110	56. RailMaint GmbH (M), Duisburg, EMDu
24. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH (M), Blankenburg/Harz, 620	57. RailMaint GmbH (M), Kaiserslautern, EMRK
25. FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH (M), Augsburg, FKA	58. RailMaint GmbH (M), Leipzig, EML
26. Franz Kaminski Waggonbau GmbH (M), Hameln, 102	59. RailMaint GmbH (M), Oberhausen, EMO
27. FWB Fahrzeugwerk Brandenburg (M), Brandenburg, 617	60. Rurtalbahn GmbH, Düren, RTB
28. FWN GmbH Fahrzeugwerk Niedersachswerfen (M), Ellrich, 625	61. RWE Power AG, Frechen, 202
29. GBM Gleisbaumechanik Brandenburg GmbH, Brandenburg, 619	62. SEMA AG (M), Celle, SEMA
30. Häfen und Güterverkehr Köln AG, Brühl, 113	63. SFW Schienenfahrzeugbau Wittenberge GmbH, Wittenberge, SFWW
31. Hafen Krefeld GmbH & Co. KG (M), Krefeld, RHKE	64. VPS Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (M), Salzgitter, VPS
32. Hamburg Port Authority (M), Hamburg, HPA	65. waggon24 GmbH (M), Berlin, W24
33. Hansebahn Bremen GmbH (M), Bremen, HBB	66. Waggonbau Altenburg GmbH (M), Altenburg, 601

Deutschland, REV*	
67. Waggonwerk Brühl GmbH (M), Wesseling, 201	69. Wi-NEU GbR, Lok- und Wagenreparatur (M), Moers, WIN
68. Westfälische Lokomotiv-Fabrik Reuschling GmbH & Co. KG, Hattingen, 216	70. WISAG Produktionsservice GmbH (M), Serftenberg, 126

Belgien, REV*	
71. ALSTOM Antwerp Services (M), Antwerpen, AAS	75. Rail Service Net BVBA, Wommelgem, RSN
72. CMI Traction S.A. (M), Antwerpen, CMI	76. Rail Triage BVBA (M), Herentals, RTG
73. LBX S.A., Seraing, LBX	77. SNCB, Gentbrugge, FUG
74. On Site Rail BVBA (OSR), Antwerpen, OSR	78. SNCB Wagon Maintenance Services (WMS), Antwerpen, FNN

Bulgarien, REV*	
79. TRAKTASIA AD, Samuil, Sml	80. VAGONREMONTEN ZAVOD-99 AD, Septemvri, VRZ99

Frankreich, REV*	
81. ArcelorMittal GEPOR (M), Florange, ULA	91. MG Valdunes SAS (M), Trith Saint Leger, UV
82. ATELIERS D'ORVAL, St-Amand-Montrond, UFO	92. ROLANFER MATERIAL FERROVIAIRE (M), Yutz, URY
83. ateliers d'occitanie, Narbonne, UAO	93. SARI s.a. (M), Achiet La Grand, UAB
84. Ateliers de Joigny (M), Joigny, UJS	94. SDH Fer (M), St. Denis de l'Hotel, 966
85. Etablissements CLAUDE, Colombiers, UAC	95. SEGI, Créteil, UIP
86. FERIFOS Ateliers Ferroviaires et Industriels de Fos, Fos sur Mer, UFF	96. SNCF Bourgogne France-Comte, Gevrey-Chambertin, GVR
87. Franz Kaminski France SARL (M), Joinville, FKF	97. SNCF - TechniCentre Alsace, Straßburg, MHN
88. Freeman Industrie SAS, Beziere, UJD	98. SNCF Tergnier, Tergnier, TG
89. Les Ateliers de Provence (M), Miramas, UAP	99. Socomat - SGTL Industries (M), Villeneuve le Roi, USV
90. LORMAFER S.A. (M), Creutzwald, 963	100. SOGEEFER S.A. (M), Hagondange, 964

