

**Jahresbericht
2024 – 2025**

**24
25**



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





Inhalt

06 VORWORT

08 POLITIK UND MARKT

Leistungsträger Schiene

Die Schiene braucht politische Priorität
Drei Jahre Ampel: Signal auf Grün?
3 Kernforderungen zur Bundestagswahl 2025

16 Die Schiene im Wettbewerb

In schwierigem Umfeld gut behauptet
Marktanteil 2023 stabil
Transportaufkommen 2023
Licht am Horizont?
Special: „Trends am Transportmarkt“
Fünf Fragen an Maria Leenen, SCI Verkehr

22 Fokus Infrastruktur

Engstelle Schienennetz
Korridorsanierung – taugt das Konzept?
Ohne Ausbau geht es nicht
DB InfraGO: Webfehler im Gepäck
Bahnbündnis fordert Trennung von Netz und Betrieb
Toxische Trassenpreise: Wagenhalter schlagen Alarm!

28 Sorgenkind DB Cargo

Reformbedarf beim größten Player
Special: „Beihilfverfahren gegen DB Cargo und SNCF Fret“
Gastbeitrag Dr. Carsten Jennert

32 DAK

Zukunft ankoppeln

Die DAK macht den Unterschied
Top-5-Fortschritte in Sachen DAK
DACFIT – die VERS ist dabei
Tempo machen für die DAK
Renew: Update für den Sektor

44 TECHNIK UND RECHT

Expertise für praxisnahe Lösungen

AVV – klare Regeln für komplexe Fragen
Schulungsprogramm AVV
DIN: Normen setzen Standards
Technische Kommission
ZfP-Intervalle zeigen Wirkung
JNS Task Force Groups
TIV 2024: Verkehrspolitik

54 VERS

Stark, smart und serviceorientiert

Gut aufgestellt für die Zukunft
Premiere InnoTrans
VPI-EMG auf Wachstumskurs
Neues Redaktionstool gestartet
FtB: Werkstätten auf dem Prüfstand
Digitale Werkstattkarte
Geprüft, bewertet, freigegeben
Unser Auditoren-Team
Erfahrungsaustausch mit Mehrwert
Zertifizierungen: One-Stop-Shop
Aktiv als ECM-Zertifizierer
VERS-Schulungsprogramm
Neu: eigener Schulungsraum

70 VPI INTERN

Der VPI verbindet

Get Together und Neujahrsempfang
VPI-MV 2024
Starkes Team
Infos aus erster Hand
Meilenstein: 300 Mitglieder

80 GREMIEN UND VERZEICHNISSE

Organe des VPI
Vertretung in Arbeitsgremien
VPI-Mitgliederverzeichnis

100 ABKÜRZUNGEN

102 KONTAKT

103 BILDNACHWEISE & IMPRESSUM



08

Leistungsträger Schiene

Starke Leistung, aber es geht mehr – vorausgesetzt, die Rahmenbedingungen stimmen. Damit der umweltfreundlichste Verkehrsträger seine Stärken voll ausspielen kann, müssen Modernisierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur vorankommen. Die Branche fordert Planungssicherheit von der Politik.



GASTBEITRAG

18

Trends am Transportmarkt

Hinter den Zahlen zu Marktanteilen und Transportvolumen verbergen sich vielfältige Marktentwicklungen. Wir haben bei Maria Leenen von SCI Verkehr nachgefragt, welche Trends Wagenhalter im Auge behalten sollten.



44

Expertise für praxisnahe Lösungen

In über 65 Arbeitsgremien bringen wir das Fach- und Praxiswissen der Branche ein. Wir vertreten erfolgreich die Interessen der Wagenhalter, zum Beispiel in den Arbeitsgruppen des AVV. Unsere Technische Kommission ist meinungsbildend in Fragen der Waggon- und Instandhaltungstechnik.



32

Zukunft ankoppeln

Die DAK macht den Unterschied, wenn es um Effizienz im Schienengüterverkehr geht. Wir haben uns nach den aktuellen Top-5-Fortschritten auf dem Weg zu einer europäischen Einführung erkundigt und stellen unser Engagement im Projekt DACFIT vor.



54

Stark, smart und serviceorientiert

600 VPI-EMG-Bezieher, 300 fachtechnisch begutachtete Werkstätten: Die Angebote unserer Servicegesellschaft VERS kommen gut an. Das gilt auch für das wachsende Portfolio an Zertifizierungsleistungen.

„Ob wir bei der Modernisierung der Schieneninfrastruktur endlich das nötige Tempo erreichen, ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit der Branche.“



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Deutschland hat eine neue Bundesregierung. „Verantwortung für Deutschland“ lautet der Titel des Koalitionsvertrages, der ihr als Arbeitsgrundlage dient. Sie hat die Modernisierung der Infrastruktur zu einer ihrer prioritären Zukunftsaufgaben erklärt – und mit einem Sondervermögen von 500 Milliarden Euro den nötigen finanziellen Spielraum geschaffen, um den über Jahrzehnte aufgelaufenen Sanierungsstau abzubauen. Das sind gute Nachrichten, die mich zuversichtlich stimmen. Dem neuen Verkehrsminister Patrick Schnieder wünsche ich eine glückliche Hand bei der Umsetzung des gesteckten Ziels, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Jetzt kommt es darauf an, schnell ins Machen zu kommen. Denn ob wir beim Ausbau und der Sanierung der Schieneninfrastruktur endlich das nötige Tempo erreichen, wird entscheidend für die Zukunftsfähigkeit der Branche und die wirtschaftliche Planung unserer Mitgliedsunternehmen sein.

Doch es sind nicht nur infrastrukturelle Fragen, die uns beschäftigen: Auch die weltwirtschaftliche Entwicklung, strukturelle Veränderungen auf dem Transportmarkt und die Zukunft von DB Cargo als europäischem Marktführer spielen eine zentrale Rolle. In unserem Jahresbericht beleuchten wir in zwei Gastbeiträgen ausgewiesener Experten aktuelle Logistiktrends und mögliche Folgen des laufenden EU-Beihilfeverfahrens.

Mittlerweile sind über 300 Unternehmen Mitglied im VPI. Als Verband verstehen wir uns als Zukunftsgestalter, aber auch als Dienstleister für unsere Mitgliedsunternehmen. Ein gewichtiger Grund für die Attraktivität des VPI sind die Leistungen unserer Servicegesellschaft VERS und die fachliche Expertise, die wir beispielsweise in unserer Technischen Kommission bündeln und in die Gremien der Branche einbringen.

Im vergangenen Jahr hat die VERS ihr Leistungsspektrum weiter erfolgreich ausgebaut – etwa im EU-Projekt DACFIT oder mit dem One-Stop-Shop für Zertifizierungen. Ihr Kernprodukt, der Maintenance Guide VPI-EMG, überzeugt die Branche. Das bestätigen unter anderem zwei Zahlen, über die ich mich sehr freue: Mehr als 600 Betriebe beziehen europaweit unsere Instandhaltungsempfehlungen, und über 300 Werkstätten haben sich für die Arbeit mit dem VPI-EMG zertifizieren lassen. Auch darüber berichten wir in dieser Ausgabe.

