



JAHRESBERICHT // 2019/2020



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.

JAHRESBERICHT 2019/2020 //

Vorwort 5

1

DIE SCHIENE IM FOKUS //

Das Jahr der Schiene

Rekordhaushalt 2019 10
Klimaschutz:
Verkehrssektor muss liefern 10
EU setzt auf die Schiene 11

2

DAK //

Die Digitale Automatische Kupplung bringt die Zukunft aufs Gleis

Die DAK Charta 16
Ohne Förderprogramme
geht es nicht 16
Ein Projekt des Sektors 17
Charta mitzeichnen 18

DAK //

10. VPI-Symposium zur DAK 19
Klares Bekenntnis des Sektors 19
BMW i kündigt
Demonstratorzug an 20
Gastbeiträge:
Dr. Jens Klocksinn, BMW 22
Irmhild Saabel, WASCOSA AG 23
Gilles Peterhans, UIP 24

3

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

Gemeinsam für einen starken Schienengüterverkehr

„Masterplan SVG“ 30
„Zukunftsbündnis Schiene“ 34
Der VPI setzt Impulse in Berlin 36
Allianzen für die Schiene 40
Keeper's Summit in Berlin 42

4

DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

Genug Wachstum für eine Verkehrswende?

Wenig Bewegung
beim Modal Split 50
Modernisierung des Netzes 51
Netzausbau: Fehlanzeige 52
Veraltete Infrastruktur bremst 53
Vorbild Alpenländer 54

5

TECHNIK UND RECHT //

Praxisnahe Lösungen

Viertes Eisenbahnpaket & AVW 60
Technische Kommission 62
Interview Jakob Kudlinski 64
20. TIV in Berlin 66
AG Werke im VPI 68

6

VERS //

Auf Kurs: die neue Servicegesellschaft VERS

Einbindung internationaler
Experten 74
Schwerpunkt VPI 08 76
VPI-EMG-Bezieher 2019 77
Neue Angebote 78
Fachtechnische Begutachtung 80

7

VPI INTERN //

Neu an Bord 84
Mitgliederentwicklung 85
Beirat & TK 88
Arbeitsgremien 91
VPI-Mitglieder 96
Abkürzungsverzeichnis 100
Impressum & Kontakt 102

VORWORT //

**DIE SCHIENE IST SYSTEMRELEVANT –
FÜR DAS KLIMA, FÜR DIE
VERSORGUNGSSICHERHEIT**



Malte Lawrenz,

Vorsitzender Verband der
Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Europa braucht einen starken Schienengüterverkehr. Das ist vor den aktuellen Herausforderungen der Corona-Pandemie noch einmal überdeutlich geworden. Er bringt Güter verlässlich, umweltfreundlich und sicher dorthin, wo sie gebraucht werden. Ob Industrie, Gewerbe oder Handel: Der Schienengüterverkehr trägt entscheidend dazu bei, den Laden am Laufen zu halten. Auch und gerade in Krisenzeiten.

Jetzt gilt es umso mehr, die Schiene zum Verkehrsträger der Zukunft auszubauen. Wir müssen mehr Innovation aufs Gleis bringen. Ganz oben auf unserer Agenda steht die Digitale Automatische Kupplung, kurz DAK. Sie öffnet das Tor zur umfassenden Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs. Mit der DAK-Charta und dem 10. VPI-Symposium haben wir wichtige Impulse gesetzt, um die europaweite Einführung dieser Schlüsseltechnologie voranzutreiben. Lesen Sie mehr dazu in unserem Jahresbericht.

Darüber hinaus bieten wir Ihnen Einschätzungen, Berichte und Zahlen zu den Entwicklungen im Sektor und im Verband. Erstmals haben wir unseren Jahresbericht auf das laufende Jahr ausgeweitet. Damit möchten wir mehr Aktualität schaffen. Bewusst haben wir uns allerdings dagegen entschieden, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf unseren Sektor zu thematisieren. Dafür ist es noch zu früh. An dieser Stelle wünsche ich Ihnen erst einmal: Bleiben Sie gesund. Denn das ist das Wichtigste.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Lawrenz', written in a cursive style.

Malte Lawrenz,

Vorsitzender Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

DIE SCHIENE IM FOKUS //

**DIE SCHIENE MUSS
BEIM GÜTERTRANSPORT
VORFAHRT HABEN.
EUROPAWEIT**



F. Hamburg
40 2354-2330
ty-rail.com
33 RIV
80 DB
793 1 157-1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0

12.300 kg
20.0 t
100 km/h
Stufe gemäß Technische



DIE SCHIENE IM FOKUS //

DAS JAHR DER SCHIENE

„Es steht außer Frage, dass der Schienenverkehr auf den meisten Gebieten – Nachhaltigkeit, Sicherheit und sogar Geschwindigkeit – enorme Vorteile bietet, wenn seine Organisation und Technik den Standards des 21. Jahrhunderts entsprechen“, sagte EU-Verkehrskommissarin Adina Valean anlässlich der Vorlage des europäischen Klimaschutzgesetzes Anfang dieses Jahres. Valeans Worte machen deutlich, dass in Brüssel die Botschaft angekommen ist: Ein starker Schienengüterverkehr ist der Schlüsselfaktor, um wachsende Transportmengen und Klimaschutzziele zusammenzubringen. Gleichzeitig unterstreicht Valean zu Recht, dass die Schiene einen Innovationsschub benötigt, um ihr Potenzial auszuspielen.

Die EU-Kommission will handeln. Sie regt an, 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ zu erklären. Für den Schienengüterverkehr ist ein solches Signal von großer Bedeutung, denn nationale Initiativen kommen beim Thema Schiene im wahrsten Sinne des Wortes schnell an ihre Grenzen. Moderne und effiziente Logistikketten sind auf ein europaweit funktionsfähiges Schienenverkehrssystem angewiesen. Dazu zählen ein kohärentes Netz ebenso wie rollendes Material, das Digitalisierung und Automatisierung des Sektors nach vorne bringt. Die europaweite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung ist für Letzteres ein entscheidender Treiber.

Rekordhaushalt für die Schiene

Was in Europa jetzt ins Rollen kommt, hat in Deutschland bereits Fahrt aufgenommen. 2019 war ein Rekordjahr, was die Bereitstellung öffentlicher Investitionsmittel für die Schiene betrifft. Der Bundeshaushalt für 2020 hat – bei aller Kritik an Einzelpunkten – Weichen gestellt, um die Schiene zum Verkehrsträger der Zukunft auszubauen. Das gilt für Investitionen in die Instandhaltung des Netzes ebenso wie für die Finanzierung von Innovationsförderung.

Klimaschutz: Verkehrssektor muss liefern

Das ist ein guter Anfang – aber längst nicht ausreichend, wenn Deutschland sein selbst gestecktes Klimaziel ernst nimmt. Darauf haben jüngst zwei Gutachten im Auftrag des Bundesumweltministeriums aufmerksam gemacht. Sie bescheinigen der Regierung: Deutschland wird seine Klimaschutzziele für 2030 verfehlen, wenn nicht schneller und noch stärker umgesteuert wird. Als eine der Hauptursachen machten die Gutachter den Verkehrssektor aus.

Als Minderungsziel für den Bereich Verkehr hat der Bund vorgegeben, den CO₂-Ausstoß in Deutschland von bislang 162 Millionen Tonnen Kohlendioxid jährlich auf nur noch 95 Millionen Tonnen im Jahr 2030 abzusenken. Die beauftragten Institute Prognos und Öko-Institut kommen zu dem Ergebnis: Die jüngst im Klimapaket der Bundesregierung festgeschriebenen Maßnahmen für den Verkehrssektor werden maximal zu einer Minderung auf 128 Millionen Tonnen führen. Sie mahnen deshalb, dass „vor allem hier der größte Handlungsbedarf besteht“.

Bis heute hat der Verkehrssektor keinen Beitrag zur CO₂-Reduktion geleistet. Das gilt auch für die Gütertransport-Sparte. Bei gleichbleibendem Modalsplit, aber steigenden Transportmengen hat sich der CO₂-Ausstoß durch den Güterverkehr sogar erhöht. Die absoluten Kohlendioxid-Emissionen im Betrieb des Straßengüterverkehrs stiegen laut Umweltbundesamt zwischen 1995 und 2018 trotz technischer Verbesserungen um 22 Prozent. Das muss sich ändern. Der Schienengüterverkehr kann und will zur Trendwende beitragen.



Die Europäische Union setzt auf die Schiene

Das vergangene Jahr hat den Druck auf die Politik erhöht. Die „Fridays for Future“-Bewegung hat den Klimaschutz in den Fokus gerückt. Greta Thunberg fährt Bahn – und man kann davon ausgehen, dass sie auch für den Gütertransport die Schiene empfehlen würde. Rund acht Millionen Euro will die EU-Kommission für das „Jahr der Schiene“ ausgeben. Damit sollen unter anderem Bemühungen unterstützt werden, mehr Güter und Personen mit der Bahn zu transportieren. Auch, um das Klima zu schützen.

Zu tun gibt es viel. Es gilt darum, den Schwung, den der Sektor derzeit spürt, mitzunehmen. Eine starke Schiene braucht die Unterstützung der Politik. Entscheidend aber wird das Zusammenspiel aller Akteure sein. Ebenso ein langer Atem. Das „Jahr der Schiene“ kann nur ein Auftakt sein, nötig ist ein „Jahrzehnt der Schiene“. Die Unternehmen des Sektors nehmen die Verantwortung an. Sie investieren in die Güterbahn der Zukunft.

DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG //

DIE DAK IST DER SCHLÜSSEL FÜR EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN SCHIENENGÜTERVERKEHR



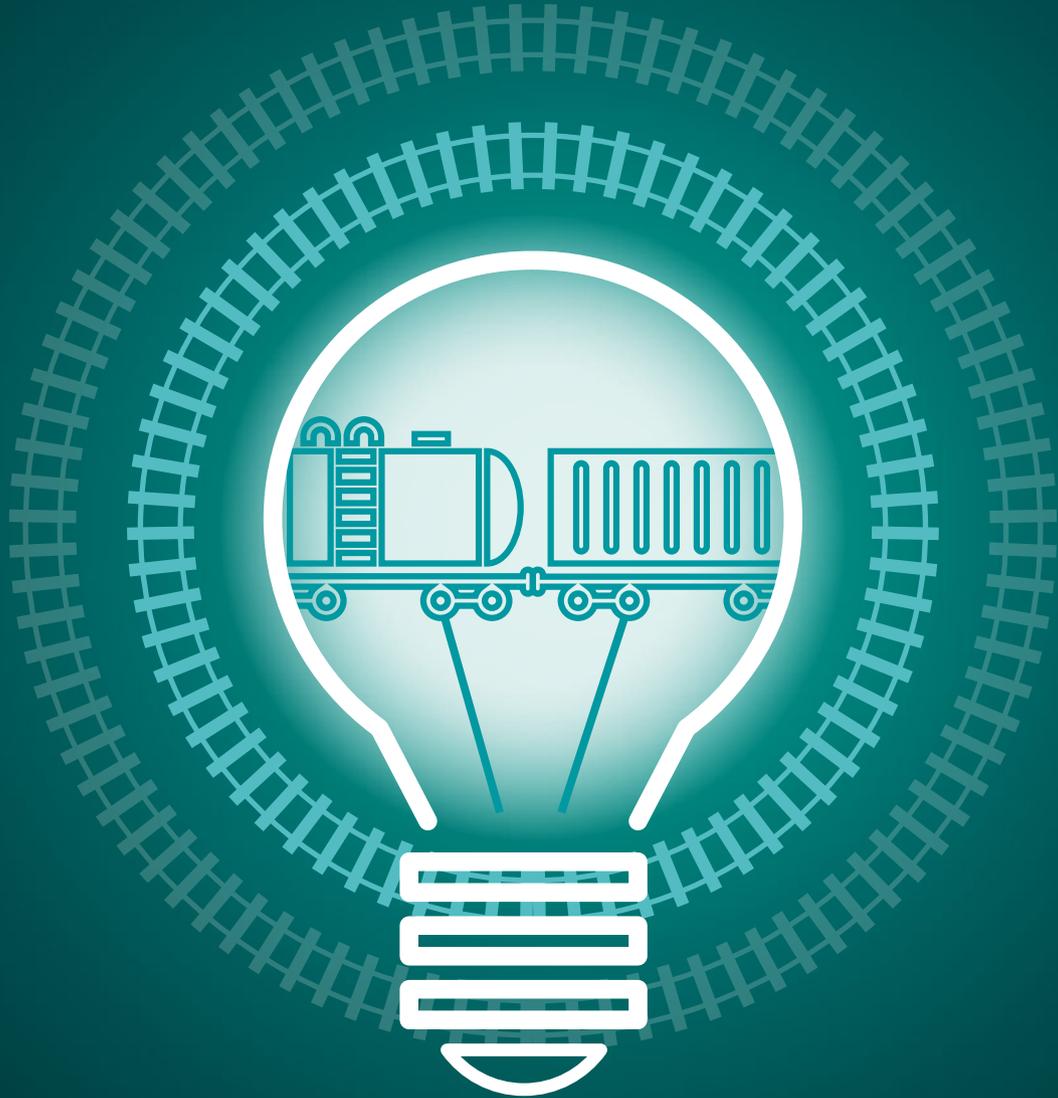
DAK
CHARTA

DAK
CHARTA

Für einen starken Schienengüterverkehr. Europaweit.



Gilles Peterhans (UIP), Neele Wesseln (NEE), Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Malte Lawrenz (VPI), Michael Sikorski (VDV), v.l.n.r.



DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG //

DIE DAK BRINGT DIE ZUKUNFT AUFS GLEIS

Der Intelligente Güterzug von morgen bringt spürbar mehr Effizienz auf die Schiene. Sein Herzstück ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Sie verbindet die überfällige Automatisierung des Wagenkuppelns mit der Welt der Schiene 4.0.

Wir sind überzeugt: An der DAK geht kein Weg vorbei. Als Wagenhalterverband haben wir die Initiative ergriffen, im Sektor und im politischen Raum für breite Unterstützung zu werben. Denn die europaweite Einführung der DAK ist ein komplexes, finanziell herausforderndes Vorhaben und kann nur in einer gemeinsamen Kraftanstrengung gelingen. Mit unserem 10. VPI-Symposium und der dort präsentierten DAK-Charta haben wir dieses Jahr Impulse gesetzt, um einen europäischen Fahrplan für die DAK auf den Weg zu bringen.

WEICHEN STELLEN: DIE DAK-CHARTA

„Spätestens 2030 kuppeln Güterwagen in ganz Europa automatisch“, lautet das ambitionierte Ziel der DAK-Charta, die VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz im Januar 2020 auf dem 10. Symposium des Verbandes präsentiert hat. Mit seiner Charta appelliert der VPI an den Sektor, jetzt die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen und den Weg zu ebnen für mehr Produktivität im Schienengüterverkehr.

Im Zentrum der DAK-Charta stehen drei Schritte, die Politik und Unternehmen angehen müssen: die Forschung zur DAK stärken, einen europäischen Fahrplan zur Umstellung der Flotten festlegen sowie die Finanzierung des Migrationsprozesses sicherstellen.

Die DAK sorgt für Effizienz auf der Schiene

Das Potenzial der neuen Kupplungstechnologie ist enorm. Sie ermöglicht die Automatisierung zahlreicher Betriebsprozesse, etwa der Bremsprobe oder der Zugbildung. Sie unterstützt die zustandsorientierte Instandhaltung und die Einbindung in digitalisierte Logistikketten. Und sie sorgt für mehr Kapazitäten im Netz. Mit durchgehenden Strom- und Datenleitungen öffnet sie das Feld für zahlreiche neue digitale Anwendungen. Die DAK ist Enabler und Innovationstreiber zugleich.

Ohne Förderprogramme geht es nicht

Etwa 450.000 Güterwagen müssen europaweit mit der neuen Kupplungstechnologie ausgestattet werden. Eine Herkulesaufgabe, verbunden mit hohen Investitionen. Kosten in Höhe von sechs bis zehn Milliarden Euro rollen auf den Sektor zu: für die Ausrüstung der Wagen und Lokomotiven mit neuen Kupplungssystemen und Automatisierungskomponenten sowie für Strom- und Datenleitungen.

Die Wagenhalter werden ihren Beitrag leisten, sie können diese Aufgabe jedoch nicht alleine schultern. Hier ist die Politik gefordert, für finanzielle Entlastung zu sorgen – auf nationaler und europäischer Ebene. Förderinstrumente, die First Mover im Sektor belohnen, können für Tempo bei der flächendeckenden Einführung der DAK sorgen.

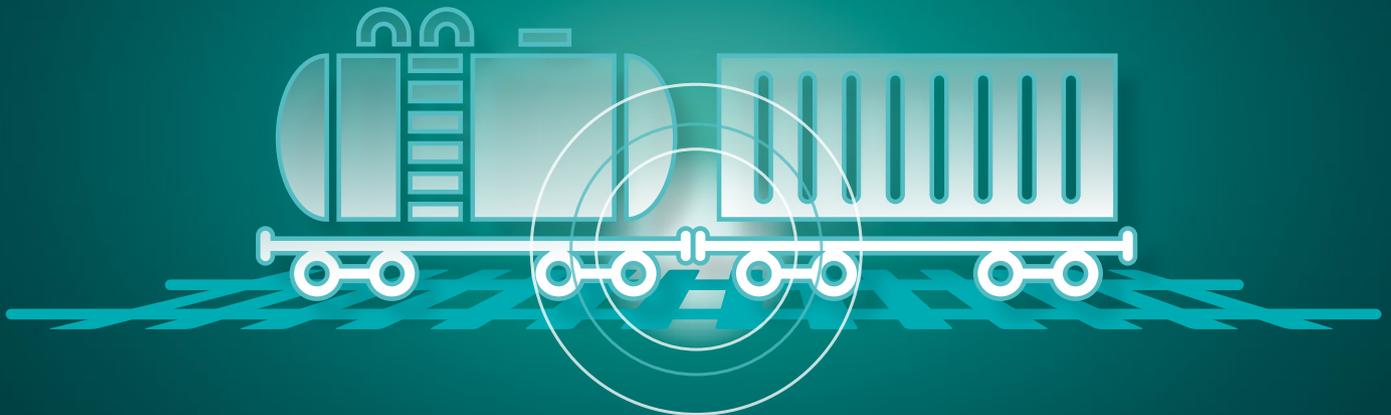
Ein Projekt des gesamten Sektors

Von der DAK profitiert der gesamte Sektor. Davon sind auch Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahnindustrie überzeugt. Zu den Erstunterzeichnern der Charta zählen die führenden Verbände des Schienengüterverkehrs: Allianz pro Schiene, Netzwerk Europäische Eisenbahnen (NEE), Verband der Bahnindustrie (VDB), Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und International Union of Wagon Keepers (UIP).

Unternehmen und Institutionen, die das Anliegen der DAK-Charta unterstützen möchten, sind herzlich eingeladen, unsere Charta mitzutragen.

Melden Sie sich unter: dak-charta@vpihamburg.de

Die DAK-Charta können Sie unter www.vpihamburg.de/de/dak herunterladen.