Italien, REV*	
101. CIMA Riparazioni Ferroviarie S.r.l. con unico Socio, Bozzolo MN, 925	105. Italy Rail Srl (M), Guastalla, ITR
102. COSMEF WM s.r.l., Tortona, TT-CF	106. Lucchini RS S.p.A., Lovere, L
103. ECMS Srl, Caldiero (VR), ECMS	107. Rifer Srl., Busto Arsizio, BU-CF
104. Interporto Bologna SpA (M), Interporto Bologna, GSIB	

Kroatien, REV*	
108. RZV Cakovec GmbH (M), Cakovec, 181	

* REV = Revisions-Rasterkennzeichnung des Werkes; (M) = VPI-Mitglied

Luxemburg, REV*	
109. CFL technics S.A. (M), <i>Petange, AP</i>	

Niederlande, REV*	
110. Combo Wagonservice BV (M), <i>Born, CWS</i>	113. Spoorijzer Materieel Management & Onderhoud B.V. (M), <i>Rotterdam, SPR</i>
111. Metaal- en Onderhoudswerken von den Broek BV (M), <i>Rijsbergen, MOB</i>	114. Strukton Rail Equipment, <i>Zutphen, SRM</i>
112. Shunter Wagenbedrijf Nederland B.V., <i>AD Rotterdam, WBS</i>	

Österreich, REV*	
115. LENZING Aktiengesellschaft, <i>Lenzing, LWW</i>	118. ÖBB Technische Services GmbH, <i>Werk Knittelfeld, Knittelfeld, 904</i>
116. Logistik Service GmbH, <i>Linz, 902</i>	119. Salzburg AG, <i>Salzburg, SLB</i>
117. Logistik Werfring GmbH, <i>Sieggraben, LOGW</i>	

Polen, REV*	
120. DB Cargo Polska S.A. (M), <i>Kedzierzyn Kozle, DBKK</i>	126. TABOR Debica Sp. z o.o. (M), <i>Debica, 1034</i>
121. DB Cargo Polska S.A. (M), <i>Rybnik, DBRYB</i>	127. Wagon Service Ostroda Sp. z o.o. (M), <i>Ostroda, WSO</i>
122. Franz Kaminski Waggonbau Polska Sp. z o.o. (M), <i>Nysa, FKP</i>	128. Wagon Service Ostroda Sp. z o.o. (M), <i>Außenstelle Plock, WSP</i>
123. LOTOS Kolej Sp. z o.o. (M), <i>Danzig, 3105</i>	129. ZNTK "PATEREK" S.A., <i>Naklo nad Notecia, 919</i>
124. Lucchuni Poland Sp. z o.o., <i>Minsk Mazowiecki, LP</i>	130. ZNTK Olawa Sp. z o.o., <i>Olawa, 918</i>
125. ORLEN KofTrans Sp. z o.o. (M), <i>Plock, OKT</i>	

Rumänien, REV*	
131. S.C. ASTRA RAIL Industries S.R.L. (M), <i>Drobeta Turnu Severin, ARI</i>	133. WAGONS MAINTENANCE SRL, <i>Alba Iulia, WMN</i>
132. S.C. REVA - S.A., <i>Simeria, 874</i>	

Schweden, REV*	
134. CT-X Rail Service AG, <i>Luterbach, CTX</i>	140. SweMaint AB, Werk Borlänge, <i>Borlänge, GBLG</i>
135. EuroMaint Rail AB (M), <i>Landskrona, 956</i>	141. SweMaint AB, Werk Göteborg, <i>Göteborg, KG</i>
136. MIDWAGGON AG, <i>Ange, MWA</i>	142. SweMaint AB, Werk Hallsberg, <i>Hallsberg, GH</i>
137. MIDWAGGON AG, <i>Borlänge, MWB</i>	143. SweMaint AB, Werk Helsingborg, <i>Helsingborg, GHB</i>
138. MIDWAGGON AG, <i>Malmö, MWH</i>	144. SweMaint AB, Werk Malmö, <i>Malmö, GM</i>
139. SweMaint AB, <i>Gävle Godsvagnservice AB, Gävle, KGAV</i>	