Viel Spaß bei der Lektüre unseres Jahresberichts 2024/25 wünscht Ihnen

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

LEISTUNGSTRÄGER SCHIENE



Die Verkehrsleistung des Güterverkehrs in Deutschland hat sich in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt. Und auch für die Zukunft stehen die Prognosen auf Wachstum. Die Schiene bietet Antworten, um die steigenden Gütermengen zuverlässig und zugleich klimafreundlich zu transportieren. Damit sie ihre Leistungsfähigkeit ausspielen kann, gehören Modernisierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur ganz oben auf die Agenda.

Fahrt aufnehmen mit der Schiene

Die Wirtschaft stärken, den Klimaschutz voranbringen: Die neue Bundesregierung steht vor der Aufgabe, das Umfeld für nachhaltiges Wachstum zu gestalten und eingeleitete Transformations- und Modernisierungsprozesse fortzuführen. Dazu gehört ein starker Schienengüterverkehr als Backbone der Logistikketten in Deutschland und Europa. Das Sondervermögen Infrastruktur, das die neue Koalition in Berlin auf den Weg gebracht hat, bietet die Chance, den Sanierungsstau bei der Schiene abzubauen. Und es eröffnet die Möglichkeit, Planungen auf verlässliche, mehrjährige Finanzierungszusagen zu stützen.

Schiene schafft Zukunft

„Vorrang für die Schiene“ lautete das Leitmotiv für die Verkehrspolitik, die die Ampel sich 2021 in ihren Koalitionsvertrag geschrieben hatte. Nicht alles, was angekündigt worden ist, wurde umgesetzt. Dennoch, die Branche spürte Rückenwind. Mit dem Ende der Ampelregierung ist nun offen, wie ein Verkehrsministerium unter neuer Führung die Verkehrspolitik ausrichtet. Wir meinen: Wer den Standort Deutschland stärken will, ist gut beraten, die Schiene als Verkehrsträger der Zukunft auszubauen.

Politische Priorität auf die Schiene

Das Transportaufkommen wird weiter wachsen, trotz konjunktureller Einbrüche. Darauf müssen wir uns einstellen. Eine starke Schiene leistet

ihren Beitrag dazu. Der Sektor hat in den vergangenen Jahren seine Prozesse modernisiert und treibt Maßnahmen zur Effizienzsteigerung voran. Zu einer starken Schiene gehört zwingend eine leistungsfähige Infrastruktur.

Das über Jahrzehnte vernachlässigte Schienennetz ist der größte Hemmschuh für die Stärkung des Verkehrsträgers – das gilt für den Zustand von Gleisen und Weichen ebenso wie für die Digitalisierung und Elektrifizierung von Strecken. Die Sanierung der maroden Schieneninfrastruktur ist eine gewaltige Aufgabe und mit großen Investitionen verbunden. Aber sie ist unumgänglich – und sie rechnet sich für den Wirtschaftsstandort.

Wirtschaftsstandort und Klimaschutz stärken

Die Schiene kann beides: Modernisierung und Ausbau der Eisenbahn stärken den Wirtschaftsstandort und bringen gleichzeitig die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voran. Das ist bitter nötig, denn der Beitrag des Verkehrs zur Minderung der CO₂-Emission steht aus. Noch immer ist der Verkehr in Deutschland für über 20 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Welches Potenzial die Schiene hier bietet, machen zwei Zahlen deutlich: 80 Prozent weniger CO₂-Emission verursacht ein Güterzug im Vergleich zum Lkw pro transportierte Tonne. Ein Güterzug ersetzt bis zu 52 Lkw.



Drei Jahre Ampel Signal auf Grün?

Hat die Ampel die Schiene und insbesondere den Schienengüterverkehr vorangebracht? Schaltete die Regierung 2024 und in den vorangegangenen Jahren ihrer Amtszeit auf Grün für den umweltfreundlichsten Verkehrsträger? Die Antwort auf diese Frage ist auch eine der Perspektive. Gleicht man die Leistungen mit den Ergebnissen der vorangegangenen Legislaturperioden ab, so fällt die Bilanz positiv aus. Bewertet man die Erfolge vor der Folie der Herausforderungen und Aufgaben, die es anzupacken galt und gilt, ist das Ergebnis weniger zufriedenstellend.

Zur positiven Bilanz der Ampel im Jahr 2024 gehört

Finanzen

Im Haushalt 2024 wurden erstmals mehr Mittel für den umweltfreundlichen Verkehrsträger eingeplant als für die Straße. Auf rund 17 Milliarden Euro bezifferten sich die Mittel, die für die Schieneninfrastruktur bereitgestellt wurden. Das ist ein beachtlicher Hochlauf: Von 115 Euro im Vorjahr stiegen die Pro-Kopf-Investitionen in die Schiene voraussichtlich auf rund 200 Euro im Jahr 2024.

Ein Meilenstein: Die Mauteinnahmen aus der Straße können seit 2024 im Sinne von „Verkehr finanziert Verkehr“ verwendet werden. Es wurde Geld in die Hand genommen für die Trassenpreisförderung und für die Sicherung des Einzelwagenladungsverkehrs.

Infrastruktur

Mit dem Konzept der Korridorsanierung wurde ein erfolgversprechender Ansatz entwickelt, dessen Umsetzung durch das im vergangenen Jahr verabschiedete Bundesschienenwegeausbaugesetz ermöglicht wurde. Die Riedbahn-Sanierung wurde 2024 als Pilotprojekt erfolgreich realisiert.

Im Januar 2024 erfolgte die Gründung der InfraGO. Die Netzsparte der DB wurde in die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte überführt mit der Option zu stärkerer Steuerung und Kontrolle durch den Bund.

Innovation + Digitalisierung

Die Ampel hatte sich nicht nur klar zur Digitalen Automatischen Kupplung als Schlüsseltechnologie für einen effizienten Schienengüterverkehr bekannt, sie hat auch Engagement gezeigt und Projekte wie den Demonstratorzug DAC4EU unterstützt.

Schiene stärken

3 Kernforderungen zur Bundestagswahl 2025

Wer die Schiene zukunftsfest machen will, steht weiter vor großen Aufgaben. Eine der wesentlichen Herausforderungen der anstehenden Transformation lautet „Gleichzeitigkeit“. Ohne Modernisierung des Gesamtsystems werden wir das notwendige Wachstum nicht erreichen, sondern laufen Gefahr, mittelfristig bestenfalls auf dem heutigen Stand des Modal Split zu verharren. Das bedeutet, Themen wie Infrastrukturanerkerung und -ausbau, Automatisierung und Digitalisierung parallel anzugehen. Auch wenn diese Gleichzeitigkeit typisch für Transformationsprozesse ist, einfacher macht es die Aufgabe nicht. Die neue Bundesregierung steht in der Verantwortung, einen Fahrplan für die Zukunft der Mobilität zu entwickeln und in die Umsetzung zu bringen.

Gemeinsam mit Verbänden der Branche aus Bahnindustrie, Personen- und Güterverkehr haben wir uns im Bundestagswahlkampf 2024/25 mit Kernforderungen für eine starke Schiene an die Parteien gewandt. Was bremst die Schiene akut aus? Was muss passieren, um die Weichen auf Wachstum zu stellen? Wir haben drei zentrale Punkte und To-dos adressiert, die kurz- und mittelfristig nötig sind, um den Beitrag des Verkehrsträgers für Klimaschutz und Wirtschaft zu sichern.