DREI KERNFORDERUNGEN DER DAK-CHARTA

- 1. Entwicklungsphase beschleunigen**
Mittel für Schienenverkehrsforschung zur DAK massiv aufstocken.
- 2. Beschaffungs- und Umstellungskosten fördern**
Förderprogramme zur Finanzierung von DAK-Investitionen auflegen.
- 3. Regulatorische Rahmenbedingungen setzen**
Europäischen Fahrplan zur Umstellung der Flotten auf die DAK festlegen.

10. VPI-SYMPOSIUM ZUR DAK: JETZT HANDELN!

Wie kann die europaweite Migration der DAK gelingen? Diese Frage stand im Mittelpunkt des 10. VPI-Symposiums. Über 300 Teilnehmer waren am 14. Januar 2020 nach Hamburg gekommen, um sich zu informieren und zu diskutieren. Die Rekordteilnehmerzahl macht deutlich: Das Thema trifft den Nerv der Branche.

Tempo machen: 2023 die DAK-Migration starten

DAK-Experte Stefan Hagenlocher von hwh unterstrich in seinem Einführungsvortrag, dass es nun auf ein Commitment des Sektors zur DAK ankomme. Die ersten Schritte wie die Festlegung technischer Standards müssten bereits im kommenden Jahr erfolgen, um 2023 erste kommerzielle Verkehre mit der DAK zu fahren. Hier seien die Unternehmen gefordert, sich schnell zu verständigen. Gleichzeitig sei klar, dass der Sektor für die milliarden schweren Investitionen Förderung benötige.

Klares Bekenntnis des Sektors zur DAK

Dr. Miroslav Obrenovic, DB AG, Johann Feindert, GATX Rail Europe, und Peter Reinshagen, ERMEWA SA, unterstrichen in ihren Beiträgen den Willen der Unternehmen, zügig voranzuschreiten. Wichtig sei, den Prozess der Umstellung auf die DAK von Anfang an europäisch aufzusetzen. Das betonte auch Gilles Peterhans vom Dachverband der europäischen Wagenhalter UIP. Ein europäisches Großprojekt wie die DAK lasse sich ohne Fördermittel aus Brüssel nicht stemmen. Hier müssten zügig entsprechende Programme aufgelegt werden.

An die Politik richteten Unternehmens- und Verbandsvertreter auf dem Symposium den Wunsch, Deutschland möge die anstehende EU-Ratspräsidentschaft dafür nutzen, das Thema DAK ganz oben auf der Liste der verkehrspolitischen Vorhaben in Brüssel zu verankern. Alle Player sollten jetzt aufs Tempo drücken.



Dr. Jens Klocksinn (BMVI), Gilles Peterhans (UIP), Jürgen Hüllen (TIS), Peter Reinshagen (ERMEWA SA), Dr. Miroslav Obrenovic (DB AG), Malte Lawrenz (VPI), v.l.n.r.

BMVI kündigt Demonstratorzug an

Das Bundesverkehrsministerium begleitet eine Migration der DAK mit Überzeugung und Engagement, machte Dr. Jens Klocksinn deutlich. Er kündigte auf dem Symposium an, sein Ministerium werde in Kürze den Auftrag für ein Pilotprojekt „Demonstratorzug“ vergeben, um den Einigungsprozess auf technische Standards einer DAK voranzutreiben.

Mehr über das Engagement von Politik, Haltern und Verbänden in Sachen DAK können Sie in unseren drei Gastbeiträgen auf den nachfolgenden Seiten lesen.

Impressionen vom 10. VPI-Symposium



DIE DAK: SYSTEMINNOVATION FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR



„Wir setzen uns ein für die EU-weite Einführung der DAK. Sie unterstützt die Wirtschaftlichkeit des SGV durch Automatisierung und Digitalisierung.“

Gastbeitrag von Dr. Jens Klocksinn

Leiter Referat für Lärm-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Forschungsangelegenheiten,
Abteilung Eisenbahn, im Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als das für die Schienenverkehrsforschung verantwortliche Ressort treibt systemrelevante Innovationen im Bahnsektor voran. Dabei wird das Ziel verfolgt, den klima- und umweltfreundlichen Schienenverkehr zu stärken und die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße zu erhöhen. Als eine besonders wichtige und zukunftsorientierte Systeminnovation für den Schienengüterverkehr wird die Digitale Automatische Kupplung (DAK) gesehen. Sie ist eine wesentliche Schlüsseltechnologie für eine Automatisierung und Digitalisierung im Schienengüterverkehr.

Das BMVI unterstützt deshalb die europaweite Einführung der DAK. Hierfür beauftragte es 2019 eine Studie zur Erstellung eines Konzeptes für die EU-weite Migration einer DAK. Erste Ergebnisse und Empfehlungen greift das BMVI nun auf und vergibt einen Auftrag für ein breit angelegtes Pilotprojekt zur Demonstration, Erprobung und Zulassung der DAK. Dieses Projekt wird einen entscheidenden Beitrag für den anstehenden Einigungsprozess auf eine DAK leisten und darüber hinaus wichtige Praxiserfahrungen mit der DAK sammeln, die den gesamten europäischen Bahnsektor voranbringen werden. Weitere für den Schienengüterverkehr wichtige Forschungsprojekte werden zukünftig auch durch das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung initiiert und realisiert.

EFFIZIENZSTEIGERUNG FÜR HALTER UND KUNDEN



„Die DAK ermöglicht, digitale Technologien breit einzusetzen, etwa zur zustandsorientierten Instandhaltung. Das steigert die Performance unserer Flotten spürbar.“

Gastbeitrag von Irmhild Saabel

Leiterin Business Development WASCOSA AG

WASCOSA befürwortet die Migration der heutigen Schraubenkupplung hin zur Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Dieser Technologiesprung ist längst überfällig, um Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs signifikant zu steigern und so einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Der neue Approach des Technischen Innovationskreises Schienengüterverkehr (TIS) mit dem Fokus auf einer umsetzbaren Migrationsstrategie muss und wird gelingen. Dafür setzen wir uns gemeinsam mit anderen VPI-Mitgliedern aktiv ein.

SBB Cargo hat als First Mover mit der praktischen Einführung automatischer Kupplungen einen wichtigen Impuls gegeben. Für die Zukunft brauchen wir jedoch die DAK mit zusätzlicher Strom- und Datenleitung, so wie sie aktuell vom TIS definiert und standardisiert wird. Nur mit dieser Lösung werden wir in der Lage sein, neben der Automatisierung der täglichen Zugbildungsprozesse wie Kuppeln und Bremsproben auch die nächsten Schritte zur Digitalisierung des Schienengüterverkehrs auf den Weg zu bringen.

Über digitale Technologien werden wir zukünftig in der Lage sein, den Zustand unserer Güterwagen in Echtzeit zu überwachen, um rechtzeitig Maßnahmen zu ergreifen und online zu steuern, die die Ausfälle der Wagen auf ein Minimum reduzieren. Unsere Kunden profitieren doppelt: Sie werden sowohl die Performance der von uns angemieteten Wagenflotte wie auch die Logistikströme, die sie mit dieser Wagenflotte auf der Schiene managen, in Echtzeit überwachen können.

WIR BRAUCHEN EINEN EUROPÄISCHEN FAHRPLAN



„Die DAK ist ein wichtiges europäisches Projekt. Nur mit einem starken Schienengüterverkehr lassen sich die Klimaziele des Green Deals verwirklichen.“

Gastbeitrag von Gilles Peterhans

Generalsekretär der International Union of Wagon Keepers (UIP)

Die DAK muss kommen – flächendeckend und schnellstmöglich. Nur so kommen ihre Vorteile zur vollen Entfaltung. Dafür brauchen wir unbedingt einen verbindlichen europäischen Fahrplan für die Migration zur DAK. In diesem müssen sich Sektor und Politik auf eine klare Einführungsfrist einigen, damit alle Güterwagen bis spätestens 2030 digital und automatisch kuppeln. Dieser „disruptive“ Übergang zur DAK muss so kurz wie möglich, aber so lang wie notwendig sein.

Ein weiterer Schritt auf dem Weg zur DAK ist die Schaffung eines soliden EU-Regulierungsrahmens (TSI) und eines EU-Standards als Grundlage für eine einsatzfähige und produktneutrale technische Lösung.

Wir brauchen aber auch einen passenden Finanzierungsrahmen, nicht nur für eine markt-orientierte Forschung und Entwicklung, sondern vor allem für eine rasche und erfolgreiche Umsetzung. Die zur Diskussion stehenden, notwendigen acht bis zwölf Milliarden Euro an Investitionen sind für den Sektor nicht ohne direkte finanzielle Unterstützung zu bewältigen. Hier sind die Mittel aus den europäischen Fördertöpfen, wie der Connecting Europe Facility und Shift2Rail, von entscheidender Bedeutung.

Als Dachverband der Wagenhalter wird die UIP, in Zusammenarbeit mit den anderen Sektorverbänden und EU-Institutionen, alles daran setzen, die Umsetzung dieser Schritte nach 50 Jahren Diskussion endlich zu verwirklichen!



POLITIK UND KOMMUNIKATION //

**WIR STELLEN WEICHEN FÜR
WACHSTUM AUF DER SCHIENE.
MIT ENGAGEMENT UND EXPERTISE**





POLITIK UND KOMMUNIKATION //

GEMEINSAM FÜR EINEN STARKEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die Mitgliedsunternehmen des VPI zeigen Einsatz, wenn es darum geht, die Schiene als attraktiven Transportweg weiterzuentwickeln. Sie bringen Innovationen aufs Gleis, entwickeln digitale Angebote und bieten kundennahe Services. Unsere Mitglieder wissen aus der Praxis, wo die Weichen neu gestellt werden müssen – im Kerngeschäft der Wagenhalter ebenso wie im Sektor.

Als ihr Interessenverband sorgt der VPI mit Präsenz im politischen Berlin dafür, dass die Rahmenbedingungen richtig gesetzt werden. Wir tragen Konzepte und Ideen für einen starken Schienengüterverkehr in Öffentlichkeit und Politik: am „Runden Tisch Schienengüterverkehr“, gegenüber den Verkehrspolitikern des Bundestages oder den Experten der Ministerien und Ämter. Mit Veranstaltungen und unserer Öffentlichkeitsarbeit setzen wir Themen. Was uns besonders freut: Mittlerweile ziehen die Beteiligten des Sektors an einem Strang. Gemeinsam haben wir uns hinter dem im „Masterplan Schienengüterverkehr“ formulierten Ziel versammelt: den Schienengüterverkehr grundlegend modernisieren und seine intermodale Wettbewerbsfähigkeit stärken.



„MASTERPLAN SCHIENENGÜTER- VERKEHR“ UMSETZEN

Wo liegen die Stellschrauben, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen? Sektor und Politik haben 2017 im „Masterplan Schienengüterverkehr“ Antworten formuliert und konkrete Schritte definiert. Zehn Maßnahmenpakete mit 66 kurz-, mittel- oder langfristig angelegten Initiativen sollen den Schienengüterverkehr deutlich nach vorne bringen. Jetzt steht die Umsetzung an. Gemeinsam mit den Verbänden des Sektors begleitet und gestaltet der VPI diesen Prozess in den entsprechenden Gremien.

Ressortforschung etabliert, Bundesprogramm angeschoben

Zu den im vergangenen Jahr erfolgreich umgesetzten Maßnahmen zählt die Gründung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF). Die unabhängige tech-

nisch-wissenschaftliche Ressortforschungseinrichtung des Bundes mit Sitz in Dresden und Bonn hat im Mai die Arbeit aufgenommen. Praxisnahe und anwendungsorientierte Lösungen mit direktem Nutzen für den Schienenverkehr entwickeln, lautet der Auftrag, den EBA-Präsident Gerald Hörster dem Forschungszentrum zur Eröffnung ins Stammbuch geschrieben hat.

Mit dem DZSF wurde die vom VPI und anderen Branchenverbänden seit langem vorgebrachte Forderung nach einem eigenständigen Forschungsinstitut für die Schiene umgesetzt, wie es für die Straße seit Jahrzehnten mit der Bundesanstalt für Straßenwesen selbstverständlich ist. Unter der Leitung von Prof. Corinna Salander wird das DZSF künftig eigene Forschung sowie Auftragsforschung betreiben. Das Institut soll darüber hinaus Forschungsarbeiten rund um das Gesamtsystem Schiene fördern und koordinieren. Einen besonderen Fokus setzt das DZSF bei allen Vorhaben auf die Querschnittsthemen Digitalisierung und Automatisierung.

Erfreulich, wenn auch überfällig war die 2019 erfolgte Einstellung der Haushaltsmittel für das „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ zur Markteinführung neuer Technologien. Auch wenn der Betrag geringer ausfiel als im Masterplan vorgesehen: Die Mittel sind jetzt endlich mit einem eigenen Titel fest im Bundeshaushalt verankert und das Programm zur Innovationsförderung damit finanziell unterfüttert.

DAK-Demonstratorzug soll 2020 aufs Gleis

Aus Haltersicht besonders erfreulich waren zwei Maßnahmen, die das BMVI in Sachen Digitale Automatische Kupplung angeschoben hat. Zum einen hat das Ministerium Mitte 2019 die hwh, Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, mit einer Migrationsstudie zur europaweiten Einführung der DAK beauftragt. Im Sommer 2020 wird der Abschlussbericht erwartet. Zum anderen wird voraussichtlich zeitgleich der DAK-Demonstratorzug starten können. Die Ausschreibung des BMVI für das Projekt läuft, eine Entscheidung über den Betreiber wird für Mai 2020 erwartet. Der Demonstratorzug soll verschiedene Kupplungstypen in der Praxis testen. Im Masterplan Schienengüterverkehr war die Entwicklung einer standardisierten technischen Lösung sowie die Erarbeitung einer DAK-Migrationsstrategie als Ziel für die laufende Legislaturperiode festgeschrieben worden.

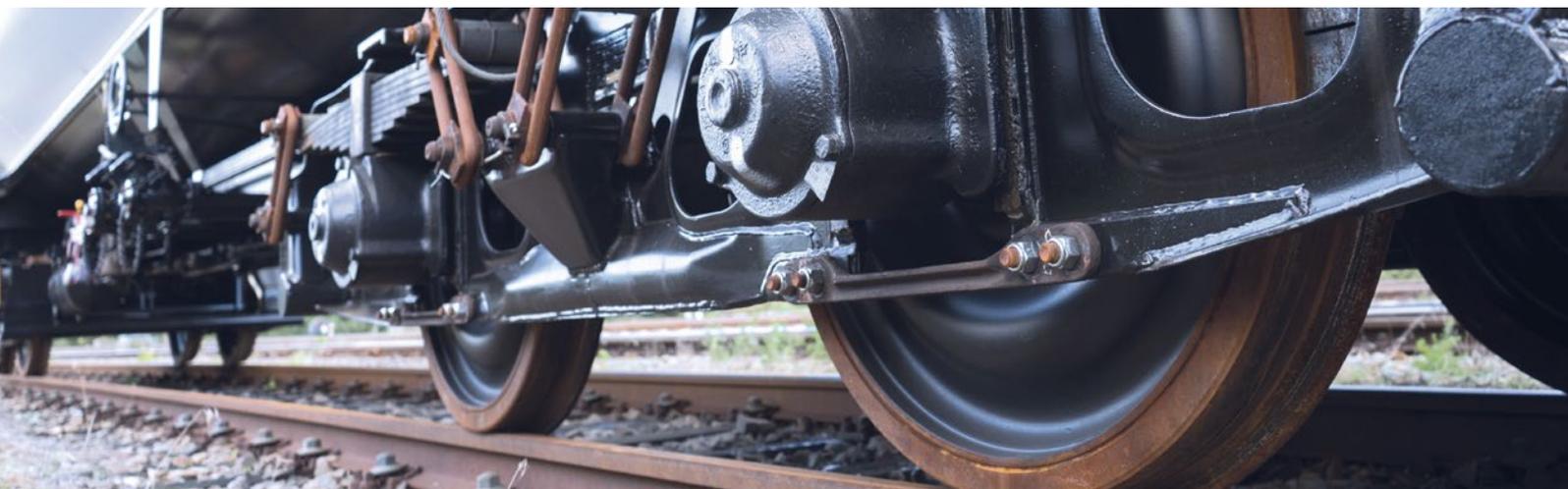
Sofortmaßnahmen im Wartemodus

Mehr Tempo hatte sich der VPI bei der Umsetzung von Maßnahmen wie dem Ausbau der Elektrifizierung des Streckennetzes oder der Ertüchtigung des Netzes für 740-Meter-Züge gewünscht. Noch immer befinden sich zahlreiche, als Sofortmaßnahmen deklarierte Projekte in der Warteschleife. In der Arbeitsgruppe „Umsetzung Masterplan SGV“ überwachen die Beteiligten den weiteren Prozess und justieren wo nötig nach. Unter der Leitung von BMVI und VDV tagt das Gremium des Runden Tisches mehrmals jährlich. Der VPI bringt hier den Blickwinkel der Wagenhalter ein.

EU-Ratspräsidentschaft für die Schiene nutzen

Allen am Masterplan Beteiligten ist bewusst: Der Schienengüterverkehr muss europäisch gedacht werden. Vor dem Hintergrund des von der Europäischen Kommission ausgerufenen „Green Deals“ bietet sich die Gelegenheit, die Verkehrswende hin zur umweltfreundlichen Schiene zu forcieren. Deutschland kann seine Mitte 2020 anstehende Ratspräsidentschaft der Europäischen Union nutzen, um wichtige Projekte in den Fokus der EU zu rücken.

Die Arbeitsgruppe „Umsetzung Masterplan SGV“ hat deshalb drei schienenpolitische Ziele für die sechsmonatige Ratspräsidentschaft definiert, die es zu verankern gilt.



AGENDA SCHIENENGÜTER- VERKEHR FÜR DIE DEUTSCHE EU-RATSPRÄSIDENTSCHAFT

Empfehlung der Arbeitsgruppe „Umsetzung Masterplan SGV“

I. Ausrüstung von Triebfahrzeugen mit ETCS-On Board Units (OBU)

Es soll ein Sonderinvestitionsprogramm ETCS aufgelegt werden, das den Einbau von OBU in Bestandsfahrzeuge fördert sowie die infrastrukturseitige Ausstattung der TEN-Korridorstrecken. Vordringlich sollen Fahrzeuge umgerüstet werden, die auf diesen Korridoren fahren.

II. Europaweite Einführung der Digitalen Automatisierten Kupplung

Um die europaweite Einführung der neuen Kupplungstechnologie voranzutreiben, braucht es einen Migrationsplan DAK, hinter dem sich die Mitgliedsstaaten und die EU-Kommission versammeln. Es soll eine Verständigung erzielt werden über:

1. verbindliche Standards und technische Vorgaben einer DAK im europäischen Regelwerk,
2. einen zeitlichen Korridor, an dessen Ende eine grundsätzlich verpflichtende Ausrüstung aller in der EU neu zugelassenen Güterwagen mit einer DAK steht,
3. ein Finanzierungsmodell zur europaweiten Einführung der DAK, an dem sich die EU beteiligt. Zur Prozessbeschleunigung sollen dabei First Mover stärker gefördert werden als Wagenhalter, die erst zum Ende des vorgegebenen Zeitraums umrüsten.