Schweiz, REV*	
145. Bahn-Support GmbH, <i>Glattbrugg, BASU</i>	150. SBB Cargo AG, <i>Muttenz, Mu</i>
146. BLS AG, Werkstätte Bönigen, <i>Bönigen, Bô</i>	151. Schweizerische Bundesbahnen SBB, <i>Bellinzona, Be</i>
147. BLS AG, Werkstätte Oberburg, <i>Oberburg, Obb</i>	152. Sersa Group AG, <i>Lonay, LOY</i>
148. JOSEF MEYER Rail AG (M), <i>Möhlín, JMR</i>	153. Sersa Maschinerie Gleisbau AG, <i>Weinfelden, WFD</i>
149. Müller Technologie AG, <i>Frauenfeld, MFAG</i>	
154. STAK AG, <i>Sargans, Sa</i>	

Serbien, REV*	
155. Sirvoz d.o.o., <i>Zrenjanin, ZR</i>	
156. Tatravagonka Bratstvo doo (M), <i>Subotica, TVB</i>	

Slowakei, REV*	
157. ZELOS spol. s.r.o. (M), <i>Trnava, 888</i>	
158. ZOS TRNAVA, a.s. (M), <i>Trnava, 887</i>	

Slowenien, REV*	
159. SZ – Centralne delavnice Ljubljana d.o.o., <i>Dobova, Do</i>	
160. SZ – Centralne delavnice Ljubljana d.o.o., <i>Ptuj, Pt</i>	

Tschechische Republik, REV*	
161. BMTI CR s.r.o., <i>Brno, BMTI</i>	164. RYKO @ a.s. (M), <i>Decin, 897</i>
162. Krnovske Opravny a Strojirny s.r.o., <i>Krnov, 895</i>	165. Unipetrol Doprava s.r.o., <i>Litvinov, 674</i>
163. LEGIOS Loco a.s. (M), <i>Louny, 896</i>	

Ungarn, REV*	
166. DVK Maschinenbau GmbH, <i>Miskolc, DVK</i>	170. Mozdony és Vasúti Járm javító Kft. (M), <i>Szombathely, MVJ</i>
167. Franz Kaminski Waggonbau Hungaria Kft. (M), <i>Debrecen, FKHU</i>	171. Total Wagon Management Hungary Kft. (M), <i>Debrecen, TWMH</i>
168. Grampet Debreceni Vagongyár Kft. (M), <i>Debrecen, 812</i>	172. TS Hungaria Kft., <i>Miskolc, 814</i>
169. MAV Vagon Kft., <i>Szekesfehervar, 811</i>	

* REV = Revisions-Rasterkennzeichnung des Werkes; (M) = VPI-Mitglied

Alle Werkstätten auf einen Klick unter:
www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten

Einfach einscannen und direkt online einsehen!



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Damit alles Aufgeführte klar und verständlich ist, finden Sie folgend ein ausführliches Verzeichnis der verschiedensten Abkürzungen und Begriffe.

Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)	Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	CSM	Common Safety Methods (Gemeinsame Sicherheitsmethoden)
AFWP	Association Française des Wagons de Particuliers (Französische Privatgüterwagen-Union)	CUI	Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr); Anhang E zum COTIF
AGGB	Ausschuss Gefahrgutbeförderung beim BMVBS	CUV	Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr); Anhang D zum COTIF
AVB	Allgemeine Verkaufsbedingungen	DGMK	Deutsche Wissenschaftliche Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle e. V.
AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen	DGZIP	Deutsche Gesellschaft für zerstörungsfreie Prüfung e. V.
BAM	Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung	DG TREN	Direction générale de l'énergie et des transports (Generaldirektion Verkehr und Energie der EU-Kommission)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	DIN	Deutsches Institut für Normung
Cefic	European Chemical Industry Council	DIN-FSF	Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge im DIN
CEN	Comité Européen de Normalisation (Europäisches Komitee für Normung)	EBA	Eisenbahn-Bundesamt
CER	Verband der Europäischen Bahnen	EBC	Eisenbahn-Cert (Notified Body Interoperability)
CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern); Anhang B zum COTIF	EBNeuOG	Eisenbahn-Neuordnungsgesetz
CIT	Comité international des transports ferroviaires (Internationales Eisenbahntransportkomitee)	EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
COTIF	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr)	ECCM	European Common Criteria for Maintenance of freight wagons (Gemeinsame europäische Kriterien für die Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen)

Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)	Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)
ECM	Entity in Charge of Maintenance (= für die Instandhaltung zuständige Stelle)	NEE	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde im Sinne des EU-Rechts; in Deutschland: Eisenbahn-Bundesamt EBA)
ERA	European Rail Agency (Europäische Eisenbahngagentur)	OTIF	Organisation intergouvernementale pour les Transports internationaux Ferroviaires (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr)
ERFA	European Rail Freight Association (Europäischer Schienengüterverkehrsverband)	RCA	Rail Cargo Austria
EU	Europäische Union	RID	Règlement concernant le Transport international Ferroviaire des marchandises dangereuses (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter); Anhang C zum COTIF
EUAR	European Union Agency for Railways – neue Bezeichnung der ERA im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets	RIV	Regolamento Internazionale Veicoli (Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen)
EVIC	European Visual Inspection Catalogue (Europäischer Sichtprüfungskatalog)	RSRD ²	Rolling Stock Reference Database (Referenzdatenbank für Fahrzeuge)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	SMS	Sicherheitsmanagement-System
EWT	European Wheelset Traceability (Europäische Radsatzverfolgbarkeit)	SQAS	Safety and Quality Assessment-System (Sicherheits- und Qualitäts-Bewertungssystem des Europäischen Chemischen Industrieverbandes Ceicf)
FSF	Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (beim DIN)	TAF	Telematikanwendungen für den Eisenbahngüterverkehr
FTB	Fachtechnische Begutachtung VPI/DBSR	TEN	Trans European Networks
GG-Sohle	Grauguss-Bremssohle	TKM	Tonnenkilometer
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff	TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
JSG	Joint Sector Group	UBA	Umweltbundesamt
K-Sohle	Kunststoffverbund-Bremssohle	UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband)
LäGv	Lärmreduzierender Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsschuhsohlen	UIP	UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l. (Internationale Privatgüterwagen-Union)
LaTPS	Lärmabhängiges Trassenpreissystem	UIRR	Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße
LL-Sohle	Kunststoffverbund-Bremssohle, kompatibel zur GG-Sohle (LL = Low Low)	UNIFE	Europäischer Eisenbahnindustrie-Verband
LZarG	Leiser Zug auf realem Gleis	VCI	Verband der Chemischen Industrie
MoU	Memorandum of Understanding (Absichtserklärung)	VDB	Verband der Bahnindustrie in Deutschland
MWV	Mineralölwirtschaftsverband	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
NA Tank	Normenausschuss Tankanlagen (beim DIN)	VPILF	VPI-Instandhaltungsleitfaden
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	WDB	Wagon Data Base (Wagendatenbank)

IMPRESSUM

VPI – uns interessiert, was Sie bewegt

Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

Mattentwiete 5
20457 Hamburg
Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 0
Telefax: +49 (0)40 22 659 21 - 19
E-Mail: mail@vpihamburg.de
Website: www.vpihamburg.de
Umsatzsteuer-ID-Nr.: DE 814871455