Mit der Broschüre „Schiene stärken“ adressierten die Bahnverbände ihre schienenpolitischen Forderungen an die Parteien.



Schienenfonds etablieren für verlässlich finanzierte Infrastruktur

Ein leistungsfähiges Schienennetz ist die Grundlage für mehr Verkehr auf der Schiene. Die Verbände fordern die Schaffung einer überjährigen und gesetzlich verankerten Fondslösung für die Finanzierung von Ersatzinvestitionen, Instandhaltung und Modernisierung. Eine langfristig angelegte Strategie soll den Ausbau und die Digitalisierung der Infrastruktur, darunter ETCS und digitale Stellwerke, sowie die Elektrifizierung und Modernisierung des Regionalnetzes vorantreiben.

Trassenpreissystem reformieren

Die derzeitige Struktur der Infrastrukturentgelte stellt ein immenses Hemmnis für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene dar. Die Verbände sprechen sich für die Einführung einer Grenzkostenbepreisung aus, bei der die unmittelbaren Kosten einer Zugfahrt gedeckt werden, während nicht gedeckte Infrastrukturkosten über Haushaltsmittel ausgeglichen werden. Bis zur Umsetzung dieses neuen Rahmens fordern sie gezielte Entlastungsmaßnahmen, um Verkehrsunternehmen im Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr zu unterstützen.



Schieneverkehr stärken durch Infrastrukturausbau und Innovation

Deutschland ist als Industrie- und Logistikstandort auf einen starken Schienengüterverkehr angewiesen. Um die zentralen Achsen des Schienennetzes kurzfristig leistungsfähiger zu machen, fordern die Verbände den beschleunigten Ausbau von Überhol- und Verladegleisen sowie die Schaffung neuer Zugänge zum Schienennetz, etwa durch Gleisanschlüsse und multimodale Umschlagstellen. Innovationen wie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) sollen mit Unterstützung des Bundes vorangetrieben werden, um Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs zu steigern.



Die Schiene im Wettbewerb

Im schwierigen Umfeld gut behauptet

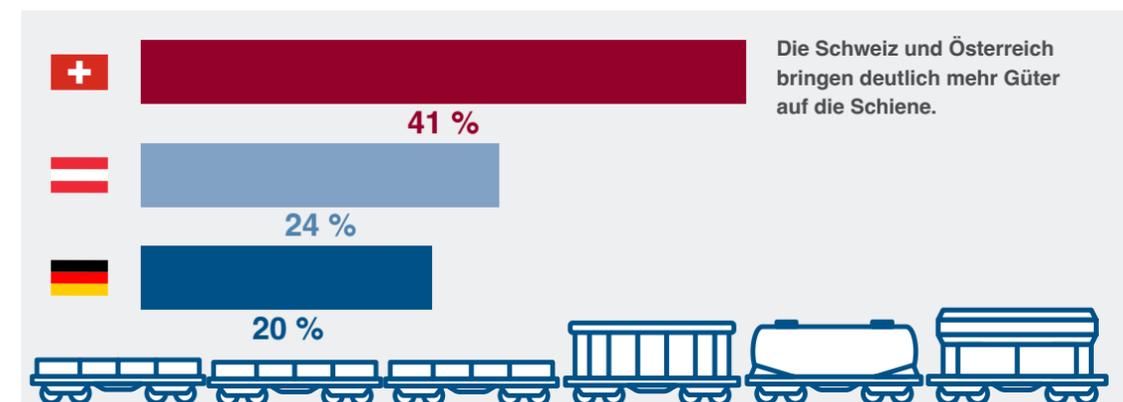
Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland wurde im vergangenen Jahr durch eine schwächelnde Konjunktur gebremst. Mit dieser Situation hatte jedoch nicht nur die Schiene zu kämpfen, sondern der gesamte Transportsektor. Ein Blick auf die vorliegenden Zahlen zeigt, dass es der Schiene dennoch gelang, ihre Marktposition auch unter schwierigen Bedingungen zu behaupten.

Marktanteil 2023 stabil

20 Prozent der Gütertransporte wurden 2023 auf der Schiene abgewickelt – so das Bundesverkehrsministerium in seinem aktuellen Bericht „Verkehr in Zahlen 2024/2025“. Im Vergleich zum Vorjahr 2022 mit 20,4 Prozent Marktanteil ist das zwar ein leichter Rückgang, aber immerhin ein stabiler Wert. Mit Blick auf das Ziel, den Marktanteil der Schiene deutlich zu steigern, liegt aber noch ein weiter Weg vor uns. Ein Blick in die Nach-

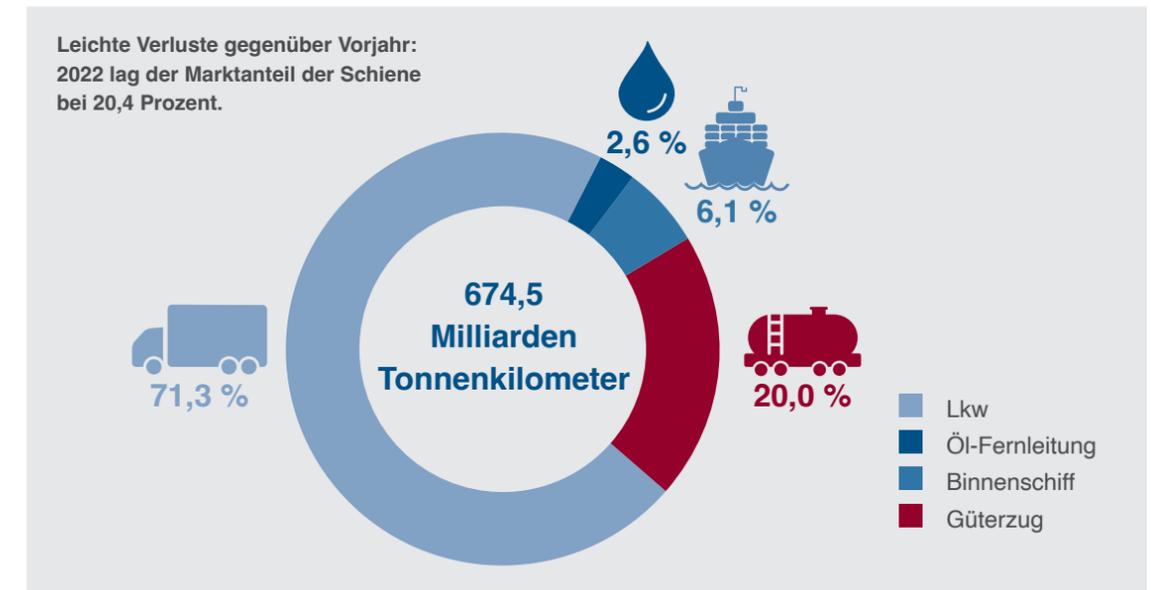
barländer zeigt, dass mehr möglich ist. Österreich und erst recht die Schweiz bringen mit Abstand mehr Güter auf die umweltfreundliche Schiene. Beim Spitzenreiter Schweiz wurden 2023 ganze 41 Prozent der Gütertransporte auf der Schiene abgewickelt, in Österreich 24 Prozent. Was sich Deutschland als Ziel für 2030 gesetzt hat, nämlich 25 Prozent Marktanteil, ist dort bereits Realität beziehungsweise schon übertroffen.