III. Stärkung der europäischen Schienengüterverkehrskorridore

Der europäische Schienengüterverkehr braucht ein leistungsfähiges Netz grenzübergreifender Korridore. Es soll jetzt der entsprechende politische Rahmen gesetzt werden für die von der EU-Kommission für 2021 geplante Neufassung der „Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr“. Ein wichtiger Punkt: die Verbesserung des Infrastrukturmanagements.

„ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE“ NIMMT FAHRT AUF

Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ stand Pate, als 2018 das „Zukunftsbündnis Schiene“ von Verkehrsminister Andreas Scheuer ausgerufen wurde. Analog zum Vorgehen beim „Runden Tisch Schienengüterverkehr“ wollen Politik und Sektor in Arbeitsgruppen Maßnahmen identifizieren, die die Schiene als Verkehrsträger stärken. Das Zukunftsbündnis nimmt dafür das Gesamtsystem Schiene in den Blick, den Personenverkehr ebenso wie den Schienengüterverkehr.

Den Schienengüterverkehr im Bündnis stärken

Nicht immer decken sich die Anliegen der Schienenverkehre für Personen und Güter. Das gilt insbesondere im Hinblick auf die begrenzten Trassenkapazitäten. Wichtig ist deshalb, dass es zu einem guten Ausgleich der Interessen kommt. Dafür macht sich der VPI gemeinsam mit den Vertretern anderer Verbände des Schienengüterverkehrs im Zukunftsbündnis stark. Im vergangenen Jahr wurden in den Arbeitsgruppen die Ziele für die kommenden Jahre herausgearbeitet. Es ist gelungen, die Belange des Schienengüterverkehrs an den entscheidenden Stellen zu verankern.

Drei der insgesamt sechs Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses stehen für die Anliegen der Wagenhalter besonders im Fokus:

AG 1 – Deutschlandtakt

Ein vertakteter Schienenverkehr greift massiv in die Verteilung und Organisation der Trassenkapazitäten ein. Personen- und Güterverkehr stehen hier häufig in Konkurrenz. Bislang hat der Güterverkehr oftmals das Nachsehen. Die Mitglieder der AG 1 haben sich erfolgreich darauf verständigt, den Güterverkehr als gleichberechtigten Partner in den künftigen Deutschlandtakt zu integrieren. Dazu gehören unter anderem ausreichend Systemtrassen für Güterbahnen.

AG 4 – Lärm- und Klimaschutz vorantreiben

Nur ein konkurrenzfähiger Schienengüterverkehr wird seinen Anteil am Verkehrsträgermix steigern und so zur Reduzierung klimaschädlicher Treibhausgase beitragen können. Deshalb setzt sich der VPI in der AG 4 dafür ein, Maßnahmen zu identifizieren, die den Lärmschutz voranbringen, ohne die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers zu untergraben. Die Wagenhalter haben mit der Umrüstung ihrer Flotten auf Flüsterbremsen vorgelegt. Wir wollen die Bahn zu einem guten Nachbarn machen. Gemeinsam erörtern wir mit den Mitgliedern der AG 4, welchen Beitrag zur Lärminderung künftig Infrastruktur oder Loks leisten können und wie sich temporärer Baulärm im Rahmen der Netzsanierung reduzieren lässt.

AG 5 – Innovation fördern

Innovationsförderung ist ein Schlüsselthema für einen attraktiven, zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. In der AG 5 ist es gelungen, die Umsetzung und Weiterentwicklung des Bundesforschungsprogramms sowie den Ausbau des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung DZSF in das Aufgabenheft des „Zukunftsbündnis Schiene“ zu schreiben. Unser Ziel: Deutschland mit gezielter Forschungs- und Entwicklungsförderung weltweit zum Leitmarkt für Bahntechnik und nachhaltige Mobilitätslösungen ausbauen.

Das Zukunftsbündnis kann den Masterplan SGV nicht ersetzen

Das „Zukunftsbündnis Schiene“ verleiht den Anliegen des Sektors im politischen Berlin Gewicht. Dennoch ist es wichtig, den „Masterplan Schienengüterverkehr“ mit seinen detailliert ausgearbeiteten Maßnahmenpaketen als eigenständiges Dokument und Bündnis zu erhalten. Sektor und Politik haben einen Prozess aufgesetzt, der nicht ausgebremst werden darf. Viele Themen werden Aufnahme in das „Zukunftsbündnis Schiene“ finden, manche Detailfrage droht jedoch aus dem Blick zu geraten. Gemeinsam mit den anderen Verbänden des Schienengüterverkehrs und DB Cargo setzten wir uns deshalb dafür ein, die Agenda des Masterplans weiterhin als gültigen Fahrplan für einen wachsenden Schienengüterverkehr zu betrachten und umzusetzen.



DER VPI SETZT IMPULSE IN BERLIN

Kombinierter Verkehr, Lärminderung, Digitale Automatische Kupplung – der VPI ist in Berlin bei wichtigen schienenpolitischen Themen initiativ und präsent. Wir setzen mit eigenen Veranstaltungen Akzente, treten auf Diskussionspodien für die Anliegen der Halter und des Sektors ein und pflegen den Kontakt zu politischen Mandatsträgern sowie den Fachleuten in Ämtern und Ministerien. Die privaten Wagenhalter werden als fachkundiger Ansprechpartner geschätzt. Drei Beispiele möchten wir Ihnen als Schlaglichter auf die Berliner Aktivitäten des VPI vorstellen.



Matthias Gastel (B 90/Die Grünen), Peter Reinshagen (ERMEWA SA), Malte Lawrenz (VPI), Michael Donth (MdB CDU), Jürgen Hüllen (TIS), v.l.n.r.

Parlamentarisches Frühstück zur DAK

Bereits vor Vorstellung unserer Charta Anfang 2020 in Hamburg sind wir mit dem Thema „Digitale Automatische Kupplung“ auf die Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker in Berlin zugegangen. Auf dem Parlamentarisches Frühstück des VPI Ende November signalisierten Politik und Vertreter des BMVI Unterstützung für die Einführung der neuen Kupplungstechnologie. Matthias Gastel, MdB Bündnis 90/Die Grünen, betonte ebenso wie Michael Donth, MdB CDU, dass eine europaweite Migration der DAK zügig auf den Weg gebracht werden müsse. Gäste, Veranstalter und Referenten waren sich einig: Die Weichen müssen gestellt werden für einen geordneten europäischen Migrationsprozess – mit Forschung, Förderprogrammen und klaren regulatorischen Vorgaben. Jürgen Hüllen, TIS-Vorsitzender, und Peter Reinshagen, Managing Director ERMEWA SA, hatten den anwesenden Abgeordneten, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Bedeutung der DAK für Produktivitätssteigerungen im Schienengüterverkehr überzeugend dargelegt.



Dr. Nico Davids (VTG), Dr. Thorsten Bieker (BASF), Steffen Bilger (BMVI), Maria Leenen (SCI), v.l.n.r.

Fachkongress „Effizienz durch Digitalisierung im Kombi-Verkehr“

Wie der kombinierte Verkehr Wachstum auf die Schiene bringen kann, zeigte unser ein-tägiger Fachkongress „Mehr Effizienz durch Digitalisierung im Kombinierten Verkehr“ auf. Gemeinsam mit der Allianz pro Schiene und dem Verband für Kombinierten Verkehr (UIRR) hatten wir Mitte Mai nach Berlin ins BMVI geladen. Verkehrsexpertin Maria Leenen von SCI prognostizierte in ihrem Impulsvortrag ein kräftiges Wachstumspotenzial. Auf zwei Podien diskutierten Branchenexperten aus Schienenlogistik und Speditionen zur Frage, was nötig ist, um dieses Wachstum zu realisieren. Nico Davids, VTG, und Thorsten Becker, BASF, stellten Lösungen vor, mit denen Wagenhalter und Verloader den Schienengüterverkehr schneller und logistikfähiger gestalten. Siebzig Gäste aus Politik, Verwaltung und Logistik-Branche nutzten die Gelegenheit zum Austausch. Mit dabei: die Staatssekretäre Steffen Bilger und Guido Beermann vom BMVI.

Aktiv beim „Forum leise Bahnen“

Auch wenn es um das Thema Lärminderung im Schienengüterverkehr geht, zeigt der VPI regelmäßig Flagge in Berlin. So zum Beispiel beim „Forum leise Bahnen“ der Allianz pro Schiene, das die verschiedenen Akteure zusammenbringt. Schon seit 2014 beteiligen wir uns an diesem Format, das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und vom Umweltbundesamt (UBA) unterstützt wird. Im Austausch mit Zivilgesellschaft, Forschung, Schienenverkehrsbranche und Politik suchen wir gemeinsam nach Lösungen für eine leise Bahn, die gesellschaftliche Akzeptanz findet. VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz machte zuletzt im Januar 2020 auf dem Dialogforum „Keine Verkehrswende ohne Lärmschutz“ den Willen der Wagenhalter deutlich, ihren Beitrag zu leisten. Ende 2020 rollen die privaten Flotten komplett mit den gesetzlich vorgeschriebenen LL-Sohlen durch Deutschland, den sogenannten Flüsterbremsen. Gleichzeitig verwies Lawrenz darauf, dass Lärmschutz und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers zusammengehen müssen, um die Verkehrswende voranzubringen. Künftig dürften vor allem Lok und Infrastruktur Potenzial für spürbare Lärminderung mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis bieten, lautet der Stand der Debatte des Dialogforums.



Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (TU Berlin), Malte Lawrenz (VPI), Michael Jäcker-Cüppers (ALD), Dirk Flege (Allianz pro Schiene), v.l.n.r.



Übergabe der Gleisanschluss-Charta an den Schienenbeauftragten der Bundesregierung, Enak Ferlemann.

GEMEINSAM STARK: ALLIANZEN FÜR DIE SCHIENE

Auch im vergangenen Jahr haben die Schienenverbände für die Anliegen des Sektors kooperiert: im Zusammenschluss „Die Bahnverbände“, bei einzelnen Initiativen wie der Gleisanschluss-Charta oder mit gemeinsamen Fachgutachten.

Die Gleisanschluss-Charta: Güter auf die Schiene bringen

Eine bemerkenswerte Resonanz – medial wie politisch – fand die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gestartete Gleisanschluss-Charta. 35 Verbände und Organisationen gehörten zu den Erstunterzeichnern der Charta, unter ihnen der VPI. Die gemeinsame Überzeugung: Der eigene Zugang zum Schienennetz ist für die verladende Wirtschaft der einfachste Weg, um Logistik per Bahn zu betreiben. Die Charta knüpft an den Masterplan Schienengüterverkehr an und enthält 53 konkrete Vorschläge. Sie beschränkt sich dabei nicht nur auf den Gleisanschluss, sondern unterbreitet auch Vorschläge zur Stärkung der Multimodalität zu Innovationen auf der letzten Meile. Im Juni 2019 wurde die Charta in Berlin gemeinsam von den Unterzeichnern an den Schienenbeauftragten der Bundesregierung, Enak Ferlemann, übergeben.

Mehr zur Gleisanschluss-Charta unter: www.vdv.de/die-gleisanschluss-charta.aspx

Klima-Plus-Programm: Ausbaukonzept für die Schiene

Auf großes Interesse stieß auch die von VPI und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) in Auftrag gegebene Studie „Klima-Plus-Programm für mehr Verkehr auf der Schiene“. Die Gutachter von kcw hatten auf Basis des Bundesverkehrswegeplans ein Ausbaukonzept erarbeitet. Das Ergebnis: Bei überschaubarem finanziellem Mehraufwand lässt sich das deutsche Schienennetz bis 2035 für doppelt so viel Güterverkehr wie heute ertüchtigen. Der Bund müsste dafür in den kommenden 15 Jahren zusammen nur 4,2 Milliarden Euro mehr als vorgesehen investieren. Ohne neue Mammutprojekte und für im Schnitt 280 Millionen Euro mehr im Jahr könne der Bund eine substanzielle klimafreundliche Trendwende im Güterverkehr bewerkstelligen und sein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag einlösen, die Straßen vom Güterverkehr zu entlasten.

Download der Studie unter:

www.vpihamburg.de/de/downloadbereich/oeffentlich/publikationen/studien



*Elisabeth Werner,
EU-Direktorin für
Landtransport,
auf dem Keeper's
Summit.*

KEEPER'S SUMMIT IN BERLIN

Ein Highlight im VPI-Kalender 2019 war das gemeinsam mit dem europäischen Dachverband der Wagenhalter UIP im Juni ausgerichtete Keeper's Summit in Berlin. 250 Besucher nahmen die Gelegenheit wahr, sich aus erster Hand über Strategien der Politik für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs zu informieren. Die Leitfrage des politischen Symposiums: Wie bringen wir mehr Verkehr auf die Schiene – und das europaweit? Für spannende Impulse zum Thema sorgten Referenten, die in Bundespolitik und EU an politischen Schlüsselstellen wirken: die EU-Direktorin für Landtransport, Elisabeth Werner, und der Schienenbeauftragte der Bundesregierung, Enak Ferlemann. In der anschließenden Podiumsdiskussion nahmen Vertreter aus Branche und Politik den Faden auf und machten deutlich, dass europäische Lösungen gerade für den grenzübergreifenden Schienengüterverkehr unabdingbar sind. Bei der EU mahnten sie an, die noch ungenügende Koordination der nationalen Masterpläne voranzutreiben, und forderten die Entwicklung einer konsequenten europäischen Strategie für den Schienengüterverkehr.

Veranstaltungsimpressionen Keeper's Summit



NEWS //

DIGITALE AUTOMATISCHE
KUPPLUNG //

VPI EUROPEAN RAIL
SERVICE GMBH //

06.04.2020

Pressebericht Rail Business:
"Werkstätten gelten als
„systemrelevant“ "

02.04.2020

Presseinfo: "Instandhaltung von
Güterwagen auch bei
nationalem Shutdown
gesichert" "

[News-Archiv »](#)

VERANSTALTUNGEN //

16.06.2020

VPI Get Together 2020 »

17.06.2020

21. Technische
Informationsveranstaltung »

[Veranstaltungs-Übersicht »](#)

NEWSLETTER ABONNIEREN //

Ihre E-Mail-Adresse

E-Mail

Bitte füllen Sie dieses Feld aus.

Wir nutzen Newsletter2Go als Dienstleister für die Versendung unserer Newsletter. Im Rahmen dieser Anmeldung erklären Sie sich einverstanden, dass Ihre eingegebenen Daten an Newsletter2Go übermittelt werden. Bitte beachten Sie die [Datenschutzbestimmungen](#) und [Allgemeinen Geschäftsbedingungen](#) von Newsletter2Go.

[ZUM NEWSLETTER ANMELDEN »](#)

[KONTAKT](#) // [LINKS](#) // [IMPRESSUM](#)

MEDIENECHO

Der Klimawandel war eines der beherrschenden Themen der öffentlichen Debatte des vergangenen Jahres. Entsprechend wuchs auch das mediale Interesse am umweltfreundlichsten Verkehrsträger für den Gütertransport, dem Schienengüterverkehr. Top-Thema des VPI in der medialen Kommunikation war in den vergangenen Monaten die DAK-Charta. Erstmals gelang es, über die Fachmedien hinaus Interesse für das vermeintlich sperrige Technikthema „Digitale Automatische Kupplung“ zu erzeugen. Neben Rail Business, Verkehrsrundschau oder DVZ berichteten auch überregionale Zeitungen wie die Frankfurter Allgemeine Zeitung in ihren Wirtschaftsteilen über die Initiative des VPI und die Bedeutung der DAK für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr.

Einen Überblick zu den Pressemitteilungen und der medialen Resonanz der Verbandsinitiativen finden Sie unter: www.vpihamburg.de/de/news

Der VPI-Newsletter informiert aus erster Hand

Mit unserem digitalen Newsletter berichten wir über Neuigkeiten aus dem Sektor, bieten Hintergründe und halten die Leser über die Aktivitäten des Verbandes auf dem Laufenden. Die Zahl der Abonnenten aus Unternehmen, Politik und Medien ist auch 2019 gestiegen. Neben unserem Newsletter senden wir regelmäßig Mitgliederinformationen aus, die vor allem zu aktuellen technischen und regulatorischen Themen informieren.

Sie sind noch nicht auf der Verteilerliste des Newsletters? Einfach über die Homepage des VPI abonnieren: www.vpihamburg.de

DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

**UMWELTFREUNDLICH UND SICHER:
JEDER EURO FÜR DIE SCHIENE IST
GUT INVESTIERT**





DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

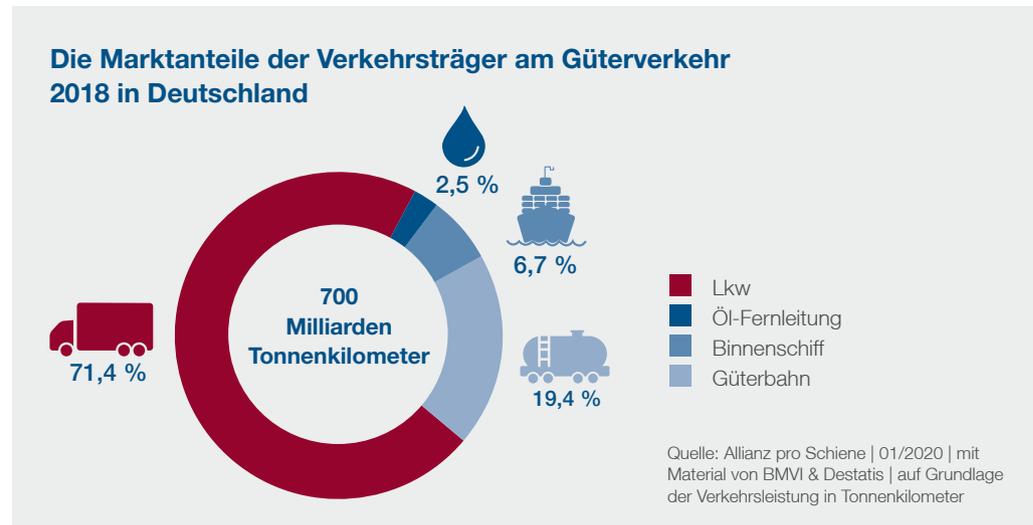
GENUG WACHSTUM FÜR EINE VERKEHRSWENDE?

„Rekordinvestitionen in die Schiene“, so lautete eine der Hauptschlagzeilen, wenn es in den vergangenen Monaten in der Presse um den Ausbau des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers ging. Schreiten wir tatsächlich in großen Schritten voran? Welches Bild präsentiert sich, wenn man die Indikatoren für eine erfolgreiche Verkehrswende genauer betrachtet? Wir möchten Ihnen in diesem Geschäftsbericht anhand prägnanter Zahlen zeigen, was sich bereits in die richtige Richtung bewegt hat. Aber auch, wo die Schiene im Wettbewerb um staatliche Investitions- und Fördermittel bei genauerer Betrachtung noch immer hinter der Straße ansteht.

Die gute Nachricht vorweg: Der Schienengüterverkehr wächst. Die Güterbahnen haben erneut mehr Tonnenkilometer transportiert. Eine zentrale Kennziffer macht jedoch deutlich, dass noch ein gutes Stück Wegstrecke vor uns liegt: Der Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene am Gütertransport zieht viel zu langsam an.