Verantwortlich für den Inhalt

Malte Lawrenz, Jürgen Tuscher

Konzept und Redaktion

elbgold | Büro für Außenwirkung
www.elbgold.biz

Konzept und Gestaltung

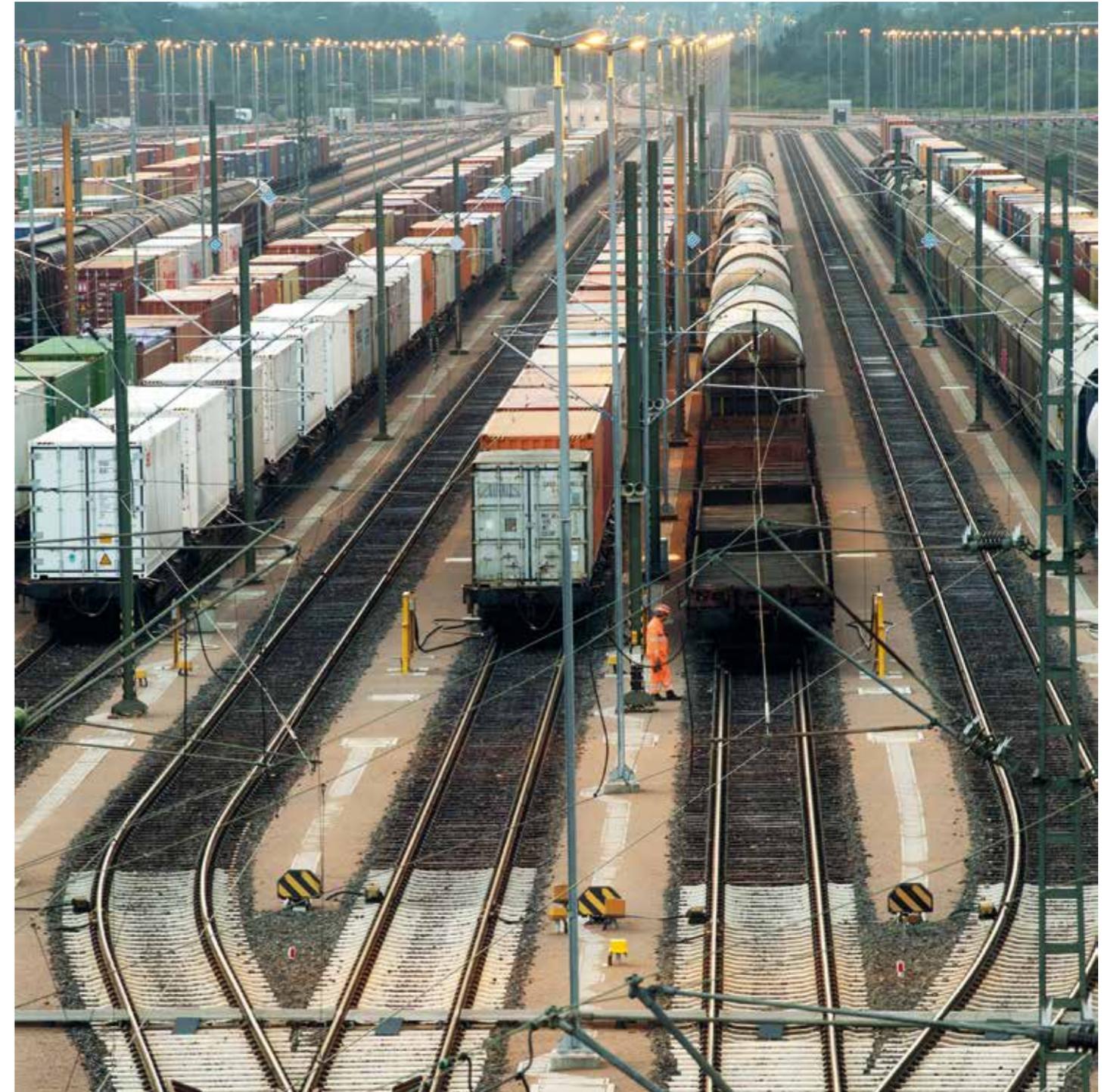
Menneken's Communications
www.mennekens.de

Fotograf

Martin Egbert, Ibbenbüren
www.martin-egbert.de

Ihr direkter Draht zum VPI

 <p>Jürgen Tuscher Geschäftsführer Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 31 E-Mail: tuscher@vpihamburg.de</p>	 <p>Karl-Heinz Fehr Justiziar Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 31 E-Mail: fehr@vpihamburg.de</p>
 <p>Cornelia Audran Assistentin Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 11 E-Mail: audran@vpihamburg.de</p>	 <p>Annika Becker Assistentin Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 12 E-Mail: becker@vpihamburg.de</p>
 <p>Nicola Hilgeland Assistentin Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 13 E-Mail: hilgeland@vpihamburg.de</p>	 <p>Armin Perrey Technischer Koordinator Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 41 E-Mail: perrey@vpihamburg.de</p>





**VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.**

Vorsitzender: Malte Lawrenz
Geschäftsführer: Jürgen Tuscher
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 0
Telefax: +49 (0)40 22 659 21 - 19
E-Mail: mail@vpihamburg.de
Internet: www.vpihamburg.de