Schieneanteile 2023 am Güterverkehr



Quelle: Allianz pro Schiene | 11/2024 | mit Material der Bundesnetzagentur

Die Marktanteile der Verkehrsträger am Güterverkehr 2023 in Deutschland



Quelle: Allianz pro Schiene | 01/2025 | mit Material der Bundesnetzagentur

Ernüchternde Zahlen zum Transportaufkommen 2023

Das Transportaufkommen in Deutschland zeigt sich 2023 insgesamt deutlich rückläufig. Dies gilt sowohl für den Schienengüterverkehr als auch für den Straßengüterverkehr und die Binnenschifffahrt. Im Schienengüterverkehr sank laut „Verkehr in Zahlen“ die Transportmenge im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um 23,6 Millionen Tonnen auf 362,6 Millionen Tonnen. Auch die Beförderungsleistung ging zurück: von 144,3 Tonnenkilometern im Jahr 2022 auf 135,0 Tonnenkilometer im Jahr 2023. Ein Vergleich mit der Straße zeigt, dass dieser Rückgang in erster Linie der konjunkturellen Lage geschuldet sein dürfte. Auch die Straße musste deutliche Rückgänge hinnehmen. Wurden 2022 noch 503,1 Tonnenkilometer per Lkw transportiert, waren es 2023 nur noch 480,7 Tonnenkilometer.

Licht am Horizont?

Die ersten verfügbaren Zahlen für 2024 geben noch keinen Anlass, von einer Trendwende zu sprechen, dennoch scheint sich die Lage leicht verbessert zu haben. Die vorläufigen Ergebnisse der Erhebungen des Statistischen Bundesamtes weisen für 2024 ein Plus von 0,3 Prozent bei der Beförderungsmenge und 1,3 Prozent bei der Transportleistung aus.



Gastbeitrag von
Maria Leenen,
 geschäftsführende
 Gesellschafterin von
 SCI Verkehr GmbH

Die Trends am Transportmarkt

Hinter den Zahlen zu Marktanteilen und Transportvolumen verbergen sich vielfältige Marktentwicklungen. Dazu gehören konjunkturelle Trends ebenso wie langfristige Veränderungen in der Güterstruktur oder politische Einflüsse wie die Verschärfung der Schutzzollpolitik. Wir haben eine ausgewiesene Expertin gefragt, wie sie die Entwicklungen im Schienengüterverkehrsmarkt einschätzt und welche Trends Wagenhalter im Auge behalten sollten. Lesen Sie, was Maria Leenen, geschäftsführende Gesellschafterin der Unternehmensberatung SCI Verkehr, auf unsere fünf Fragen geantwortet hat.

1. Wie schätzen Sie die globale Wirtschaftslage und deren Auswirkung auf den europäischen Schienengüterverkehr ein?

Europa und insbesondere Deutschland sind stark exportorientiert. Zentrale Quellen und Senken unseres Schienengüterverkehrs sind die Häfen, die Europa warenauswirtschaftlich mit dem Rest der Welt verbinden. Damit ist sehr klar, dass globale Wirtschaftskrisen, aber auch Krisen bei wichtigen Handelspartnern wie aktuell China massive Auswirkungen haben.

Anders als in der Vergangenheit verändert sich die globale Wirtschafts- und Transportdynamik nicht alleine nach den Konjunkturzyklen, weltweit oder differenziert nach wichtigen Märkten und Partnern: Eine wachsende Bedeutung bekommen in jüngerer Zeit darüber hinaus geostrategische Ereignisse und Entscheidungen wie politische Spannungen, Kriege oder weitreichende Zollentscheidungen.

Unsere Kunden artikulieren daher zunehmend das Bedürfnis, Entwicklungen und Auswirkungen auf ihr jeweiliges Geschäft im europäischen Schienengüterverkehr frühzeitig erkennen zu können. SCI Verkehr hat dazu ein Monitoring-Modell entwickelt, mit dessen Hilfe wir deutlich schneller und differenzierter prognostizieren können, was in welcher Region und Branche gerade passiert und was das für den Schienengüterverkehr bedeutet.

Hier zwei Beispiele, wie nahe Licht und Schatten derzeit beieinanderliegen: Im intermodalen Verkehr zeigt unser Monitoring erste Anzeichen, dass die Talsohle bald durchschritten sein könnte. Hier wird es vor allem entscheidend sein, wann die Reedereien ins Rote Meer zurückkehren werden.

Wir erwarten hier absehbar Bewegung und wenn das einsetzt, werden ein paar Wochen später sowohl die langsamen Schiffe auf der Route um das Kap der Guten Hoffnung als auch die schnelleren Schiffe aus dem Mittelmeer gleichzeitig bei uns eintreffen. Dann müssen große Mengen weggeschafft werden und die Schiene kann zeigen, was sie kann. Wenig erfreulich ist demgegenüber die Lage der Chemieindustrie, denn hier ist nicht abzusehen, dass wir ebenfalls schnell eine Trendwende erleben werden. Die Zeichen stehen eher auf weiteren Rückgang als auf Wachstum oder zumindest Stabilisierung.

2. Werden wir die angekündigte US-amerikanische Politik der Strafzölle bis in die europäischen Logistikketten hinein spüren?

Davon gehen wir aus, allerdings fehlt bisher eine klare Faktenlage tatsächlicher Entscheidungen, auf deren Basis wir die Auswirkungen auf unsere Transportketten abschätzen können. Aus den USA kommen täglich neue Ankündigungen und Entscheidungen, die wie beim Beispiel der Zölle für die Nachbarländer Mexiko und Kanada dann ebenso plötzlich ausgesetzt werden. Gerade erreicht uns die Nachricht, dass es für alle Geschäftspartner der USA massive Zölle auf Stahl und Aluminium geben soll. Inwieweit diese Ankündigung von Anfang März bei Drucklegung noch relevant ist, werden wir sehen.

Das alles bedeutet für die europäische Industrie sowie die Handelspolitik und ihre Logistikketten

nicht nur Richtung USA, dass sich Rahmenbedingungen in kurzer Frist sehr deutlich verändern können. Für die europäische Politik und die Lieferketten wird es jetzt darauf ankommen, zügig und sehr flexibel auf Veränderungen zu reagieren. Das ist nicht unbedingt unsere Kernkompetenz, allerdings sehen wir, dass sich die Industrie und die Logistikunternehmen aktuell sehr konzentriert auf diese möglichen Veränderungen vorbereiten und sich spürbar vielseitiger aufstellen. In dieser Lage legt man nicht mehr alle Eier in einen Korb.

3. Auf was müssen sich die Waggonhalter angesichts dieser Entwicklungen einstellen?

Trotz aller klimapolitischen Maßnahmen zur Förderung der Schiene erlebt der Sektor einen massiven Dämpfer: Die anhaltende Krise in Deutschland und Teilen Europas hat den europäischen Schienengüterverkehr seit 2022 hart ausgebremst. Im Jahr 2023 war ein Tiefpunkt der Nachfrage nach Waggons erreicht und auch 2024 brachte nicht den erhofften Aufschwung. Wir erleben einen spürbaren Rückgang der Verkehrsleistung und können entlang der Bahnstrecken überall abgestellte Wagen beobachten.