Wenig Bewegung beim Modal Split der Verkehrsträger

Der Anteil der Schiene am Verkehrsträgermix bleibt stabil – allerdings auf höherem Niveau als bislang angenommen. Die bereinigten Zahlen des Statistischen Bundesamtes Destatis weisen für 2017 einen Marktanteil des Schienengüterverkehrs von 19,6 Prozent aus. Das ist mehr, als bislang ausgewiesen wurde. Grund für die Korrektur war die Aufnahme von Unternehmen, die unter zehn Millionen Tonnenkilometern im konventionellen oder einer Millionen Tonnenkilometern im kombinierten Verkehr fahren. Für 2018 beziffert Destatis den Anteil der Schiene auf nunmehr 19,4 Prozent. Die Zahlen machen deutlich, dass wir von einer Verkehrswende im Gütertransport noch weit entfernt sind. Konkurrent Straße hielt mit 71,4 Prozent Marktanteil den umweltfreundlichsten Verkehrsträger auch 2018 auf Abstand. Dennoch: die Schiene zeigte mit 136,1 Milliarden gefahrenen Tonnenkilometern in 2018 ihre Leistungsfähigkeit. Insgesamt wachsende Transportmengen schlugen trotz des stagnierenden Marktanteils positiv zu Buche.





Mehr Geld für Modernisierung, weniger für Ausbau des Netzes

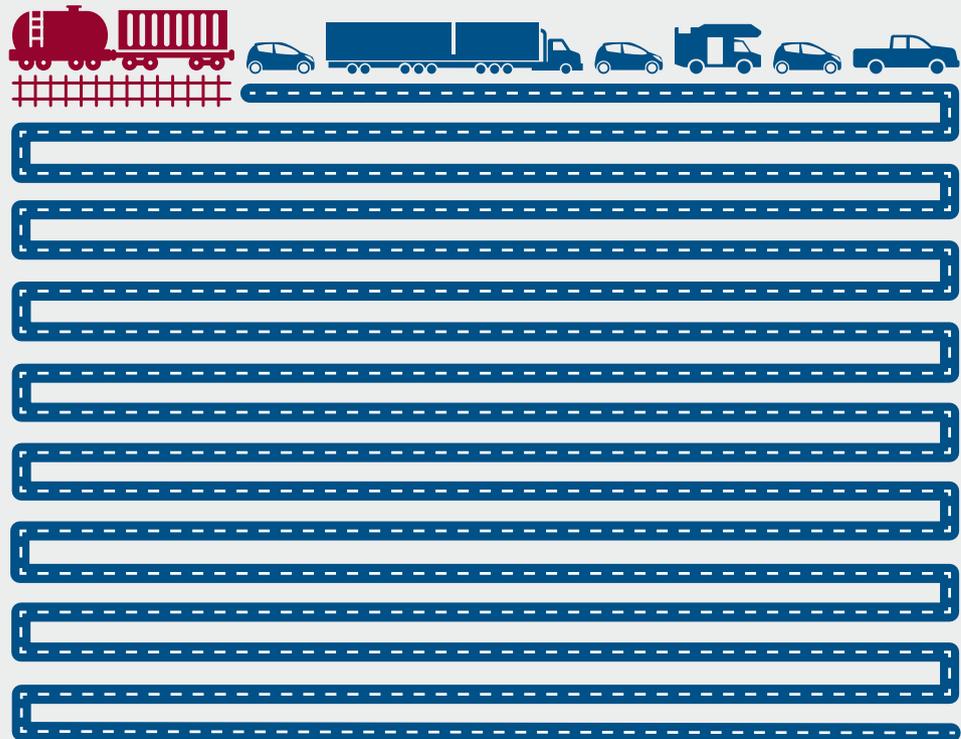
Nur mit einem modernen, leistungsfähigen Netz kann das politisch proklamierte Ziel eines Marktanteils von 25 Prozent bis 2030 realisiert werden – darüber herrscht in der verkehrspolitischen Debatte Konsens. Der neue Bundeshaushalt für 2020 trägt dem Rechnung und hat die Mittel für den Erhalt des Schienennetzes, die sogenannten „LuFV III“-Mittel, erhöht. Sie steigen 2020 gegenüber dem Vorjahr deutlich an: von 3,5 Milliarden Euro auf 4,64 Milliarden Euro. Das ist ein gutes Signal. Bis 2029 sollen insgesamt 46,78 Milliarden Euro fließen, um die über Jahrzehnte aufgebauten Investitionsrückstände abzubauen.

Klar ist aber auch: Ohne neue Schienenkilometer wird die Verkehrswende nicht gelingen. Trotzdem hat der Bund den Haushaltstitel für Aus- und Neubauinvestitionen nicht erhöht – sondern, im Gegenteil, abgesenkt. Statt 1,64 Milliarden Euro in 2019 stehen für 2020 nur noch 1,52 Milliarden zur Verfügung. Gleichzeitig steigt der Etat für Bundesfernstraßen auf einen Rekordwert von 2,8 Milliarden Euro.

Netzausbau: Fehlanzeige

Das vergangene Jahr zeigt exemplarisch, wie eine solche Investitionspolitik wirkt. 2019 konnte keine einzige neue Schienenstrecke ans Netz gehen. Während das Straßennetz kontinuierlich wächst, schrumpft die Schieneninfrastruktur. Ein Vergleich macht die Dramatik dieser Nullmeldung deutlich: Seit der Bahnreform 1994 wurden in Deutschland rund 150-mal mehr Straßen- als Bahnkilometer gebaut. Die Schiene wird kaum aufholen können, wenn nicht radikal umgesteuert wird.

Seit 1994 wurden 150-mal mehr Straßen- als Bahnkilometer gebaut



Quelle: Netzwerk Europäische Eisenbahnen NEE

Veraltete Infrastruktur bremst den Schienengüterverkehr aus

Die Auswirkungen eines schlecht gepflegten und unterdimensionierten Schienennetzes zeigen sich mittlerweile täglich. Unter den Engpässen an Knotenpunkten und Hauptkorridoren leidet nicht nur der deutsche, sondern der gesamte europäische Schienengüterverkehr. 2018 erreichte mehr als jeder vierte Güterzug in Deutschland sein Ziel mit über 15 Minuten Verspätung. Im Schnitt standen täglich über 80 Güterzüge auf Bahnhöfen, die eigentlich zum Kunden fahren sollten.

Die unzureichende Schieneninfrastruktur wirkt sich in vielerlei Hinsicht negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs aus. Ein prägnantes Beispiel ist der Einsatz von 740-Meter-Zügen, der in Deutschland noch immer die Ausnahme ist. Gerade einmal 499 Meter ist der durchschnittliche Zug auf Deutschlands Gleisen lang. In den europäischen Nachbarländern werden auf vielen Strecken bereits deutlich längere Züge gefahren. Oftmals sind es nur geringfügige Netzbeschränkungen, die 740-Meter-Züge bei uns verhindern. Das Bundesverkehrsministerium kalkuliert den Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe auf 405 Millionen Euro und schätzt den Kosten-Nutzen-Faktor mit 4,8 selbst als sehr hoch ein. Schon im Masterplan Schienengüterverkehr wurde eine entsprechende Ertüchtigung des Netzes als Sofortmaßnahme festgeschrieben. Passiert ist bislang dennoch wenig.

Viel zu kurz: Güterzüge in Deutschland



499,1 Meter lang ist der durchschnittliche Güterzug in Deutschland.

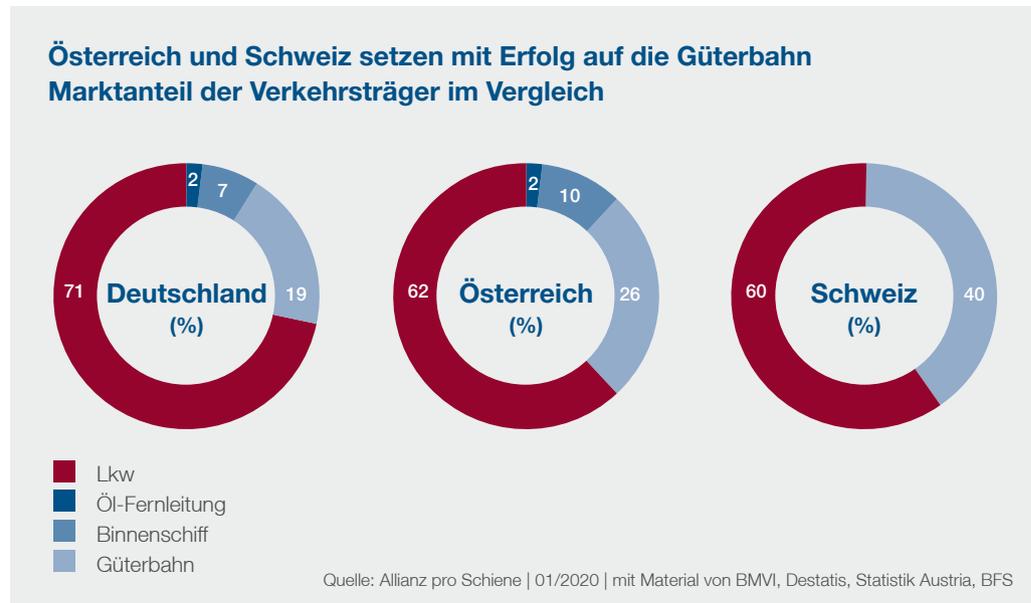


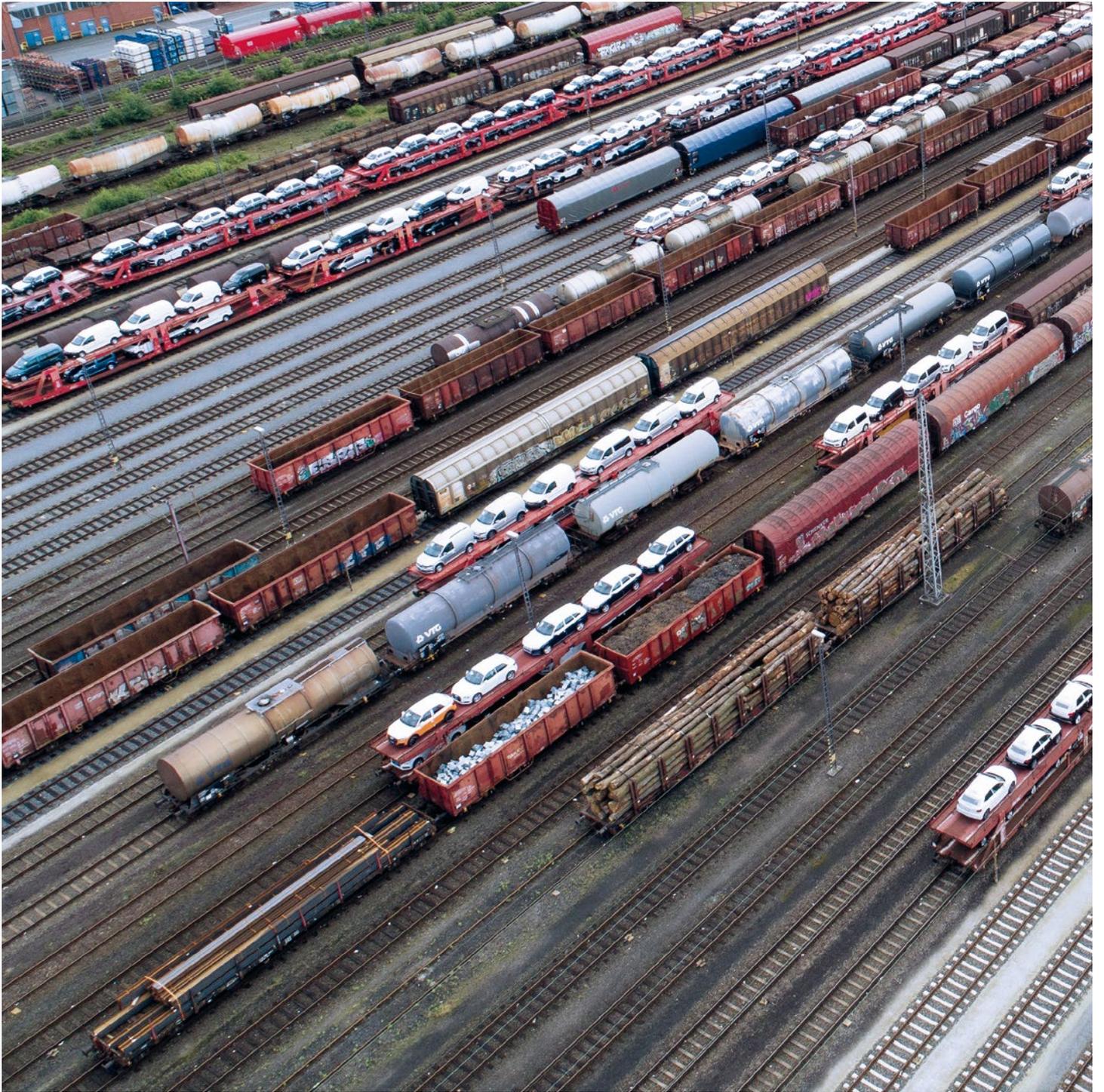
740 Meter lang sollte er laut EU sein, also **32,6 %** länger.

Quelle: Allianz pro Schiene

Investitionen in die Schiene lohnen sich: Vorbild Alpenländer

Unsere Nachbarländer Schweiz und Österreich machen vor, wie es besser geht. Beide Länder setzen beim Gütertransport explizit auf die Güterbahn und investieren massiv in ihre Schieneninfrastruktur. Ihre Erfolge können sich sehen lassen: Im Vergleich zu Deutschland liegt der Marktanteil der Güterbahnen in Österreich heute um rund ein Drittel höher, in der Schweiz ist er mit 40 Prozent sogar doppelt so hoch. Dabei liegen die beiden Alpenländer nicht nur mit ihren absoluten Pro-Kopf-Investitionen in das Schienennetz weit vorne. Im Unterschied zu Deutschland haben sie umgesteuert: Sie investieren ihre Bundesmittel für Infrastruktur mehrheitlich in das Schienennetz und nicht in die Straße.





TECHNIK UND RECHT //

**POSITION BEZIEHEN, ARGUMENTE
LIEFERN: DER VPI ENGAGIERT SICH
FÜR GUTE RAHMENBEDINGUNGEN**





TECHNIK UND RECHT //

WIR SORGEN FÜR PRAXISNAHE LÖSUNGEN

Wir engagieren uns für sichere, effiziente und praxistaugliche Lösungen auf dem Weg zur Schiene 4.0. Denn gute rechtliche und technische Rahmenbedingungen sind ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Die Mitglieder und Mitarbeiter des VPI setzen sich in zahlreichen Arbeitsgremien aktiv für die Belange des Sektors ein – mit Expertenwissen und juristischem Sachverstand. Wir begleiten neue Gesetzesvorhaben und technische Normsetzung, nehmen deren Konsequenzen in den Blick und unterstützen unsere Mitgliedsunternehmen bei der praktischen Umsetzung neuer Regularien. Mit digitalen Mitgliederinformationen berichten wir zeitnah über neue Anforderungen. Unsere jährliche Technische Informationsveranstaltung (TIV) bietet ein branchenweit geschätztes Update zu den technischen Entwicklungen im Sektor.

Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets – technische Säule

Vom EBA zur ERA – das vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Union legte 2016 fest, dass wichtige Kompetenzen bei der Zulassung von Schienenfahrzeugen von den nationalen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden auf EU-Institutionen übergehen. Alle Fahrzeuge, die international verkehren, sollten künftig ihre Inbetriebnahmegenehmigung von der Europäischen Eisenbahnagentur erhalten. Der Prozess der Verlagerung ist seit nunmehr zwei Jahren im Gange. Die sogenannte „technische Säule“ des vierten Eisenbahnpakets schreibt vor, dass alle Mitgliedsstaaten die notwendigen gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Vorschriften sowie administrativen Bestimmungen bis zum 16. Juni 2019 in nationales Recht abschließend überführt haben sollen.

Anlaufschwierigkeiten gemeistert

In begründeten Fällen stand den Mitgliedsstaaten jedoch die Möglichkeit offen, die Implementierung um ein Jahr und damit bis zum 16. Juni 2020 zu verschieben. Von dieser Option hat Deutschland Gebrauch gemacht. Der zeitliche Versatz bei der Umsetzung hat die Wagenhalter in Deutschland bei der Neuzulassung in eine rechtlich nicht leicht zu überschauende Übergangsphase geführt. Für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen in Deutschland bleibt damit bis zum 15. Juni 2020 grundsätzlich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Das gilt allerdings nur für national eingesetzte Wagen – und die sind wiederum bei Weitem die Ausnahme und nicht die Regel. Für in Deutschland ansässige Halter hieß das in fast allen Fällen: Sie mussten bereits das Zulassungsverfahren bei der ERA anwenden, ohne dass ihnen der entsprechende nationale Rechtsrahmen zur Verfügung stand. Entsprechend unruhig verliefen die ersten Zulassungsverfahren. Zu Verzögerungen kam es aber auch aufgrund technischer Anfangsschwierigkeiten des von der ERA eingesetzten „One-Stop-Shop“-Verfahrens (OSS).

VPI und UIP haben die Problematik in den relevanten etablierten Arbeitskreisen sowie in Ad-hoc-Sitzungen auf nationaler und europäischer Ebene adressiert. Gemeinsam mit den Beteiligten haben wir erfolgreich Lösungen entwickelt. Heute läuft der Zulassungsprozess zwar noch nicht durchgängig einwandfrei, aber doch erheblich besser als zu Beginn.

AVV: Säumige Zahler im Blick, GCU Broker in Umsetzung

Der „Allgemeine Vertrag zur Verwendung von Güterwagen“ (AVV) regelt die Rechtsbeziehungen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhaltern. So wie sich der Sektor beständig entwickelt und verändert, muss auch der AVV regelmäßig angepasst werden. Zwei Änderungen, die zum 1. Januar 2019 in Kraft getreten sind, kommt besondere Relevanz zu. Zum einen wurde im AVV nach langer Diskussion ein Anspruch darauf verankert, dass von säumigen Zahlern Verzugszinsen verlangt werden dürfen. Damit wurden Vorgaben der EU-Richtlinie gegen den Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr auch Bestandteil des AVV.

Zum anderen fiel 2019 der Startschuss für den GCU Broker. Der Broker für den „General Contract of Use for freight wagons“ organisiert den im Rahmen des AVV notwendigen Datenaustausch zwischen den Vertragspartnern, also EVU und Haltern. Mittels einer umfangreichen IT-Architektur wird dieser Datenaustausch standardisiert, automatisiert und damit signifikant verbessert. Im vergangenen Jahr wurden schrittweise erste Funktionalitäten des GCU Brokers aktiv geschaltet und die Vertragspartner jeweils entsprechend informiert. Zunächst wurde das Customer Relations Management (CRM) aufgesetzt, also die Datenverwaltung der AVV-Vertragspartner. Im zweiten Schritt wurde die Wagendatenbank im AVV mit der RSRD2-Plattform vernetzt. Damit wird sichergestellt, dass sich für Wagenhalter, die die RSRD2 nutzen, stets automatisch die AVV-Wagendatenbank aktualisiert. Darüber hinaus wurde die elektronische Übermittlung der Schadprotokolle sowie die Erfassung der Laufleistung und deren automatisierte und standardisierte Übermittlung in das System integriert.