Aktuell werden die Flotten weiterhin mit neuen Waggons verstärkt, etwa mit Intermodal-Wagen. Das birgt sowohl Chancen als auch Risiken. Wenn die aktuelle globale Großwetterlage dazu führt, dass Europa seine Handelsbeziehungen diversifiziert und gleichzeitig die kontinentale Rüstungs-

industrie massiv an Dynamik gewinnt, werden wir bald wieder froh über zusätzliche Wagenkapazitäten sein. Auch wird eine konsequente Verteuerung der CO₂-Emissionen der Nachfrage nach Schienengüterverkehr in die Hände spielen. Auf der anderen Seite steht: Sollten Handelskriege die Tagesordnung bestimmen, wird es deutlich schwieriger, internationale Lieferketten aufrechtzuerhalten.

Noch verfügt Europa über ausgeprägte globale Handelsbeziehungen und eine vergleichsweise starke heimische Industrie. Beides hilft der Schiene, ihre Stärke auszuspielen: große Mengen von A nach B zu bringen. Internationale Verkehre werden dabei immer wichtiger, das zeigt auch unsere regelmäßige Marktbeobachtung. Es ist vor allem die eingebrochene Nachfrage im Ausland, die die Transportsituation so schwierig macht. Die Wagenhalter stehen so vor der Herausforderung, sich auf diese schnellen Veränderungen der Nachfrage mit möglichst flexiblen Angeboten einzustellen.

4. Werden diese Entwicklungen auch auf Werkstätten und Instandhalter durchschlagen?

Das kommt darauf an, ob wir es mit einer echten Strukturkrise zu tun haben oder eher mit einer etwas stärkeren Konjunkturkrise. Vieles spricht derzeit für strukturelle Veränderungen der europäischen und wieder besonders der deutschen Wirtschaft, die nachhaltig wirken dürften.

Wenn die Automobilindustrie schwächelt, können wir aus der Perspektive der Wagenhalter argumentieren, dass es für die Logistik irrelevant ist, ob die Autos von Deutschland in die Welt oder aus der Welt nach Europa transportiert werden. Allerdings verändern sich auch hier die Transportketten und die Nachfrage nach regional und fahrzeugseitig passenden Instandhaltern.

Dies gilt auch für unsere Energiesituation. Kurzfristig erlebten wir aufgrund des Überfalls auf die Ukraine eine starke Nachfrage nach Kohletransporten. Auch diese Veränderung wirkt auf die Landschaft der Werkstätten: Andere Waggons müssen in andere Werkstätten. Hinzu kommt der Effekt, dass bei schwacher Geschäftslage weniger Wagen instand gehalten werden. Grund hier ist, dass Waggonbesitzer ihre Kosten im Blick haben und ohnehin die Auslastung des Fuhrparks geringer ist.

Für die Wagenhalter erscheint es dann kurzfristig betriebswirtschaftlich sinnvoll, ihre Wagen lieber abzustellen, statt sie einer anstehenden Revision zu unterziehen. Aktuell beobachten wir, dass gerade kleinere Werkstätten ums Überleben kämpfen. Wenn dann irgendwann die Nachfrage wieder nach oben schnell und sehr viele Waggons gleichzeitig eine Revision brauchen, fehlt es an den Kapazitäten. Diese Problematik ist zwar im Sektor gut bekannt, oftmals fehlt den Wagenhaltern aber die finanzielle Flexibilität, Waggons in Schwachlastzeiten zu überholen, um sie in Boomphasen optimal nutzen zu können.

5. Die Warenströme verändern sich, aber auch die Güterstruktur. Wie sieht Ihrer Ansicht nach das optimale Flottenportfolio der Zukunft aus?

In einer Welt sich stark und teilweise auch sprunghaft verändernder Güterstrukturen und Logistikketten stehen die Wageneinsteller vor der großen Herausforderung, ihre Flotten darauf zu optimieren. Im Kombinierten Verkehr im Bereich der Industriegüter ist dies vergleichsweise einfach, da intermodale Wagen per se vielseitig sind. Zudem zeigt die Vielzahl an neuen Ideen für Transportgefäße, dass sie mehr und mehr zu einer Plattform werden, die man nach Bedarf anpassen kann.

Deutlich sportlicher wird es bei Gütern, die eine spezifische Behandlung oder Verladeart, besondere Transportanforderungen oder Sicherheitsbedingungen erfordern. Dabei ist häufig das Problem, dass bestimmte aktuell nachgefragte Güter kurzfristig Engpässe bei den Wagen hervorrufen, gleichzeitig jedoch davon auszugehen ist, dass nicht jedes Gut die nächsten 35 Jahre in diesem Umfang transportiert werden wird. Eine Investition in möglicherweise gerade stark nachgefragten Wagen rechnet sich jedoch nur bei einem Einsatz über die gesamte Lebensdauer. Flüssiggas, Ammoniak, flüssiger Wasserstoff sind solche Güter. Bleiben flexibel umbaubare Wagen oder Tankwaggons, welche diesen Unsicherheiten Rechnung tragen. Allerdings sind dies nicht die wirtschaftlichsten Lösungen. Fazit: Es ist wie bei Aktien – man wird erst am Ende feststellen, welcher Investor oder Wagenhalter dem optimalen Portfolio am nächsten gekommen ist.

Engstelle Schienennetz

Wie viele Kilometer neues Netz haben unsere Güterwagen 2024 unter die Räder bekommen? Ist die Sanierung der Schieneninfrastruktur im nötigen Tempo vorangeschritten? Mit anderen Worten: Haben sich Qualität und Quantität des deutschen Schienennetzes verbessert? Unsere Antwort lautet: Nein, jedenfalls nicht ausreichend. Dennoch hat sich im Jahr 2024 etwas bewegt, zum Beispiel mit dem ersten erfolgreich abgeschlossenen Projekt des neuen Generalsanierungskonzepts von DB InfraGO, der Riedbahn.

33.400 Kilometer lang ist das deutsche Schienennetz. Die meisten dieser Kilometer sind sanierungs-

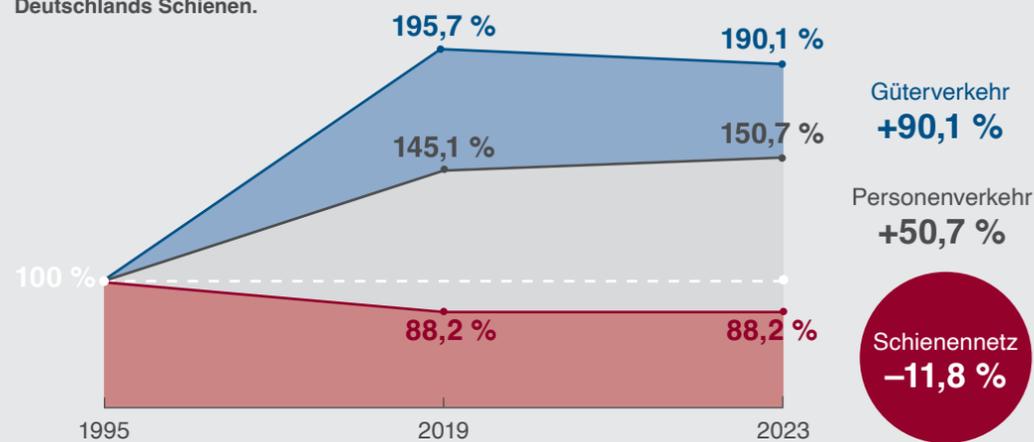
bedürftig. Gleise, Weichen, Stellwerke – die Liste der Aufgaben ist lang. Der Performance der 2023 neu gegründeten Infrastrukturgesellschaft der DB AG, der DB InfraGO, kommt deshalb eine Schlüsselrolle zu, wenn es darum geht, Grundlagen für Wachstum auf der Schiene zu legen. Statt wie bislang vornehmlich unter dem „rollenden Rad“ zu sanieren, verfolgt sie das Konzept der Generalsanierung unter Vollsperrung der betroffenen Abschnitte.

Korridorsanierung – taugt das Konzept?

Im Sommer 2024 ging mit der Generalsanierung der Riedbahn, der vielbefahrenen Verbindung zwischen Frankfurt a. M. und Mannheim, das Pilotprojekt für die insgesamt 40 geplanten Streckenabschnitte an den Start. Fünf Monate später waren

Entwicklung von Streckenlänge und Verkehrsleistung seit der Bahnreform

Es wird immer enger auf Deutschlands Schienen.



Quelle: Allianz pro Schiene | 11/2024 | mit Material der Bundesnetzagentur

Längen der neu gebauten Strecken in Deutschland in Kilometern



Quelle: Berechnungen von Die Güterbahnen | 2024

die Arbeiten pünktlich abgeschlossen. Beteiligte und Betroffene sind sich einig, dass unter dem Strich gute Arbeit geleistet worden ist. Allerdings gehört zur Wahrheit auch, dass die pünktliche Wiedereröffnung der Strecke durch die Verschiebung des ETCS-Upgrades der Strecke erkaufte wurde und trotzdem deutlich teurer ausfiel als geplant.

Allen im Sektor ist klar, die Generalsanierung des Netzes ist notwendig und unausweichlich, auch wenn der Weg dorthin ein permanenter Stresstest für den Sektor ist. Für die nächsten anstehenden Streckenabschnitte haben die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen angemahnt, alle betroffenen Akteure frühzeitig und besser als bisher einzubinden. Ziel muss sein, trotz baubedingter Einschränkungen verlässliche Verkehre auf der Schiene sicherzustellen – zum Beispiel durch die Identifizierung und Ertüchtigung von Ausweichstrecken im Netz, die diese Last aufnehmen können.

Ohne Ausbau des Netzes geht es nicht

Ein Blick auf zwei Kennziffern macht deutlich, dass neben der Sanierung des Bestandsnetzes auch der beherrzte Ausbau der Schieneninfrastruktur auf die Tagesordnung muss. Seit 1995 hat die Ver-

kehrsleistung des Schienengüterverkehrs um rund 90 Prozent zugenommen, während zeitgleich das Netz um annähernd 12 Prozent schrumpfte. Schon seit langem wird es immer enger auf Deutschlands Schienennetz.

Kaum Neubau 2024

Magere 48,2 Kilometer neue Schienenstrecken sind 2024 hinzugekommen, so die Erhebung des Verbands Die Güterbahnen. Dass dies zu wenig ist, bedarf kaum einer weiteren Begründung. Selbst bei stagnierendem Modalsplit der Verkehrsträger prognostiziert das BMDV aufgrund insgesamt wachsender Transportmengen ein Wachstum von 35 Prozent auf der Schiene in den nächsten 15 Jahren. On top käme noch die Transportleistung, die nötig ist, um das gesteckte Ziel von 25 Prozent Marktanteil für die Schiene bis 2030 zu erreichen.

Wer den Gütertransport auf der Schiene will, muss deshalb beides vorantreiben: das Netz modernisieren und ausbauen. Voraussetzung dafür sind politischer Wille, eine ausreichende und langfristig angelegte Finanzierung im Bundeshaushalt sowie eine Planungsbeschleunigung für Neubaustrecken.

DB InfraGO: Webfehler im Gepäck

Bahnbündnis fordert Trennung von Netz und Betrieb

Im September 2024 luden der VPI, Die Güterbahnen, mofair und der Fahrgastverband Pro Bahn Politik und Branche ein, um acht Monate nach dem Start von DB InfraGO gemeinsam eine erste Zwischenbilanz der Arbeit der neuen Infrastrukturgesellschaft zu ziehen. Im Mittelpunkt der Vorträge und der Diskussion mit den Bundestagsabgeordneten standen immer wieder die Fragen: Arbeitet die DB InfraGO „gemeinwohlorientiert“, wie es in ihrer Satzung heißt? Wie verträgt sich das mit dem nach wie vor bestehenden Zwang zur Gewinnerzielung? Sind ihre Leistungen und ihr Netzmanagement kundenorientiert wie versprochen?

Es überwog Skepsis bei den Vertretern des Sektors, was die Performance der InfraGO in den ersten Monaten in diesen Punkten angeht. Seit Gründung der InfraGO sei vieles nicht besser geworden, dafür aber vieles noch schlechter, berichteten Die Güterbahnen zu den Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das von Politik und DB gegebene Versprechen für mehr Qualität der Infrastruktur und der betrieblichen Abläufe sei nicht eingelöst worden. Aus Gemeinwohlorientierung sei Generalsanierung geworden, sonst nichts.

Einigkeit herrschte darüber, dass ein entscheidender Webfehler der InfraGO in der immer noch mangelhaften Kontrolle und Transparenz der Gesellschaft liege sowie den ausgebliebenen Vorgaben, wie die Gemeinwohlorientierung auszugestalten und sicherzustellen sei. Die gastgebenden Bahnver-

bände hielten deshalb an ihrer Forderung fest, die Infrastruktur aus dem DB-Konzern herauszulösen, um das natürliche Monopol der Infrastruktur von dem auf Gewinn orientierten Gesamtkonzern DB AG zu trennen. Die ersten Monate der InfraGO hätten bestätigt, dass eine klare Trennung von Monopol- und Wettbewerbsbereich weiterhin nötig sei.



Die Branchenverbände positionierten sich zur DB InfraGO: Heiko Radke (VPI), Lukas Iffländer (Pro Bahn), Peter Westenberger (Die Güterbahnen) und Matthias Stoffregen (mofair) (v. l. n. r.).



Susanne Henckel, Staatssekretärin im BMDV, erläuterte die Sicht des Ministeriums auf die Aufgaben und Leistungen der DB InfraGO.

Diskussionsrunde mit Verkehrspolitikern des Bundestages: Mathias Stein (SPD), Valentin Abel (FDP), Thomas Bareiß (CDU) und Stefan Gelbhaar (Bündnis 90/Die Grünen) (v. l. n. r.).

Toxische Trassenpreise Wagenhalter schlagen Alarm

Nicht nur der Zustand des Netzes, auch die Entwicklung der Trassenpreise bereitet der Branche Sorgen. Seit Jahren hebt der bundes-eigene Netzbetreiber die Trassenpreise für das deutsche Schienennetz kontinuierlich an. 2025 müssen die Eisenbahnverkehrs-unternehmen als Besteller nun erneut eine massive Erhöhung verkraften. Gegenüber Vorjahr sollen sie rund 16 Prozent mehr für jeden gefahrenen Kilometer bezahlen. Hinzu kommt: Die in den Corona-Jahren eingeführte Trassenpreisförderung wurde 2024 deutlich gekürzt. Beides zusammen addiert sich zu einer exorbitanten Mehrbelastung.