Die technischen Voraussetzungen für einen zuverlässigen und effizienten Datenaustausch sind damit seitens der AVV-Administration geschaffen. Jetzt muss die Umsetzung in den Unternehmen mit Nachdruck angegangen werden. Jede noch so gute IT-Architektur ist nur so gut wie die Daten, die ihr zugeführt werden.

Neu aufgestellt: die Technische Kommission des VPI

Für die Technische Kommission (TK) standen 2019 gleich zwei Veränderungen ins Haus: eine personelle und eine strukturelle. Jakob Kudlinski übernahm im Sommer 2019 die Leitung der Kommission. Nach 20 Jahren Engagement in der TK gab der Vorsitzende Joachim Wirtgen auf der Technischen Informationsveranstaltung in Berlin das Staffelholz an den Kollegen weiter. Joachim Wirtgen wird sich künftig auf seine neue Aufgabe als Geschäftsführer der VPI-Servicegesellschaft VERS konzentrieren.

Die zweite Veränderung betrifft die inhaltliche Ausrichtung der TK. Zu ihren Kernaufgaben werden weiterhin die Bewertung akuter Ereignisse im Betrieb zählen sowie die Erarbeitung von entsprechenden Empfehlungen an Halter und Werkstätten. Auswirkungen auf die Agenda der TK ergeben sich durch den Aufgabenzuschnitt der VERS: Der Return of Experience (REX) für die Weiterentwicklung des Instandhaltungsleitfadens VPI-EMG fällt jetzt in den Aufgabenbereich der Servicegesellschaft. In der Arbeit der TK wird die Leitfaden-Entwicklung entsprechend in den Hintergrund treten – auch wenn es selbstverständlich weiter einen Informationsfluss in Richtung des VPI-EMG und der Fachtechnischen Begutachtung geben wird. Diese Neuverteilung von Zuständigkeiten schafft der TK Freiraum, sich neu zu fokussieren und veränderte Schwerpunkte zu setzen. Stärker in den Vordergrund können jetzt Themenfelder rücken wie

// Digitale Transformation

// Automatisierung

// Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets

// Europäische Standardisierung und Normungsarbeit

// Vereinheitlichung technischer Rahmenbedingungen

// RID/Gefahrgutrecht



Welche Impulse Jakob Kudlinski als neuer TK-Vorsitzender setzen möchte, lesen Sie im Interview auf den beiden nächsten Seiten. Eine Übersicht über die Mitglieder der Technischen Kommission finden Sie auf Seite 90.

DIE EXPERTISE DER BRANCHE BÜNDELN



Fünf Fragen an Jakob Kudlinski, den neuen Leiter der Technischen Kommission (TK) des VPI.

// Herr Kudlinski, Sie haben im Sommer 2019 die Leitung der TK übernommen.

Wie waren die ersten Monate?

Der Auftakt verlief gut, aber alles andere als ruhig. Wir hatten gleich ein komplexes Thema aus dem Bereich Tanktechnik auf dem Tisch, aber auch Herausforderungen im Bereich Laufwerke und Zerstörungsfreie Prüfung ZfP zu bewältigen. Die Zusammenarbeit habe ich als konstruktiv, kollegial und konzentriert am Thema erlebt. Es ist uns gelungen, unterschiedliche Sichtweisen auf ein Problem zu einer tragfähigen Lösung zusammenzuführen.

// Die TK gilt als eines der Schwergewichte des VPI. Wieso?

Unser Gremium ist hochkarätig besetzt und bündelt die technische Expertise der Branche. Entsprechendes Gewicht haben die Empfehlungen, die wir aussprechen – auch im Ausland. Unsere Mitglieder arbeiten in zahlreichen internationalen Gremien mit, etwa im Europäischen Komitee für Normung (CEN) oder im RID-Komitee für Gefahrgut-Transporte.

***// Steht für die TK die Reaktion auf akute „Ereignisse“ im Vordergrund?
Oder sehen Sie das Gremium auch als Gestalter?***

Akute Sicherheitsthemen genießen immer Priorität. Dennoch sehe ich Reaktion und Gestaltung in einer guten Waage. Kontinuierlich beschäftigen wir uns etwa mit Fragen der Harmonisierung von Normen und technischen Standards. Großen Raum nehmen auch Themen rund um die Instandhaltung ein. Aber auch die Felder Neubau, neue Komponenten und technisch-betriebliche Voraussetzungen zählen dazu.

Jakob Kudlinski, Dipl.-Ing. Maschinenbau, befasst sich seit zehn Jahren mit der Entwicklung, Konstruktion und Instandhaltung von Güterwagen. Er ist als Maintenance Systems & Quality Assurance Manager bei der GATX Rail Europe tätig und bringt seine Expertise und Erfahrung seit Frühjahr 2018 in die TK des Wagenhalterverbandes VPI ein.

// Welche Themen werden im nächsten Jahr in den Fokus der TK rücken?

Ganz oben auf unserer Agenda steht die digitale Transformation, die für mich eng verknüpft ist mit der Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung. Mit Blick auf die Zukunft ist aber auch das Thema Wissensmanagement von großer Bedeutung. Zahlreiche Kollegen werden in den kommenden Jahren in den Ruhestand gehen. Diese Experten sind oft Träger exklusiven Wissens. Wir müssen dafür sorgen, dass uns ihre Fachkenntnis nicht verloren geht – dem Verband ebenso wie der Branche insgesamt. Vor allem brauchen wir Kolleginnen und Kollegen, an die wir dieses Wissen adressieren können. Deshalb mein Aufruf: Engagieren Sie sich in der Gremienarbeit und gestalten Sie den Sektor mit. Wer Interesse hat, einfach direkt bei mir oder in der VPI-Geschäftsstelle melden.

// Welche aktuellen Themen sehen Sie für die kommenden Monate im Vordergrund Ihrer Arbeit?

Besonders großen Handlungsbedarf sehe ich für uns beim Thema „Safety Critical Components“ (SCC). Noch fehlt uns eine gemeinsame klare Haltung. Dabei drängt die Zeit: Die neue ECM-Verordnung ist ab Juni 2020 verpflichtend. Wir müssen jetzt Lösungen finden, die praktikabel sind und gleichzeitig den hohen Sicherheitsanforderungen gerecht werden. Einen Schwerpunkt wird die TK in den nächsten Wochen auch auf die Erarbeitung eines neuen Konzepts für die Arbeit des Sicherheitstechnischen Arbeitskreises (STAK) legen. Er soll künftig aktueller auf Themen reagieren können. Dauerbrenner für die Arbeit der TK bleibt außerdem die Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets. An Arbeit wird es uns in der TK nicht mangeln, da bin ich mir sicher.



*Eröffnen gemeinsam die 20. TIV:
Malte Lawrenz, Jakob Kudlinski
und Joachim Wirtgen (v.l.n.r.)*

20. TIV – Update zu technischen Neuerungen

Im Juni 2019 richtete die Technische Kommission ihre branchenweit geschätzte Technische Informationsveranstaltung (TIV) bereits zum zwanzigsten Mal aus. Die Jubiläums-TIV fand im Anschluss an den Keeper's Summit statt, den der VPI für den europäischen Dachverband der Wagenhalter (UIP) in Berlin ausgerichtet hatte. Entsprechend international war ihre Ausrichtung. Die Referenten, aber auch die rund 250 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen dieses Jahr aus den verschiedensten europäischen Ländern. Erstmals haben wir deshalb simultane Übersetzungen der Vorträge ins Deutsche, Französische und Englische angeboten. Die 11 Beiträge boten ein Update zu den wichtigsten technischen Neuerungen im Sektor. Sie beleuchteten Themenfelder, die von den Vorgaben des vierten Eisenbahnpakts über Digitalisierung und Datenaustausch bis hin zur Interaktion von Rad und Bremsklotzsohlen reichten.

Die Vorträge der 20. TIV finden Sie online im Downloadbereich unter:
<https://www.vpihamburg.de>

Veranstaltungsimpressionen TIV 2019



AG WERKE: GEMEINSAM INSTANDHALTUNG VORANBRINGEN

Die Zahl der Werkstätten, die der VPI zu seinen Mitgliedern zählt, wächst stetig. Sie sorgen auf der Grundlage des VPI-EMG für die fachgerechte Instandhaltung von Güterwagen. Innerhalb des Verbandes haben sie sich in einer eigenen Arbeitsgruppe organisiert, der AG Instandhaltungswerkstätten, kurz AG Werke. Die Initiative dazu ging 2009 von Michael Edinger aus, seinerzeit Werkstattleiter bei BASF. Seitdem kommen die Vertreterinnen und Vertreter der Werkstätten regelmäßig zusammen, um sich über Problemstellungen im Werkstatt-Alltag auszutauschen und gemeinsam Lösungen zu finden.

Wissen und Erfahrung bündeln

Der VPI-EMG legt fest, was gemacht werden muss, nicht aber zwingend, wie. Am runden Tisch oder vor Ort in der Werkstatt sprechen die AG-Mitglieder regelmäßig über aktuelle Herausforderungen. Welche Probleme tauchen bei der Umsetzung neuer Leitfadensstandards im Werkstatt-Alltag auf? Wie lassen sie sich effizient und gleichzeitig regelkonform umsetzen? Wer hat bereits welche Erfahrungen gemacht? Die Arbeitsgruppe nutzt das Wissen und die Erfahrung der Branche, um Antworten zu finden und den Blick für neue Lösungsansätze und Techniken zu weiten.

Ein Beispiel aus der Praxis: Die Vermessung des Laufwerks eines Waggons gehört zum Kerngeschäft der Werkstätten. Im Zuge der vorgeschriebenen Revisionen muss geprüft werden, ob zum Beispiel Drehgestelle verzogen und instandzusetzen sind. Bisher wird die Prüfung in vielen Werkstätten zeitaufwändig mit speziellen Messvorrichtungen durchgeführt. Eine Alternative bietet die Laservermessung. Sie könnte den Messaufwand um bis zu 40 Prozent reduzieren. Die Mitglieder des AG Werke haben sich im vergangenen Jahr diese Technik auf einem Treffen bei RailMaint in Kaiserslautern vorführen lassen und sich über erste Erfahrungen mit dem Verfahren ausgetauscht. Bisher wird die Laservermessung vor allem im Neubau von Personenwaggons und Loks eingesetzt. Sie könnte sich jedoch auch als Branchenlösung für die Güterwagen-Instandhaltung eignen, urteilten die Teilnehmer des Treffens.

Perspektive der Werkstätten in den VPI-EMG einbringen

Ein weiteres zentrales Anliegen der AG: die Perspektive der Werkstätten in die Weiterentwicklung des VPI-EMG einbringen. Ein solcher Erfahrungsrückfluss ist für beide Seiten – Halter und Werkstätten – wertvoll. Der Input der AG Werke hilft seit zehn Jahren entscheidend mit, das Instandhaltungsmanagement praxistauglich weiterzuentwickeln. Aktuell erstellt die VERS auf Empfehlung der AG Werke und der Technischen Kommission des Verbandes das VPI-EMG-Modul 11 „Arbeitssicherheit“ neu. Denn das Thema nimmt Fahrt auf, auch auf europäischer Ebene: Die EU-Kommission blickt in puncto Arbeitssicherheit jetzt auch auf den Eisenbahnsektor.

In der Arbeitsgruppe Instandhaltungswerkstätten engagieren sich aktuell:

- // Ines Villmann-Doll, Villmann Gruppe (Vorsitz)
- // Karsten Elstner, Franz Kaminski Waggonbau (stellv. Vorsitz)
- // Clément Erpelding, CFL Technics
- // Matthias Hunecke, Waggonwerk Brühl
- // Dietmar Silzer, RailMaint
- // Thomas Toschka, Nordic Rail Service
- // Marian Odler, ŽELOS
- // Markus Welling, Fahrzeugfabrik F. Kiffe





VERS //

**GÜTERWAGEN SIND EUROPaweIT
IM EINSATZ. DER VPI EUROPEAN
MAINTENANCE GUIDE AUCH**



VERS //

AUF KURS: DIE NEUE SERVICE- GESELLSCHAFT VERS

Transparenz, Qualität und die europäische Ausrichtung des erfolgreichen VPI Instandhaltungsleitfadens ausbauen – so lautete der Auftrag, mit dem die VPI European Rail Service GmbH (VERS) Anfang 2019 an den Start gegangen ist. Hat die VERS die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt? Unser Resümee nach einem Jahr: Die Gründung einer Servicegesellschaft war der richtige Schritt. Die Europäisierung des Leitfadens ist deutlich vorangekommen. Nicht nur der Name „VPI European Maintenance Guide“ (VPI-EMG) wurde internationalisiert, sondern auch seine Produktion.

Mehr noch: Bereits im ersten Jahr ist es der VERS gelungen, das Leistungsangebot über den European Maintenance Guide hinaus auszubauen. Das bestehende Schulungsangebot wurde erweitert und internationalisiert. Die VERS hat sich zudem neue Aufgabefelder erschlossen. Sie tritt beispielsweise als Konsortialführer auf, um mittelständischen Unternehmen im VPI die Inanspruchnahme von EU-Fördermitteln zu erleichtern.



Einbindung internationaler Experten

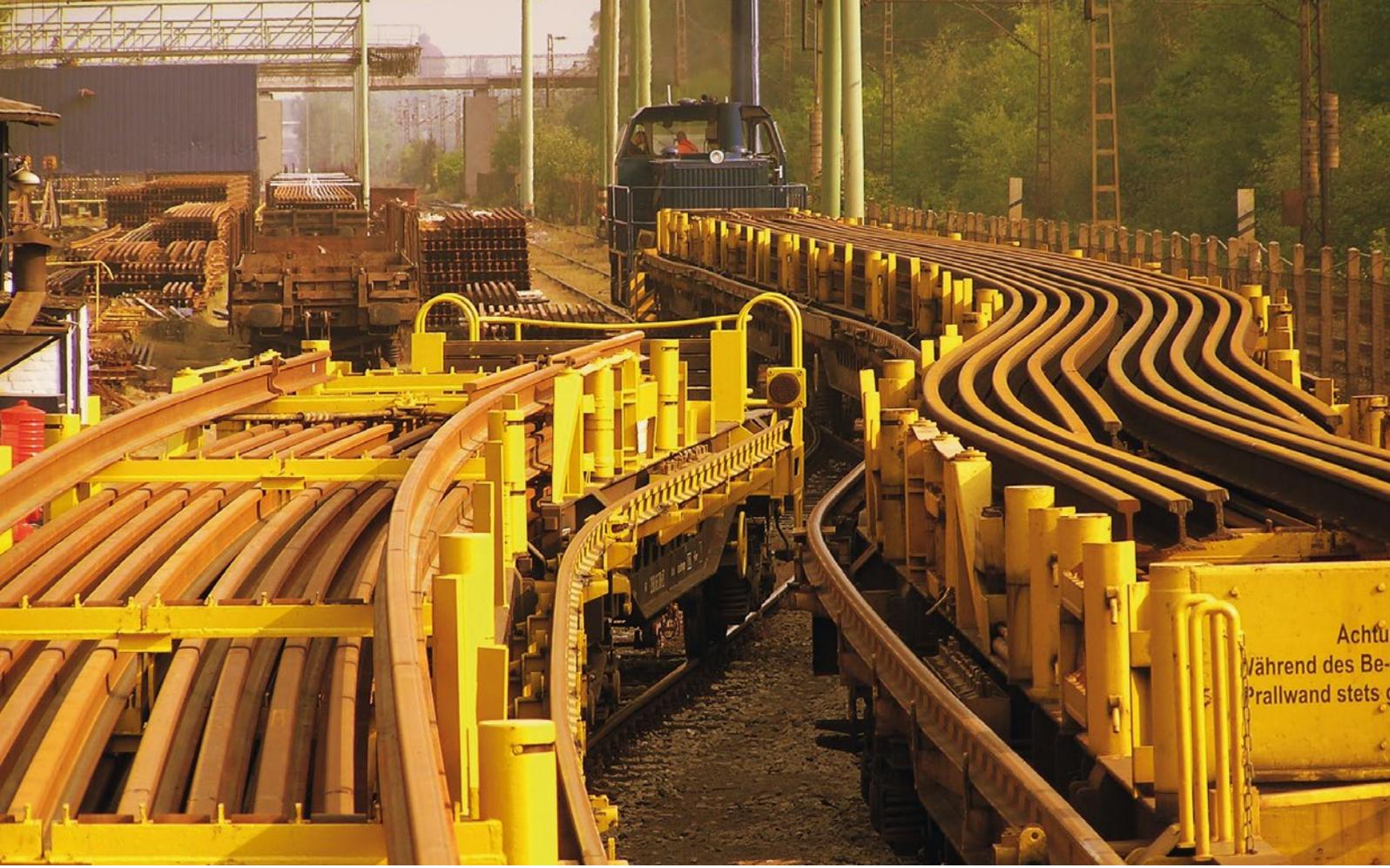
Kernaufgabe der VERS ist die Herausgabe und Weiterentwicklung des „VPI European Maintenance Guide“ (VPI-EMG). Regelmäßiger Input und Erfahrungsrückfluss durch Experten aus den Mitgliedsunternehmen sind für die Qualität und Aktualität des Maintenance Guide von großer Bedeutung. Die Einrichtung des Approval Committee im vergangenen Jahr war ein Meilenstein, auch im Hinblick auf die angestrebte Internationalisierung: Fachleute aus den unterschiedlichsten Ländern und Tätigkeitsfeldern kommen zweimal jährlich im Committee zusammen, um gemeinsam die Überarbeitung einzelner Module des VPI-EMG zu besprechen und auf den Weg zu bringen. Sie tragen Markterkenntnisse zusammen, bewerten diese und sorgen so für deren Integration in den Maintenance Guide.

Der Blick durch die internationale Brille bringt wichtige Denkanstöße und steigert die Akzeptanz des VPI-EMG im europäischen Ausland. Ein Beispiel: Die französische Staatsbahn SNCF stellt gegenwärtig eine Vielzahl ihrer Instandhaltungswerke für Güterwagen auf die Vorgaben des VPI-EMG um. Der sich hieraus ergebende Return of Experience durch die SNCF ist wiederum wertvoller Input für die laufende Europäisierung des Regelwerks.

Vollzogen ist mittlerweile auch die Internationalisierung des Herausgeberkreises. Er war bislang auf die Halterverbände in Österreich, Deutschland und der Schweiz beschränkt. Mit am Tisch sitzen jetzt auch der französische Verband AFWP und der europäische Dachverband der Wagenhalter (UIP). Künftig kommen alle Mitglieder eines UIP-Verbandes zudem in den Vorteil eines vergünstigten Bezugspreises.

Neue Kooperationen erfolgreich angeschoben

Als eine der schwierigsten Aufgaben erwies sich, erfahrene und qualifizierte Autoren für die einzelnen Module des VPI-EMG zu gewinnen. Nur wenige Unternehmen im privaten Güterwagensektor sind personell so aufgestellt, dass sie Mitarbeiter zeitweise für das Schreiben umfangreicher technischer Texte freistellen können. Hinzu kommt: Altersbedingt scheiden immer mehr Eisenbahn-Experten aus dem Berufsleben aus.



Die VERS hat deshalb neue Wege beschritten und im vergangenen Jahr Kooperation und Erfahrungsaustausch mit Noch-Staatsbahnen wie der SNCF sowie ehemaligen wie DB Cargo verstärkt. Ein Beispiel für eine gelungene Kooperation ist die vereinbarte Zusammenarbeit beim Thema „Verschleißverhalten der CFCB-Bremse“. Verschiedene deutsche und französische Wagenhalter und DB Cargo tauschen sich künftig zum Thema aus und bringen ihre Erfahrungen und Kenntnisse in den European Maintenance Guide ein.

Schwerpunkt VPI 08 – digitaler Datenaustausch

Ein moderner, zukunftsfähiger Schienengüterverkehr ist digital unterwegs – darüber herrscht sektorweit Konsens. Auch im europaweit etablierten VPI-EMG nimmt das Thema Digitalisierung eine zentrale Rolle ein. Im Fokus steht hier das Modul 08, das den Datenaustausch zwischen Haltern und Werkstätten strukturiert und für Effizienzsteigerungen auf beiden Seiten sorgen soll. Derzeit sind Anwendungsgrade und Umsetzungstiefe des VPI 08 noch sehr unterschiedlich – sowohl innerhalb der VPI-Mitgliedsunternehmen als auch unter den Nutzern des VPI-EMG insgesamt.

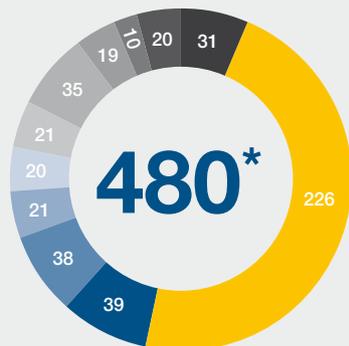
Mitte 2019 hat die VERS das Beratungsunternehmen Project Partners an Bord geholt. Project Partners unterstützt die VERS dabei, das Modul 08 passgenau für Halter und Werkstätten weiterzuentwickeln und den Prozess dafür sauber aufzusetzen. Methoden wie Agiles Management sollen sicherstellen, dass die unterschiedlichen Anforderungen der beteiligten Stakeholder integriert und zu praxistauglichen Lösungen geführt werden.

Die Bedeutung, die die Branche dem Modul 08 zumisst, zeigt sich auch im Engagement der Mitgliedsunternehmen. Vorstände und Geschäftsführer von Haltern und Werkstätten haben sich Mitte 2019 im neu gebildeten Lenkungskreis VPI 08 zusammengefunden, um die Weiterentwicklung des Tools zu unterstützen und die strategische Ausrichtung festzulegen. Das gemeinsame Ziel: In naher Zukunft sollen alle Halter und Werkstätten ohne großen Aufwand in der Lage sein, elektronisch Daten auszutauschen – ganz gleich, wie groß oder wie IT-affin sie heute sind.

VPI-EMG setzt europaweit Standards

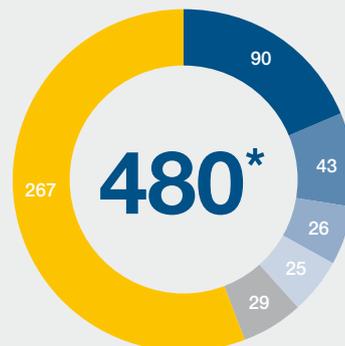
Das vergangene Jahr hat die VERS nicht nur dazu genutzt, Prozesse der Leitfadenerstellung neu aufzustellen. Sie hat auf Beschluss des Eigentümers auch eine neue Struktur für die Servicepauschale eingeführt, die stärker den individuellen Nutzungsgrad des Unternehmens oder der Unternehmensgruppe berücksichtigt. Gleichzeitig wurde der Mitgliederbonus auf Unternehmen ausgeweitet, die über ihren nationalen Verband im UIP organisiert sind. So soll für die Güterwageninstandsetzung verstärkt ein europäischer Standard realisiert werden.

VPI-EMG-Bezieher 2019 nach Ländern



- Benelux
- Deutschland
- Europa Südost
- Frankreich
- Italien
- Österreich
- Polen
- Schweiz
- Skandinavien
- Sonstige
- Tschechien

VPI-EMG-Bezieher 2019 nach Geschäftsfeldern



- Andere
- Assoziiertes Mitglied (EVU)
- Bahnspediteure/Bahnlogistik
- Verlader/Wagenhalter
- Vermieter/Wagenhalter
- Werke (Neubau, Instandhaltung, Komponenten, Service)

* In 2019 wurde eine Umstellung der Erhebungsgrundlage vorgenommen.
Als Bezieher zählen jetzt nur noch Organisationseinheiten.

Stand: 31.12.2019
Quelle: VPI

Mittlerweile 480 VPI-EMG-Bezieher aus 25 Ländern sind ein guter Indikator dafür, dass der Kurs der VERS stimmt. Das vergangene Jahr hat gezeigt, dass sich die Branche darauf verlassen kann: Der VPI-EMG wird den komplexen Anforderungen eines modernen, europaweit einsetzbaren Instandhaltungsmanagements auch in Zukunft gerecht.





Schulungsangebot erweitert

Als Servicegesellschaft des VPI hat die VERS die zurückliegenden Monate dazu genutzt, neue Angebote für die Bezieher des VPI-EMG sowie auch für Dritte zu entwickeln. Ausgebaut wurde unter anderem das Schulungsangebot. Die gut nachgefragten Weiterbildungen zum Allgemeinen Verwendungsvertrag AVV wurden erstmals in enger Kooperation mit dem französischen Verband AFWP auch in englischer Sprache angeboten. Neu hinzu kommen in 2020 Schulungen zu den Themen „Güterwagenradsatz“, „Gefahrguttransport“ und „VPI-EMG lesen und verstehen“.

Mit dem Angebot „Train-the-Trainers“ in englischer Sprache wurde das Schulungsprogramm erstmals potenziellen Trainern aus dem europäischen Ausland vorgestellt. Ziel ist, ein möglichst einheitliches Verständnis des AVV zu erreichen. Die VERS möchte andere Verbände, die mitunter nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen, damit aktiv beim Aufbau eigener AVV-Schulungsangebote unterstützen.



Konsortialführer für Mittelständler

Neues Terrain betrat die VERS Anfang 2020 mit der Übernahme eines sogenannten Konsortialverfahrens. Die VERS führte für acht überwiegend mittelständische Unternehmen ein Antragsverfahren für Fördermittel aus dem EU-Infrastrukturfonds CEF (Connecting Europe Facility) zur Umrüstung von Graugusssohlen auf LL-Sohlen durch. Mit Erfolg: Rund 2,5 Millionen Euro konnten eingeworben werden. Dem Konsortium angeschlossen hatten sich neben VPI-Mitgliedsunternehmen auch die CFL Cargo, die luxemburgische Staatsbahn. Für die VERS ist es durchaus vorstellbar, auch zukünftig als Konsortialführer bei vergleichbaren Förderprogrammen aufzutreten, um mittelständischen Unternehmen den Zugang zu EU-Fördertöpfen zu erleichtern.

Fachtechnische Begutachtung – gefragter Qualitätsnachweis

Ganz gleich, in welchem europäischen Land ein Wagen zur Revision in die Halle rollt: Halter können sich darauf verlassen, dass in fachtechnisch begutachteten Werkstätten zuverlässig auf Basis des VPI-EMG gearbeitet wird. Damit bietet die VERS Haltern einen wichtigen Baustein, um EU-Anforderungen an ihr Instandhaltungsmanagement erfüllen zu können. Für Werkstätten ist ein erfolgreiches Audit ein gefragter Nachweis ihrer Qualität. Entsprechend hoch war auch im vergangenen Jahr die Zahl der erstmaligen Anfragen nach einer Fachtechnischen Begutachtung (FtB) und Erteilung der Freigabe durch die VERS.

Die Werkstatt-Begutachtungen der VERS in 2019:

- // 44 Fachtechnische Begutachtungen
- // 21 Kombiaudits (FtB + ECM-Zertifizierung)
- // 13 Nachbegutachtungen
- // 5 Erweiterungsaudits

Europäisch ausrollen

Die Anzahl der zu prüfenden Werkstätten ist im Laufe der vergangenen Jahre stark angewachsen und verteilt sich mittlerweile auf ganz Europa. Damit drohte das bisherige System der Begutachtung an seine Grenzen zu gelangen. Auch für die Durchführung der FtB und die Freigabe von Reparaturwerkstätten galt es, zukunftsfähige Lösungen zu finden.

Die VERS hat sich ins Zeug gelegt und konnte im zurückliegenden Jahr eine erfreuliche Zahl nicht deutschsprachiger Experten für eine Tätigkeit als Auditor interessieren. Kandidaten aus unterschiedlichen Ländern, wie Ungarn, den Niederlanden, Frankreich und auch Schweden, haben bekundet, die VERS unterstützen zu wollen. Vermutlich ab Mitte 2020 werden die ersten dieser Bewerber eigenständig oder im Team Fachtechnische Begutachtungen durchführen. Dies trägt auch zu einer erhöhten Akzeptanz des VPI-EMG in den entsprechenden Ländern bei.

Auditoren der VPI European Rail Service GmbH

- // Dirk Adamczyk,
ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- // Andreas Barth,
GATX Rail Germany GmbH (DE)
- // Markus Beintner (CH)
- // Flavien Bouters,
ATIR-RAIL (FR)
- // Jan Dettmann,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Knut Dotzauer,
LQS Lauchhammer GmbH (DE)
- // Jürg Fischer,
WASCOSA AG (CH)
- // Robert Heim,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Heiko Koch,
ERMEWA SA (DE)
- // Hartmut Krischock,
DB Cargo AG (DE)
- // Helmut Lindenberger,
On Rail GmbH (DE)
- // Peter Linowski (DE)
- // Dr. Axel Marquardt,
Captrain Deutschland GmbH
- // Alfred Meier,
WASCOSA AG (CH)
- // Michael Mühlberg,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Jürgen Rauen,
ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- // Jörg Schüler,
DB Cargo AG (DE)
- // Thomas Schulte-Zweckel,
VPI European Rail Service GmbH (DE)
- // Martin Stein,
GATX Rail Germany GmbH (DE)
- // Ewald Stöger,
VTG Austria GmbH (AT)
- // Peter Uhrig,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Bernd Wassermann,
WASCOSA AG (CH)



VPI INTERN //

**EIN STARKER BRANCHENVERBAND:
STEIGENDE MITGLIEDERZAHLEN,
SOLIDE FINANZEN**



„Guter Service heißt für mich ‚persönlich und digital‘. Beides zusammen ist kein Widerspruch, im Gegenteil: Verstärkte Digitalisierung standardisierter Prozesse schafft Kapazitäten, um auf individuelle Anliegen unserer Mitglieder einzugehen und neue Angebote zu entwickeln.“

Heiko Radke, Generalsekretär VPI

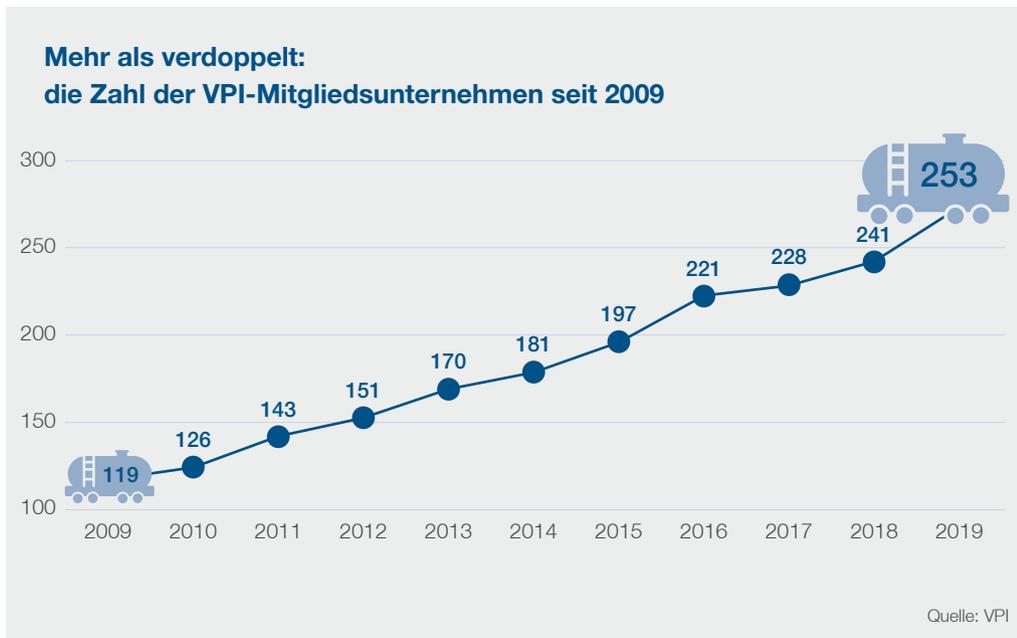


FRISCHER WIND IN DER MATTENTWIETE

Neu an Bord beim VPI: Seit dem 1. Oktober steuert Generalsekretär Heiko Radke die Geschäftsstelle an der Hamburger Speicherstadt. Der studierte Betriebswirt nimmt wichtige Digitalisierungsprojekte in Angriff, die die Verbandsarbeit optimieren und unsere Mitgliederservices benutzerfreundlicher gestalten werden. Mit Hands-on-Mentalität, seiner Akribie und langjähriger Erfahrung in ehren- und hauptamtlicher Verbandsarbeit bringt er eine solide Grundlage mit für die Aufgaben, die vor ihm liegen. Guter Service, schlanke Prozesse und saubere Zahlen sind sein Terrain. Sein Know-how bringt Radke nicht nur in die Führung der Geschäftsstelle ein. Er wird künftig auch die kaufmännische Leitung der VPI-Tochtergesellschaft VERS übernehmen.

Starker Verband mit steigender Mitgliederzahl

Angesichts wachsender Herausforderungen schätzt der Sektor einen starken Branchenverband mit guten Serviceleistungen und engagierter Interessenvertretung. Die Mitgliederzahl des VPI wächst stetig: Im vergangenen Jahr konnten wir das 250ste Mitglied begrüßen. Insgesamt 19 Unternehmen traten dem VPI neu bei. Zum Jahresende verzeichnete der Verband 253 Mitgliedsunternehmen – ein neuer Höchststand. Gemeinsam mit unseren soliden Finanzen ist das eine gute Basis für kommende Aufgaben.



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

Neue Mitgliedsunternehmen

Neumitglieder in 2019	
1. Lausitz Energie Bergbau AG	11. Bahnbau Weidlich GmbH & Co. KG
2. Zelvoz 026 d.o.o., Serbien	12. Express Group a.s., Slowakei
3. Helrom GmbH	13. MEDWAY - Maintenance & Repair S.A., Portugal
4. Rail Cargo Logistics – Germany GmbH	14. Heavy Haul Power International GmbH
5. GMH Bahn + Service GmbH	15. LTH Waggonwerkstatt GmbH
6. Sim Boerema B.V., Niederlande	16. Railpool GmbH
7. Freunde des VPI	17. AKN Eisenbahn GmbH
8. Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	18. Städtische Häfen Hannover
9. SITFA S.p.A., Italien	19. Deutsche Plasser Bahnbaumaschinen GmbH
10. Ingenieurbüro Andreas Kroll	



Wagenpark der Mitglieder

Wagengattungen neu	Wagenzahl 31.12.2019	In %
Kesselwagen	39.050	50 %
Davon:		
ohne RID-Klasse	634	
RID-Klasse 2	12.012	
RID ohne Klasse 2	26.404	
Schüttgut- und Kastenwagen	13.153	17 %
Davon:		
offene/gedeckte Schüttgutwagen	8.767	
Staubgutwagen	3.152	
sonstige Güterwagen	1.234	
Sonstige Güterwagen	25.605	33 %
Davon:		
Autotransportwagen	1.879	
Intermodalwagen	3.929	
Flachwagen	7.995	
Coils und Sonstige	11.802	
Gesamt	77.808	100 %

Vermietgesellschaften

Das Verzeichnis der VPI-Vermietgesellschaften können Sie online einsehen:

www.vpihamburg.de/verbandsservice/waggonvermietung

Beiratsmitglieder

Mitglieder	
 <p>Dr. Thorsten Bieker* (stellvertr. Vorsitzender) BASF SE, Ludwigshafen</p>	 <p>Malte Lawrenz* (Vorsitzender) VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V., Hamburg</p>
 <p>Johann Feindert* (stellvertr. Vorsitzender) GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)</p>	 <p>Dr. Franz Merath Evonik Resource Efficiency GmbH, Hanau</p>
 <p>Olaf Feldbinder Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg</p>	 <p>Peter Reinshagen* ERMEWA SA, Paris-Berlin</p>
 <p>Udo Hamann ARETZ GmbH & Co. KG, Krefeld</p>	 <p>Carsten Schiering* (stellvertr. Vorsitzender) TRANSWAGGON GmbH, Hamburg</p>
 <p>Jürgen Hüllen VTG Aktiengesellschaft, Hamburg</p>	 <p>Ulrich Swertz* (stellvertr. Vorsitzender) ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers</p>
 <p>Torben Knief BP Europa SE, Bochum</p>	 <p>Ines Villmann-Doll* FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, Ellich OT Woffleben</p>
 <p>Matthias Knüpling* VTG Rail Europe GmbH, Hamburg</p>	 <p>Sven Wellbrock* (stellvertr. Vorsitzender) VTG Aktiengesellschaft, Hamburg</p>
 <p>Dr.-Ing. Günter Köhler Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum</p>	 <p>Michael Weseloh Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg – bis 11/2019</p>

* Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses

Ständige Gäste



Joachim Berends

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV),
Köln



Gilles Peterhans

UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l.,
Brüssel (BE)



Dirk Flege

Allianz pro Schiene e.V.,
Berlin



Andreas Witoszynskyj

Mineralölwirtschaftsverband e.V. (MWW),
Berlin



Andrea Heid

Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI),
Frankfurt/Main



Technische Kommission

Mitglieder	
 <p>Karsten Elstner Franz Kaminski Waggonbau GmbH, <i>Hamel</i></p>	 <p>Valérie Nicaise ERMEWA SA, <i>Paris (FR)</i></p>
 <p>Stefan Franke VTG Rail Europe GmbH, <i>Hamburg</i></p>	 <p>Dominic Pister BASF SE, <i>Ludwigshafen</i></p>
 <p>Jakob Kudlinski* (Vorsitzender) GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i></p>	 <p>Irmhild Saabel WASCOSA AG, <i>Luzern (CH)</i></p>
 <p>Helmut Lindenberger On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, <i>Mettmann</i></p>	 <p>Bertram Wieloch TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i></p>

* Ständiger Gast im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss

Ständige Gäste	
 <p>Rainer Kogelheide Kogelheide-Consult, <i>Hamburg</i></p>	 <p>Joachim Wirtgen Geschäftsführer VERS <i>Hamburg</i></p>