Das Papier
„Wagenhalter
schlagen Alarm“
zum Download.



Hohe Trassenpreise treffen den gesamten Sektor

Die privaten Wagenhalter und Werkstätten sehen diese Entwicklung mit Besorgnis und warnen: Eine derart massive Erhöhung der Trassenpreise droht den umweltfreundlichsten Verkehrsträger nachhaltig zu schädigen und seiner Wettbewerbsfähigkeit zu berauben.

Die Erhöhung der Schienenmaut trifft zuerst die Trassenbesteller, mittelbar jedoch die Branche insgesamt. Die Folge wäre unter anderem eine geringere Auslastung von Waggon-Flotten und Werkstätten – und damit eine existenzielle Gefährdung dieser Unternehmen.

VPI fordert sofortiges Handeln

Der VPI hat sich deshalb im Oktober vergangenen Jahres mit dem Papier „Wagenhalter schlagen Alarm“ an Verkehrsminister Wissing und die Öffentlichkeit gewandt und sofortiges Handeln angemahnt:

- Die Trassenpreisförderung im Bundeshaushalt 2025 muss kurzfristig auf 350 Millionen Euro angehoben werden.
- Es müssen die Bestimmungen im Eisenbahnregulierungsgesetz gestrichen werden, die einen hohen Gewinnanspruch der DB InfraGO ermöglichen.
- Das gegenwärtige Trassenpreissystem ist umgehend auf die politische Tagesordnung zu setzen und grundlegend zu reformieren.

Darüber hinaus hat sich der VPI gemeinsam mit Die Güterbahnen, dem Verband der Chemischen Industrie, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und der Allianz pro Schiene für die Reform des Trassenpreissystems und kurzfristige Entlastungen des Sektors engagiert.

Irrweg Trassenpreissystem

Ursache für die aktuelle Entwicklung der Trassenpreise ist die von der Bundesregierung für das Jahr 2025 beschlossene Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn um 10,5 Milliarden Euro. Eine solche Eigenkapitalerhöhung ist nach den Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes mit der Verpflichtung verbunden, über die Trassenpreise

Mehreinnahmen zu erzielen, da die Schienenmaut die hohe Eigenkapitalverzinsung erwirtschaften muss. Grundsätzlich gilt zudem, dass die hohen Kosten des Netzbetreibers aufgrund der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Infrastruktur seit Jahren über hohe Trassenentgelte an die Nutzer weitergegeben werden.

DB Cargo Sorgenkind mit Reformbedarf

Als Wagenhalter und Werkstätten stehen wir nicht unbeteiligt am Spielfeldrand, wenn es um die Performance der großen europäischen Staatsbahnen, allen voran der DB Cargo, geht. Auch wenn in Deutschland mittlerweile rund 60 Prozent des Schienengütertransports durch private Anbieter erbracht werden, ist für unsere Volkswirtschaft ein leistungsstarker Marktführer dennoch wichtig. Mit ihrer flächendeckenden Präsenz und als Hauptanbieter von Einzelwagen-

ladungsverkehren ist DB Cargo für das System Schienengüterverkehr von essentieller Bedeutung. So, wie es seit Jahren läuft – ein wachsendes Defizit bei gleichzeitig sinkender Leistung –, kann es allerdings nicht weitergehen.

Beihilfeverfahren in Brüssel anhängig

DB Cargo ist es in den letzten Jahren nicht gelungen, kostendeckend zu arbeiten. Die entstandenen Verluste wurden durch den Mutterkonzern, die DB AG, übernommen. Ob hier eine Wettbewerbsverzerrung vorliegt, ist eine Frage von europarechtlicher Relevanz. Ein Blick nach Frankreich und zur SNCF zeigt, welche weitreichende Folgen ein Beihilfeverfahren bei der Europäischen Kommission haben kann. Auch für Deutschland ist ein von Wettbewerbern initiiertes Beihilfeverfahren bei der Europäischen Kommission in Brüssel anhängig, dessen Ausgang Fakten schaffen kann, die die Situation in unserer Branche nachhaltig verändern.

Um einen juristisch fundierten Überblick über die Situation zu geben, haben wir einen Rechtsexperten und ausgewiesenen Kenner der Materie, Dr. Carsten Jennert, gebeten, die Situation für uns in einem Gastbeitrag zu beleuchten.



GASTBEITRAG



Prof. Dr. Carsten Jennert,
LL.M., Rechtsanwaltskanzlei
JENNERT LEGAL, Beihilferecht
& Public Sector

Keine halben Sachen Die Beihilfeverfahren gegen DB Cargo und SNCF Fret verändern den Schienengüter- verkehr in Europa

Am 29.11.2024 hat die Europäische Kommission das Beihilfeprüfverfahren gegen Deutschland wegen unerlaubter Beihilfen zugunsten von DB Cargo abgeschlossen, nachdem sie sich zuvor bereits mit Frankreich informell auf eine Aufspaltung von SNCF Fret verständigt hatte. In beiden durch Beschwerden von Wettbewerbern initiierten Fällen hat die Kommission den jahrelangen Verlustausgleich in Milliardenhöhe als sogenannte Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen qualifiziert und diese genehmigt (DB Cargo) beziehungsweise von einer Rückforderung und Liquidation abgesehen (SNCF Fret), dies jedoch jeweils unter den Vorbehalt weitreichender und von ihr überwachter Umstrukturierungen bis Ende 2026 gestellt. Die Restrukturierung wird Assets, Verkehre und Personal in erheblichem Umfang freisetzen und soll in Verbindung mit weitreichenden regulatorischen Vorschlägen (Greening Freight Transport) die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße erhöhen.

GASTBEITRAG

SNCF: Aufspaltung in zwei Gesellschaften

In Sachen SNCF Fret verständigte sich Frankreich mit der Kommission zur Vermeidung einer Zerschlagung darauf, SNCF Fret zum 1.1.2025 in zwei Gesellschaften aufzuspalten und so als formalen Schuldner der Rückforderung zu liquidieren (wirtschaftliche Diskontinuität). Hexafret übernimmt den Gütertransport, Technis die Rolling-Stock-Wartung. SNCF musste bereits zum 30.06.2024 23 Ganzzug-Routen (20 Prozent des Umsatzes) an Wettbewerber abgeben und rund 500 Stellen (10 Prozent) streichen. Darüber hinaus muss SNCF das Anlagevermögen – u. a. rund 40 Loks und den Logistik-Hub in Saint Priest – durch Verkauf an Wettbewerber um 40 Prozent reduzieren und 2025/2026 eine Minderheitsbeteiligung an Rail Logistics Europe Holding an private Investoren abgeben. Da Hexafret und Technis Tochtergesellschaften von RLE sind und als solche weiterhin zur SNCF-Gruppe gehören, scheint die behauptete Diskontinuität zumindest angreifbar.