Alle Informationen zu den Organen finden Sie online unter:

www.vpihamburg.de/verband/organe

Vertretung in Arbeitsgremien

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

2. Interessenvertretung, Außenbeziehungen			
2.1	Steuerungsgruppe DB Cargo / VPI	Lawrenz (VPI), Feindert (GATX), Schiering (TWA), Wirtgen (VERS), Lohmeyer (VTG), Fehr, Perrey (VPI), Wellbrock (VTG)	Austausch über alle Themen, die Zusammenarbeit betreffend – z. B. Beförderungsbedingungen, Leerauffrachten, Werkstätten, Wartungsfristen, Abstimmen gemeinsamer Positionen
2.2	Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit beim BMVI	Fehr (VPI)	Vorbereitung der Sitzungen der Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten (RISC)
2.3	EBA-Jahresgespräch	Lawrenz (VPI), Kudlinski (GATX), Franke, Lohmeyer (VTG), Wirtgen (VERS), Schiering (TWA), Fehr, Perrey (VPI)	Austausch zu allen relevanten Themen, an denen das EBA beteiligt ist
2.4	Generalversammlung UIP	Lawrenz (VPI)	Beschlussgremien der UIP, z. B. Wahl des Präsidenten, Budgetfestlegung, Grundsätze der UIP-Politik
2.5	UIP-Committee National Associations	Lawrenz, Fehr (VPI)	Arbeitsgremien der nationalen Mitgliedsverbände der UIP, stimmt Lobbyingaktivitäten ab
2.6	Allianz pro Schiene Förderkreis	Lawrenz (VPI)	Grundsätze der Förderarbeit der Allianz
2.7	AK Kombiverkehr Allianz pro Schiene	Lawrenz (VPI), Knüpling (VTG)	Förderung der Rahmenbedingungen für Kombiverkehr
2.8	Netzwerkkonferenz Güterverkehr und Logistik, BMVI*	Lawrenz (VPI)	Umsetzung des Aktionsplanes der Bundesregierung
2.9	Executive Board UIP	Dr. Fischer (VTG), Feindert (GATX), Benthin (TWA)	Oberstes Entscheidungsgremium der UIP
2.10	Runder Tisch Schienengüterverkehr	Lawrenz (VPI)	Erarbeitung eines Masterplanes SGV
2.11	AG 1 des Runden Tisches SGV: Infrastruktur (bis 06/2017)	Lawrenz (VPI)	Erarbeiten der Infrastrukturpunkte für den Masterplan SGV
2.12	AG 3 des Runden Tisches SGV: Rahmenbedingungen (bis 06/2017)	Lawrenz (VPI)	Erarbeiten der Punkte des Masterplanes SGV, die mit den Rahmenbedingungen zusammenhängen
2.13	AG Umsetzung Masterplan SGV (ab 06/2017)	Hüllen (VTG), Lawrenz (VPI)	Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans SGV
2.14	Zukunftsbündnis Schiene des BMVI	Lawrenz (VPI)	Stärkung des Verkehrsträgers Schiene

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
3. AVV			
3.1	VPI-Spiegelgruppe AVV	Swertz (ORV), Hamann (ARETZ), Zander (TWA), Brozy (On Rail), Münster (VTG), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen des VPI zu AVV-Fragen
3.2	Internal UIP-GCU WG	Bouters (ATIR Rail), Münster (VTG), Brozy (On 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 Werke	Villmann-Doll (Villmann-Gruppe), Elstner (Kaminski), Toschka (NRS), Silzer (RailMaint), Erpelding (CFL), Odler (ZELOS), Welling (F.Kiffe), Hunecke (WWB)	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	VPI-Steuerungsgruppe „Modul 08“	Reinshagen (ERMEWA SA), Feindert (GATX), Schiering (TWA), Elstner (Kaminski), Villmann-Doll (FWN), Lawrenz (VPI), Hommels (PP), Vaerst (WASCOSA AG)	Überarbeitung des bisherigen VPI-Standards mit dem Ziel einer höheren Marktdurchdringung
6. Lärm			
6.1	Sektor AG Lärm	Lawrenz (VPI)	Abstimmen der Sektorposition in Deutschland (VDV, VPI, DB Cargo, 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
6.2	Forum leise Bahnen der Allianz pro Schiene	Lawrenz (VPI)	Handlungsfelder für einen leiseren Schienenverkehr
6.3	AG 4 des Zukunftsbündnisses Schiene	Lawrenz (VPI)	Maßnahmen des Sektors für weniger Schienenlärm
7. Wirtschaftliche Effekte			
7.1	TC EE	Swertz (ORV), Saabel (Wascosa) durch UIP berufen	Ermitteln und Bewerten der wirtschaftlichen Folgen von EU-Auflagen
8. Sicherheit und Normung Tank			
8.1	Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB) beim BMVI	Kogelheide (GATX)	Koordinierung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
8.2	AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMVI	Kogelheide (GATX)	Technische Aspekte bei der Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene
8.3	AGGB „Drucktanks“ beim BMVI	Kogelheide (GATX)	Gefahrgutrechtliche Themen im Zusammenhang mit Drucktanks

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
8.4	Beirat des Normenausschusses Tankanlagen (NA-Tank) im DIN	Kogelheide (Beauftragter VPI)	Entscheiden über grundsätzliche und strategische Fragen, die Normung von Tankanlagen betreffend
8.5	NA 104-02-09 AA-Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte im NA-Tank	Kogelheide (Beauftragter VPI) Obmann, Schmidt (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte betreffen
8.6	NA 104-03-01 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – allgemein im NA-Tank	Kogelheide (Beauftragter VPI)	Bearbeiten aller Normen, die Grundsätzliches bei Tanks für Gefahrguttransporte betreffen
8.7	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
8.8	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
8.9	UIP TC Safety	Kogelheide (GATX), durch UIP benannt	Erarbeiten der UIP-Position zu allen Sicherheitsfragen, einschließlich CSM- und ECM-Zertifizierung
8.10	Gemeinsame Tagung RID/ADR	Behrens (GATX)	Stimmt EU-weite Regelungen zu Gefahrguttransporten auf der Straße (ADR) und der Schiene (RID) ab
8.11	RID-Fachausschuss	Kogelheide (GATX)	Stimmt EU-weite Regelungen zu Gefahrguttransporten auf der Schiene ab
8.12	RID-Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“	Kogelheide (GATX)	Behandelt EU-weit alle gefahrgutrechtlichen Fragen, die Tank- und Fahrzeugtechnik abdecken
8.13	RID/ADR Untergruppe BLEVE	Behrens (GATX)	Behandelt EU-weit alle gefahrgutrechtlichen Fragen, die Dampfexplosionen einer expandierenden siedenden Flüssigkeit abdecken
8.14	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
8.15	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)	alle Mitglieder der Technischen Kommission sowie Baumbach (WASCOSA AG), Bergmann (DB Cargo), Linowski, Mayer (GATX), Mandelli (Hupac), Nebendahl (ARETZ), Prahm (ERF), Rivière (ERMEWA SA), Saabel (WASCOSA AG), Sikorski (VDV), Streiff (BLS), Suter (J. Meyer), Tute (VTG), Perrey (VPI)	Return of Experience (REX) – Erfahrungsaustausch gemäß Artikel 5 Abs. 3 der ECM-Verordnung 779/2019
9.2	Fachautoren VPI-EMG	Boll, Dettmann, Gilliam, Sadowski, Tute (VTG), Gollentz (TPM3L), Linowski (Beauftragter des VPI), Fuchs (ERMEWA SA), Wagner (Axtone), Wassermann (WASCOSA AG)	Überarbeitung und Pflege des VPI-EMG
9.3	DGZIP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“	Perrey (VPI)	Fachliche Festlegungen zu Methoden und Regelungen bei ZIP im Industriesektor Eisenbahn

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
9.4	Nationale Spiegelgruppe TSI Noise+	Lawrenz (VPI)	Erarbeitet die deutsche Position zur Revision der TSI Noise+
9.5	Nationale Spiegelgruppe TSI Wag	Böttcher (ERR), Behrens (GATX)	Erarbeitet die deutsche Position zur Revision der TSI Wag
9.6	TC Interop	Wirtgen (VTG), Leiter des TC, durch UIP berufen	UIP-Arbeitsgruppe: Behandelt alle technischen Fragen, die mit Interoperabilität zusammenhängen
9.7	ERA-Arbeitsgruppe „Revision of TSI WAG“	Wirtgen (VTG)	Überarbeitung der TSI Waggon
9.8	JNSG Task Force Broken Wheels	Franke (VTG)	Untersuchung betreffend Vollräder

Normung im DIN-FSF und CEN/TC 256 – Lenkungsreis Fahrzeuge des BMVI

10.1	Lenkungsreis Fahrzeuge	Hüllen (VTG), Fehr (VPI)	Nationales Steuerungsgremium für alle Fragen, den Schienenverkehr betreffend (z. B. Zulassungsfragen, Sicherheitsanforderungen etc.)
10.2	AK Güterwagen	Hüllen, Wirtgen (VTG), Wilhelmi (Feldbinder), Perrey (VPI)	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen, den Eisenbahngüterwagen betreffend, erarbeitet
10.3	AK ZiP	Wirtgen (VTG)	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen zu ZiP (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 „Kordinierungsausschuss“	Perrey (VPI)	Festlegen der operativen übergreifenden Vorgehensweise in allen durch den DIN FSF abgedeckten Normen
10.7	NA 087 00 18 01 SO „Fahrzeugvermessung“	Linowski (Beauftragter VPI)	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
10.9	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-02-01 UA „Radsätze“	Gollentz (Beauftragter VPI), 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 „Bremsen“	Scholdan (ELH)	Bearbeiten aller Normen, die Bremsen betreffen
10.12	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-10 AA „Güterfahrzeuge“	Böttcher (ERR) Obmann, Behrens, Grünhagen (GATX)	Bearbeiten aller Normen, die speziell Güterfahrzeuge betreffen Spiegelgruppe zu CEN TC256/WG26
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“	Gahtow (VTG) Wagner (Axtone)	Bearbeiten aller Normen, die Kupplungen und Zug- und Stoßeinrichtungen betreffen

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
10.15	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15 AA „Zustand von Eisenbahnfahrzeugen“	Tute (VTG), Perrey (VPI), Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeiten aller Normen, die den Fahrzeugzustand regeln
10.16	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-01 UA „Grundlagen Fertigungstechnologie“	Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeiten aller Normen, die die grundlegenden Fertigungstechnologien betreffen
10.17	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-04 UA „Fahrwerk“	Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeiten aller Normen, die den Zustand von Fahrwerken betreffen
10.18	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-05 UA „Bremse“	Linowski (Beauftragter VPI)	Bearbeitung der deutschen Bremsnormen in Ergänzung zur EN
10.19	CEN/TC 256/WG 26 „Freight Wagons“	Böttcher (ERR), Convenor, Wieloch (TWA)	Bearbeiten aller Normen auf EU-Ebene, die Eisenbahngüterwagen betreffen
10.20	CEN/TC 256/SC 2 „Rolling Stock Products“	Böttcher (ERR)	Steuert die Normung auf EU-Ebene, rollendes Material betreffend
10.21	CEN/TC256 WG11 „Wheelsets“	Gollentz (Beauftragter VPI)	Europäische Normung zum Radsatz
10.22	CEN/TC 256 WG48 „Rolling Stock Maintenance“	Tute (VTG), Perrey (VPI)	Europäische Normung zur Instandhaltung
10.23	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-02 UA Fahrzeugaufbau u. Sondereinrichtungen	Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeitung nationaler Normen zum Fahrzeugaufbau



VPI-Mitglieder

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2019)	
1. 4 PL Central Station Deutschland GmbH, <i>Langenfeld*</i>	35. Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, <i>Berlin</i>
2. AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, <i>Düsseldorf</i>	36. Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, <i>Eisenhüttenstadt</i>
3. ajax Loktechnik GmbH & Co. KG, <i>Hamburg</i>	37. Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), <i>Koblenz</i>
4. AKN Eisenbahn GmbH, <i>Kaltenkirchen</i>	38. BWR Waggonreparatur GmbH, <i>Rastatt</i>
5. Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, <i>Dillingen/Saar</i>	39. CAF S.A., <i>Beasain (ES)</i>
6. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, <i>Karlsruhe</i>	40. Captrain Deutschland GmbH, <i>Dortmund</i>
7. ALSTOM Transport Deutschland GmbH, <i>Salzgitter</i>	41. CargoBeamer Rolling Stock GmbH, <i>Leipzig</i>
8. AlzChem Trostberg GmbH, <i>Unterneukirchen</i>	42. CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, <i>Bautzen</i>
9. Ingenieurbüro Andreas Kroll, <i>Böbingen</i>	43. CFL technics S.A., <i>Petange (LU)</i>
10. APRIXON Information Services GmbH, <i>Hamburg</i>	44. CHEMET S.A., <i>Tarnowski Góry (PL)</i>
11. ARETZ GmbH & Co. KG, <i>Krefeld</i>	45. Chemion Logistik GmbH, <i>Dormagen</i>
12. ARS Altmann AG, <i>Wolnzach</i>	46. Chemtura Organometallics GmbH, <i>Bergkamen</i>
13. arxes-tolina GmbH, <i>Berlin</i>	47. Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>
14. ASTRA RAIL Industries S.A., <i>Arad (RO)</i>	48. CMI Traction S.A., <i>Antwerpen (BE)</i>
15. AStrans Waggon-Service GmbH, <i>Bottrop</i>	49. COGNID Telematik GmbH, <i>Dortmund</i>
16. Ateliers de Basse-Ham, <i>Yutz (FR)</i>	50. Combo WagonService BV, <i>Born (NL)</i>
17. ATIR-RAIL Gestion SAS, <i>Paris (FR)</i>	51. Covestro GmbH, <i>Leverkusen</i>
18. Augsburger Localbahn GmbH, <i>Augsburg*</i>	52. Crossrail Benelux NV, <i>Antwerpen (BE)</i>
19. Autotransport Service A/S, <i>Lierstranda (NO)</i>	53. CTL Logistics GmbH, <i>Berlin*</i>
20. AWW-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, <i>Leipzig</i>	54. DAHER PROJECTS GmbH, <i>Hanau</i>
21. Axtone GmbH, <i>Neitersen</i>	55. DB Cargo BTT GmbH, <i>Mainz</i>
22. B&B Railfusion GmbH, <i>Dortmund</i>	56. DB Cargo Polska S.A., <i>Rybnik (PL)</i>
23. B & V Leipzig GmbH, <i>Leipzig*</i>	57. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>
24. Bahnbau Weidlich GmbH & Co. KG, <i>Heinsdorfergrund</i>	58. Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, <i>Harpstedt</i>
25. Basell Polyolefine GmbH, <i>Wesseling</i>	59. Deutsche Plasser Bahnbaumaschinen GmbH, <i>München</i>
26. BASF SE, <i>Ludwigshafen</i>	60. Deutsche Transfesa GmbH, <i>Kehl</i>
27. BBL Technik GmbH, <i>Hannover</i>	61. DGZFP Ausbildung und Training GmbH, <i>Wittenberge</i>
28. Beacon Rail Leasing, <i>Luxemburg (LU)*</i>	62. DIV Dienstleistungsges. für Intermodale Verkehre GmbH, <i>Hannover</i>
29. Bentheimer Eisenbahn AG, <i>Nordhorn</i>	63. Dow Olefinverbund GmbH, <i>Schkopau</i>
30. Bige Holding Kft., <i>Szolnok (HU)</i>	64. DS-Mineralöl GmbH, <i>Bremen</i>
31. BLG Railtec GmbH, <i>Uebigau-Wahrenbrück</i>	65. duisport rail GmbH, <i>Duisburg</i>
32. Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, <i>Bochum</i>	66. Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., <i>Slavonski Brod (HR)</i>
33. BONATRANS GROUP a.s., <i>Bohumin (CZ)</i>	67. Duroc Rail AB, <i>Lulea (S)</i>
34. BP Europa SE, <i>Bochum</i>	68. Eiffage Rail France, <i>Vélizy Villacoublay (FR)</i>

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2019)

69. Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, <i>Zeven</i>	101. Greenbrier Germany GmbH, <i>Leipzig</i>
70. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland Oldenburg mbH, <i>Aurich</i>	102. Gunvor Deutschland GmbH, <i>Ingolstadt</i>
71. ELH Eisenbahnaufwerke Halle GmbH & Co. KG, <i>Landsberg OT Queis</i>	103. Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH, <i>Oberhausen</i>
72. Erfurter Bahnservice GmbH, <i>Erfurt</i>	104. Häfen und Güterverkehr Köln AG, <i>Köln</i>
73. ERMEWA SA, <i>Berlin</i>	105. Hafen Krefeld GmbH & Co.KG, <i>Krefeld</i>
74. ERMEWA SA, <i>Prag (CZ)</i>	106. Hamburg Port Authority, <i>Hamburg</i>
75. ERR European Rail Rent GmbH, <i>Duisburg</i>	107. Hanse Waggon UG, <i>Bremen</i>
76. ESSO Deutschland GmbH, <i>Hamburg</i>	108. Havelländische Eisenbahn AG, <i>Berlin</i>
77. ETF, <i>Beauchamp (FR)</i>	109. Heavy Haul Power International GmbH, <i>Erfurt</i>
78. ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, <i>Bönen</i>	110. HELFROM GmbH, <i>Frankfurt am Main</i>
79. ETZ Betriebs GmbH (ETZ), <i>Herne</i>	111. Henkel AG & Co. KGaA, <i>Düsseldorf</i>
80. eurailpool GmbH, <i>Ismaning</i>	112. Hering Bahnbau GmbH, <i>Burbach (OT Holzhausen)</i>
81. EuroMaint Rail AB, <i>Solna (SE)</i>	113. HFG Transport-Technik GmbH, <i>Lauchhammer-Süd</i>
82. European Rail Forces BVBA, <i>Antwerpen (BE)</i>	114. HLG – Holzlogistik und Güterbahn GmbH, <i>Bebra*</i>
83. Evonik Services GmbH, <i>Hanau</i>	115. InfraLeuna GmbH, <i>Leuna</i>
84. Evonik Technology & Infrastructure GmbH, <i>Marl</i>	116. InfraserV GmbH & Co. Höchst KG, <i>Frankfurt/Main</i>
85. Express Group a.s., <i>Bratislava (SK)</i>	117. InfraServ Wiesbaden Technik GmbH & Co. KG, <i>Wiesbaden*</i>
86. Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, <i>Münster</i>	118. Interporto Bologna SpA, <i>Interporto Bologna (IT)</i>
87. Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>	119. INVEHO UAB, <i>Bapaume (FR)</i>
88. Fels-Werke GmbH, <i>Goslar</i>	120. INVEHO UAP, <i>Miramas (FR)</i>
89. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, <i>Blankenburg/Harz</i>	121. INVEHO USV, <i>Villeneuve le Roi (FR)</i>
90. FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, <i>Augsburg</i>	122. Italy Rail S.r.l., <i>Guastalla (IT)</i>
91. Franz Kaminski Waggonbau GmbH, <i>Hameln</i>	123. JOSEF MEYER Rail AG, <i>Rheinfelden (CH)</i>
92. Freunde des VPI, <i>Osnabrück</i>	124. Jungenthal-Waggon GmbH, <i>Hannover*</i>
93. FWB Fahrzeugwerk Brandenburg, <i>Brandenburg</i>	125. kasasi GmbH, <i>Kempten</i>
94. FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, <i>Ellrich OT Woffleben</i>	126. KINEX BEARINGS, a.s., <i>Bytca (SK)</i>
95. GATX Rail Austria GmbH, <i>Wien (AT)</i>	127. KLV Wheelco SA, <i>Paradiso-Lugano (CH)</i>
96. GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i>	128. Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, <i>München</i>
97. Gepor SAS, <i>Florange (FR)</i>	129. KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, <i>Bonn</i>
98. GMH Bahn + Service GmbH, <i>Georgsmarienhütte</i>	130. Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, <i>Leipzig</i>
99. Göhmann & Co. GmbH, <i>Moers-Hülsdonk</i>	131. KOVIS d.o.o., <i>Brezice (SL)</i>
100. Grampet Debreceni Vagonyár Kft, <i>Debrecen (HU)</i>	132. Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG, <i>Berlin</i>

VPI-Mitglieder

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2019)	
133. Lausitz Energie Bergbau AG, <i>Spremberg OT Schwarze Pumpe</i>	166. ORLEN KolTrans S.A., <i>Plock (PL)</i>
134. LEGIOS Loco a.s., <i>Louny (CZ)</i>	167. ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, <i>Moers</i>
135. LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, <i>Göppingen</i>	168. Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, <i>Celle</i>
136. Les Ateliers Des Flandres, <i>Hazebrouck (FR)</i>	169. OV-Odrzavanje vagona d.o.o. <i>Zagreb, Cakovec (HRV)</i>
137. Linde Aktiengesellschaft, <i>Pullach</i>	170. OVEG mbH, <i>Schwandorf</i>
138. Lineas Group nv/sa, <i>Brüssel (BE)</i>	171. OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, <i>Weiden</i>
139. LOCON SERVICE GMBH, <i>Pinnow</i>	172. PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., <i>München</i>
140. Lokomotion GmbH, <i>München</i>	173. PROTOR S.A., <i>Zabrze (PL)</i>
141. LORMAFER S.A., <i>Creutzwald (FR)</i>	174. R.B.S. Kirchweyhe Reinigen-Beschichten-Strahlen GmbH, <i>Weyhe-Kirchweyhe*</i>
142. LOTOS Kolej Sp. z o.o., <i>Danzig (PL)</i>	175. Rail Cargo Logistics – Germany GmbH, <i>Frankfurt am Main</i>
143. LTH Waggonwerkstatt GmbH, <i>Arneburg</i>	176. Rail Clinic s.r.o., <i>Prag (CZ)</i>
144. LWS Lappwaldbahn Service GmbH, <i>Weferlingen</i>	177. Rail-Tec GmbH, <i>Bremen</i>
145. Mantena AS, <i>Oslo (NO)</i>	178. Rail Triage BVBA, <i>Herentals (BE)</i>
146. MEDWAY – Maintenance & Repair, <i>Entroncamento (PRT)</i>	179. Rail Wagon Services (RWS) b.v., <i>Hendrik Ido Ambacht (NL)</i>
147. Mercitalia Intermodal S.p.A., <i>Milano (IT)</i>	180. Rail4Rent, <i>Neerpelt (BE)</i>
148. Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, <i>Rijsbergen (NL)</i>	181. Railistics GmbH, <i>Dessau-Roßlau</i>
149. MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, <i>Gottesgabe</i>	182. RailMaint GmbH, <i>Delitzsch</i>
150. MG Valdunes SAS, <i>Trith Saint Leger (FR)</i>	183. Railpool GmbH, <i>München</i>
151. Miner Enterprises Inc., <i>Geneva (USA)</i>	184. RailQ Der Instandhaltungsmanager, <i>Wedemark</i>
152. Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, <i>Merseburg</i>	185. RailRelease B.V., <i>ND Rotterdam – Pernis (NL)</i>
153. Modalis S.A.S., <i>Aix-en-Provence (FR)</i>	186. Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, <i>Neukirchen-Vluyn</i>
154. Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), <i>Kirchheim/Teck</i>	187. RailTraining GmbH, <i>Hameln</i>
155. Mozdony és Vasúti Järm javító Kft., <i>Szombathely (HU)</i>	188. RCM Rail Care and Management GmbH, <i>München</i>
156. Netinera Werke GmbH, <i>Neustrelitz</i>	189. Rembrandtin Lack GmbH NFG. KG, <i>Wien (AT)</i>
157. NetRail AB, <i>Paarp (SE)</i>	190. RheinCargo GmbH & Co. KG, <i>Neuss</i>
158. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, <i>Neuss</i>	191. ROLANFER MATERIEL FERROVIAIRE, <i>Yutz (FR)</i>
159. Nexxiot, <i>Zürich (CH)</i>	192. Rosneft Deutschland GmbH, <i>Berlin</i>
160. Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, <i>Moers</i>	193. RSK Beheer B.V., <i>Bergen op Zoom (NL)</i>
161. Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH, <i>Niebüll</i>	194. RYKO a.s., <i>Decin (CZ)</i>
162. Nordic Rail Service GmbH, <i>Lübeck</i>	195. RZV Cakovec GmbH, <i>Cakovec (HR)</i>
163. On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, <i>Mettmann</i>	196. Saar Stahlbau GmbH, <i>Saarbrücken-Burbach</i>
164. On track GmbH, <i>Krefeld</i>	197. SAM – SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., <i>Bratislava (SK)</i>
165. OOO TD EPK, <i>Moskau (RU)</i>	198. SDH FER, <i>St. Denis de l'Hotel (FR)</i>

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2019)	
199. SEA-rail NV, Meer (BE)	227. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Salzgitter
200. SEMA Aktiengesellschaft, Celle	228. VH-Rail, Bremen
201. SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau	229. voestalpine Railpro BV, AB Hilversum (NL)
202. Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg	230. VRS Vossloh Rail Services GmbH, Hamburg
203. Siemens AG, Braunschweig	231. VTG Aktiengesellschaft, Hamburg
204. Sim Boerema B.V., GJ Franeker (NL)	232. VTG Rail Europe GmbH, Hamburg
205. SITFA S.p.A., Moncalieri (IT)	233. W.S. Werkstoff Service GmbH, Essen
206. SKF GmbH, Schweinfurt	234. Wabtec Europe GmbH, Brunn am Gebirge (AT)
207. SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., Bratislava (SK)	235. waggon24 GmbH, Berlin
208. SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, Neubrandenburg	236. Waggonbau Altenburg GmbH, Altenburg
209. SOGEEFER S.A., Hagondange (FR)	237. waggonservice WSG mbH, Berlin
210. Spoorrijzer Materieel Management en Onderhoud B.V., Rotterdam (NL)	238. Wagony Swidnica Sp. z o.o., Olawa (PL)
211. Städtische Häfen Hannover, Hannover	239. WASCOSA AG, Luzern (CH)
212. SZ – Tovorni promet, d.o.o., Ljubljana (SL)	240. Werner Ditzinger GmbH, Braunschweig
213. TABOR Debica Sp. z o.o., Debica (PL)	241. Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Leipzig
214. TankMatch Rail Hamburg GmbH, Hamburg	242. Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt
215. TATRAVAGÓNKA a.s., Poprad (SK)	243. WHEELTEC Eisenbahntechnik, Kamp-Lintfort
216. TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, Lutherstadt Wittenberg	244. Wi-NEU Lokinstandsetzung, Moers
217. TOTAL Deutschland GmbH, Berlin	245. WISAG Produktionsservice GmbH, Senftenberg/OT Brieske
218. TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., Debrecen (HU)	246. ZELOS s.r.o., Trnava (SK)
219. TOUAX RAIL LTD, Puteaux (FR)	247. Zelvoz 026 d.o.o., Smederevo (SRB)
220. Transdev Instandhaltung GmbH, Husum	248. ZEROS GmbH, Berlin*
221. TRANSWAGGON GmbH, Hamburg	249. ZOS Trnava, a.s., Trnava (SK)
222. TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln	250. Zürcher Bau GmbH, Meißenheim
223. Tyczka Gase GmbH, Geretsried	251. Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Burgkirchen
224. UKL IT & Logistik GmbH, Bad Driburg	252. Zweckverband für Abfallwirtschaft in Nordwest-Oberfranken, Dörfles-Esbach
225. Velox Services B.V., Roosendaal (NL)	253. Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, Erlangen
226. Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. - VDEF, Halle (Saale)	

* Kündigung zum 31.12.2019

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

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	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
AFWP	Association Française des Wagons de Particuliers (Französische Privatgüterwagen-Union)	DAK	Digitale Automatische Kupplung
AGGB	Ausschuss Gefahrgutbeförderung beim BMVI	DGMK	Deutsche Wissenschaftliche Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle e. V.
AVB	Allgemeine Verkaufsbedingungen	DGZfP	Deutsche Gesellschaft für Zerstörungsfreie Prüfung e. V.
AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen	DG TREN	Direction générale de l'énergie et des transports (Generaldirektion Verkehr und Energie der EU-Kommission)
BAM	Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung	DIN-FSF	Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge im DIN
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	EBA	Eisenbahn-Bundesamt
Cefic	European Chemical Industry Council	EBC	Eisenbahn-Cert (Notified Body Interoperability)
CEN	Comité Européen de Normalisation (Europäisches Komitee für Normung)	EBNeuOG	Eisenbahn-Neuordnungsgesetz
CER	Verband der Europäischen Bahnen	EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
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	ECCM	European Common Criteria for Maintenance of freight wagons (Gemeinsame europäische Kriterien für die Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen)
CIT	Comité international des transports ferroviaires (Internationales Eisenbahntransportkomitee)	ECM	Entity in Charge of Maintenance (= für die Instandhaltung zuständige Stelle)
COTIF	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr)	EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
CRM	Customer-Relationship-Management	ERA	Weiterhin offiziell gültige Abkürzung für die Europäische Eisenbahnagentur
CSM	Common Safety Methods (Gemeinsame Sicherheitsmethoden)	ERATV	European Register of Authorised Types of Vehicles
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	ERFA	European Rail Freight Association (Europäischer Schienengüterverkehrsverband)

Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)	Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)
ErfA	Erfahrungsaustausch	RID	Règlement concernant le Transport international Ferroviaire des marchandises dangereuses (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter); Anhang C zum COTIF
ETCS	European Train Control System	RISC	Railway Interoperability and Safety Committee
EU	Europäische Union	RIV	Regolamento Internazionale Veicoli (Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen)
EUAR	European Union Agency for Railways – neue Bezeichnung der ERA im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets	RSRD ²	Rolling Stock Reference Database (Referenzdatenbank für Fahrzeuge)
EVIC	European Visual Inspection Catalogue (Europäischer Sichtprüfungskatalog)	SGV	Schienengüterverkehr
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	SMS	Sicherheitsmanagement-System
EWT	European Wheelset Traceability (Europäische Radsatzverfolgbarkeit)	SNB	Schiennetz-Nutzungsbedingungen
FTB	Fachtechnische Begutachtung der VERS	SQAS	Safety and Quality Assessment System (Sicherheits- und Qualitäts-Bewertungssystem des Europäischen Chemischen Industrieverbandes Cefic)
GG-Sohle	Grauguss-Bremsklotzsohle	TAF	Telematikanwendungen für den Eisenbahngüterverkehr
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff	TEN	Trans European Networks
IBG	Inbetriebnahmegenehmigung	TIS	Technischer Innovationskreis Schienengüterverkehr
JNS	Joint Network Secretary	TIV	Technische Informationsveranstaltung
K-Sohle	Kunststoffverbund-Bremsklotzsohle	TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
LaTPS	Lärmabhängiges Trassenpreissystem	UBA	Umweltbundesamt
LL-Sohle	Kunststoffverbund-Bremsklotzsohle, kompatibel zur GG-Sohle (LL = Low Low)	UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband)
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB Netz AG	UIP	UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l. (Internationale Privatgüterwagen-Union)
MoU	Memorandum of Understanding (Absichtserklärung)	UNIFE	Europäischer Eisenbahnindustrie-Verband
NA-Tank	Normenausschuss Tankanlagen (beim DIN)	VCI	Verband der Chemischen Industrie
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	VDB	Verband der Bahnindustrie in Deutschland
NEE	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
NNTR	Notified National Technical Rules	VERS	VPI European Rail Service GmbH
NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde im Sinne des EU-Rechts; in Deutschland: Eisenbahn-Bundesamt EBA)	VPI-EMG	VPI European Maintenance Guide
OBU	On Board Unit	WDB	Wagon Data Base (Wagendatenbank)
OSS	One-Stop-Shop	ZIP	Zerstörungsfreie Prüfung
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les Transports internationaux Ferroviaire (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr)		

IMPRESSUM

**VPI – uns interessiert,
was Sie bewegt**

Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

Mattentwiete 5
20457 Hamburg
Telefon: +49 40 2265921-0
Telefax: +49 40 2265921-19
E-Mail: mail@vpihamburg.de
Website: vpihamburg.de
USt-IdNr.: DE 814871455

Verantwortlich für den Inhalt

Malte Lawrenz

Konzept und Text

elbgold | Büro für Außenwirkung
elbgold.biz

Layoutkonzept und Gestaltung

Menneken's Communications
mennekens.de

Ihr direkter Draht zu uns



Malte Lawrenz

Vorsitzender
Telefon: +49 40 2265921-0
E-Mail: lawrenz@vpihamburg.de



Heiko Radke

Generalsekretär
Telefon: +49 40 2265921-21
E-Mail: radke@vpihamburg.de



Karl-Heinz Fehr

Justiziar
Telefon: +49 40 2265921-31
E-Mail: fehr@vpihamburg.de



Armin Perrey

Technischer Koordinator
Telefon: +49 40 2265921-41
E-Mail: perrey@vpihamburg.de



Cornelia Audran

Office Management / Buchhaltung, Mitglieder
Telefon: +49 40 2265921-11
E-Mail: audran@vpihamburg.de



Annika Becker

Office Management / Fachtechnische Begutachtungen
Telefon: +49 40 2265921-12
E-Mail: becker@vpihamburg.de



Nicola Hilgeland

Office Management / VPI-EMG
Telefon: +49 40 2265921-13
E-Mail: hilgeland@vpihamburg.de



Joachim Wirtgen

Geschäftsführer VERS
Telefon: +49 40 2265921-61
E-Mail: wirtgen@vpi-vers.eu



Thomas Schulte-Zweckel

Leiter Fachtechnische Begutachtungen
Telefon: +49 40 2265921-42
E-Mail: schulte-zweckel@vpi-vers.eu

Fotonachweis

AdobeStock

Titel, Seite 14, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 44, 83

Alexander Doehring

Seite 37

Allianz pro Schiene/Lukas Schramm

Seite 39

Allianz pro Schiene/Stephan Röhl

Seite 38

Enrico Schick

Seite 5, 64, 84, 102

Hartmut Zielke

Seite 13, 20, 21, 22, 42, 43, 66, 67

iStock

Seite 25, 36

LOG Hannover Endwagen

Langschienen-Transporteinheit

Seite 75

Martin Egbert

Titel, Seite 8, 11, 27, 32, 55, 57, 72

UIP

Seite 24

VDV/Boris Trenkel

Seite 40

VPI

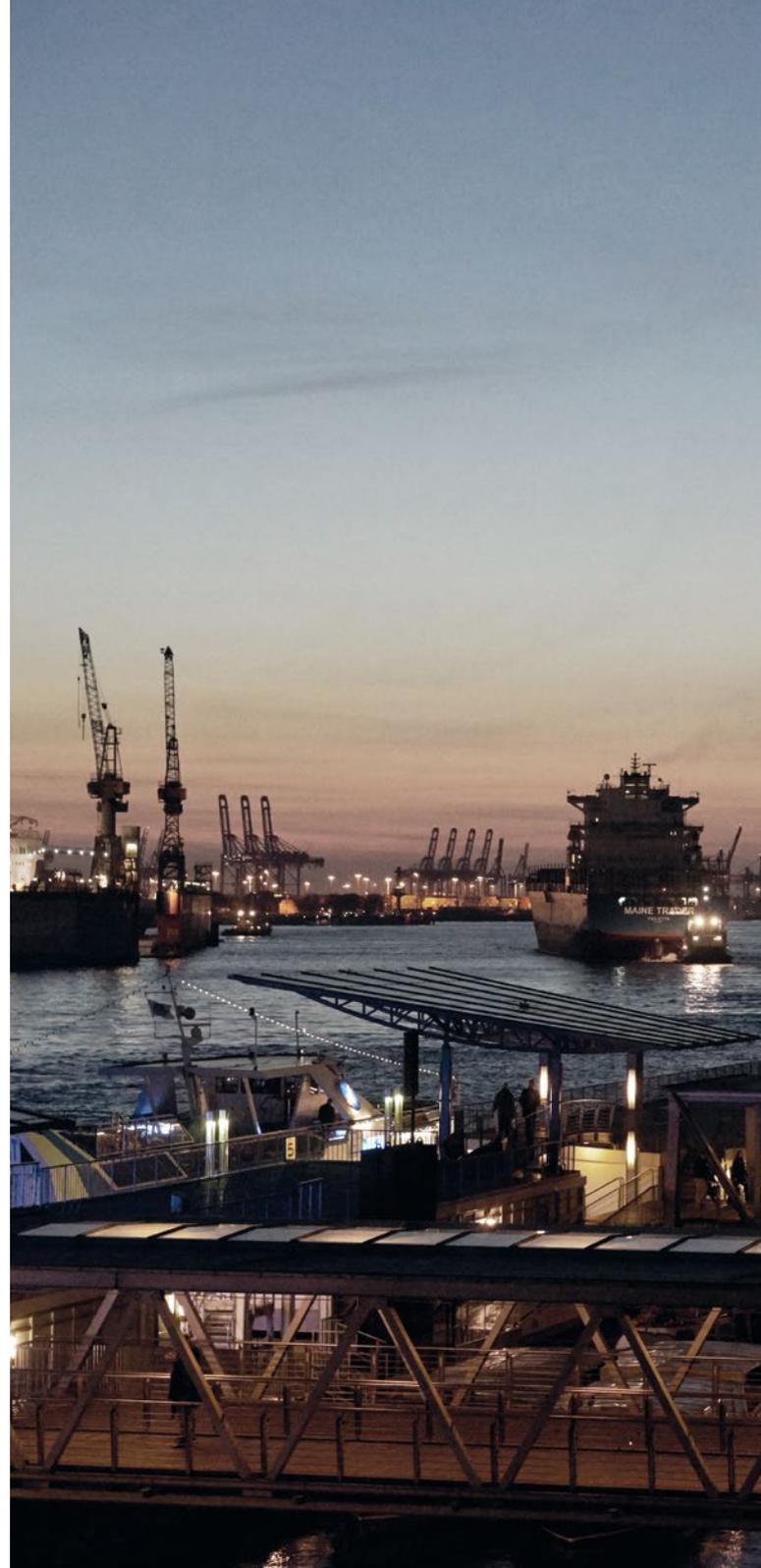
Seite 69, 103

VTG AG

Titel, Seite 2, 7, 28, 30, 47, 48, 51, 58, 78, 63, 71, 78, 79, 86, 89, 95

WASCOSA AG

Seite 23





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

Vorsitzender: Malte Lawrenz
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg

Telefon: +49 40 2265921-0
Telefax: +49 40 2265921-19
E-Mail: mail@vpihamburg.de
Internet: vpihamburg.de