Der Fall DB Cargo

In Sachen DB Cargo konzentrierte die Kommission ihre Prüfung auf den Ergebnisabführungsvertrag, über den DB Cargo seit 2012 rund EUR 2,65 Mrd. Verlustausgleich des Konzerns erhalten hatte. Voraussetzung für die nachträgliche Genehmigung von rund 1,9 Mrd. Euro als Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe war die Vorlage eines weitreichenden Umstrukturierungsplans, der die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von DB Cargo bis Ende 2026 und Kompensationsmaßnahmen zur Reduzierung der Wettbewerbsverfälschung aufzeigt, die ausdrücklich den Markteintritt neuer Wettbewerber fördern sollen. Dementsprechend hat DB Cargo bereits den Verkauf von Beteiligungen und Rollmaterial als Konsequenz aus dem Beihilfeverfahren angekündigt.

Knapper Zeithorizont für mehr Rentabilität

Um von einem negativen Jahresergebnis von rund 360 Mio. Euro in 2024 innerhalb von 24 Monaten zu langfristiger Rentabilität zu gelangen, braucht es neben viel Phantasie vor allem Geld, um die laufenden Verluste zu decken – Geld, das das Unternehmen infolge der Beendigung des EAV nicht mehr hat. Zwar darf es weiterhin Darlehen des DB-Konzerns in Anspruch nehmen, allerdings nur zu marktüblichen und infolge des schlechten Stand-alone-Ratings teuren Konditionen. Die von der Kommission rechtzeitig genehmigte Einzelwagenförderung von rund 300 Mio. Euro fließt zwar in erheblichem Umfang nach Mainz, reicht aber nicht zur Deckung der laufenden Verluste, geschweige denn der Restrukturierungskosten – und stellt gegebenenfalls nur eine Übergangslösung bis zur Ausschreibung von EAV-Bediennetzen dar.

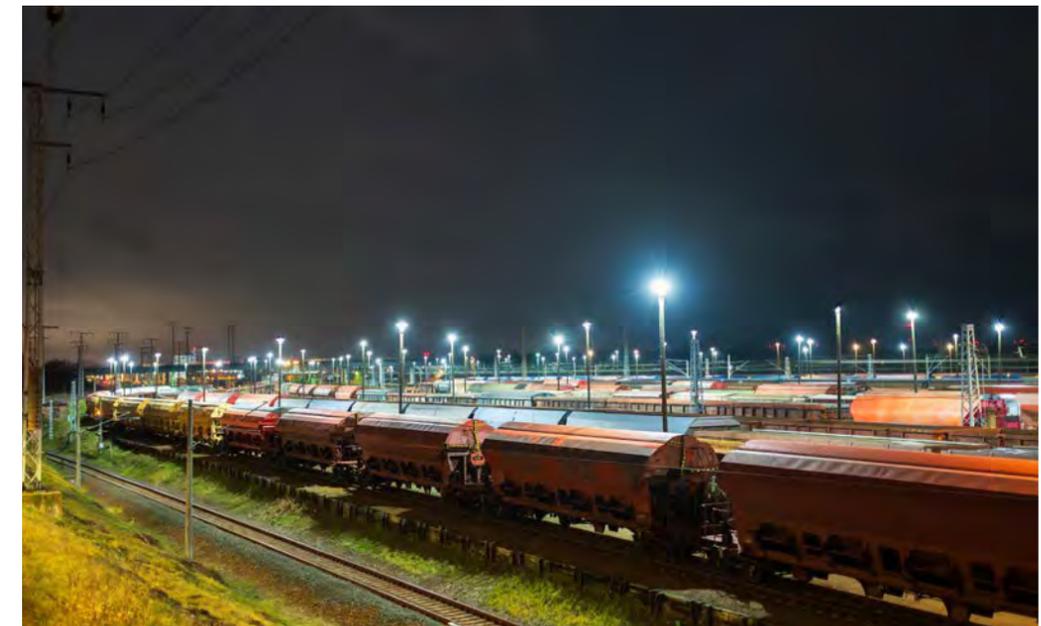
Hoher Kostendruck im Unternehmen

Die Verdreifachung des geplanten Personalabbaus von 1.800 auf 5.000 Stellen innerhalb von nur 14 Monaten lässt den Kostendruck und das Ausmaß der Überkapazitäten erahnen. Entsprechend umfangreich dürfte der Verkauf und die Kündigung teurer Verträge für nicht ausge-

lastete Assets wie Rollmaterial, Ausbesserungswerke, Rangieranlagen ausfallen – sofern sich der schwächelnde Markt dafür aufnahmebereit zeigt. Angesichts dieser Herausforderungen ist nicht auszuschließen, dass die Einstufung des EAV als Beihilfe der Kommission nicht bloß den Weg zur Umstrukturierung von DB Cargo eröffnete, sondern bereits die strategische Entscheidung zur Aufspaltung beinhaltet – und die von DB Cargo angekündigte divisionale Aufstellung in ergebnisverantwortlichen Einheiten mit eigenen Assets und Personal („gekapselte Produktion“) keinen Weg zur langfristigen Rentabilität aufzeigt, sondern sich als Aufteilung in marktverträgliche Portionen für einen eher kurz- als mittelfristigen Verkauf herausstellt.

Brüssel behält DB Cargo im Blick

Mit der Veröffentlichung des Beschlusses am 28.3.2025 wird das Beihilfeverfahren zwar formal beendet, der Bund berichtet aber mit externer Unterstützung in halbjährlichen Berichten über den Stand der Transformation nach Brüssel. Die Kommission kann ihre Entscheidungen bei Nichterfüllung der Auflagen jederzeit korrigieren und wird den weiteren Prozess nutzen, um Deutschland und Frankreich zur konstruktiven Mitarbeit bei der Novellierung der wichtigen Richtlinien zur Zertifizierung von Lokführern (2007/59/EG) und zur Interoperabilität (Zugsteuerung, Signalgebung etc.) der Eisenbahnsysteme (2008/57/EG) als regulatorischem Baustein der Marktertüchtigung zu bewegen. Mit den gefundenen Lösungen nutzt die Kommission das EU-Beihilferecht klug und mit präzisiertem Timing als Wettbewerbsbeschleuniger im europäischen Schienengüterverkehr.



ZUKUNFT ANKOPPELN

Die Digitale Automatische Kupplung verbindet die Schiene mit der Zukunft. Sie macht den Schienengüterverkehr schneller und effizienter. Gemeinsam mit den Akteuren des Sektors arbeiten wir an der Roadmap, mit der die europaweite Migration dieser Schlüsseltechnologie für Automatisierung und Digitalisierung Realität werden soll.

Die DAK macht den Unterschied

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist mehr als eine neue Technologie, die das manuelle Kuppeln von Waggons ersetzt. Sie ist ein Innovationstreiber, der den Weg in die Logistik der Zukunft ebnet. Die DAK sorgt in einem Schritt für den Sprung von der manuellen Zugvorbereitung hinein ins digitale Zeitalter. Denn sie bringt Strom, Daten- und Druckleitungen auf den gesamten Zugverbund.

Die DAK schafft die Voraussetzungen für den Intelligenten Güterzug. Dazu zählen die automatisierte Zugbildung und Bremsproben ebenso wie die Einbindung in digitalisierte Logistikketten. Durchgehend gekoppelte Stromleitungen erlauben den Einsatz elektropneumatischer Bremstechnik und machen den Weg frei für schnellere und längere Güterzüge. Sensorik am Wagen erleichtert die Etablierung vorausschauender Instandhaltung. Wer einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr für Europa will, kommt deshalb um das Thema DAK nicht herum.

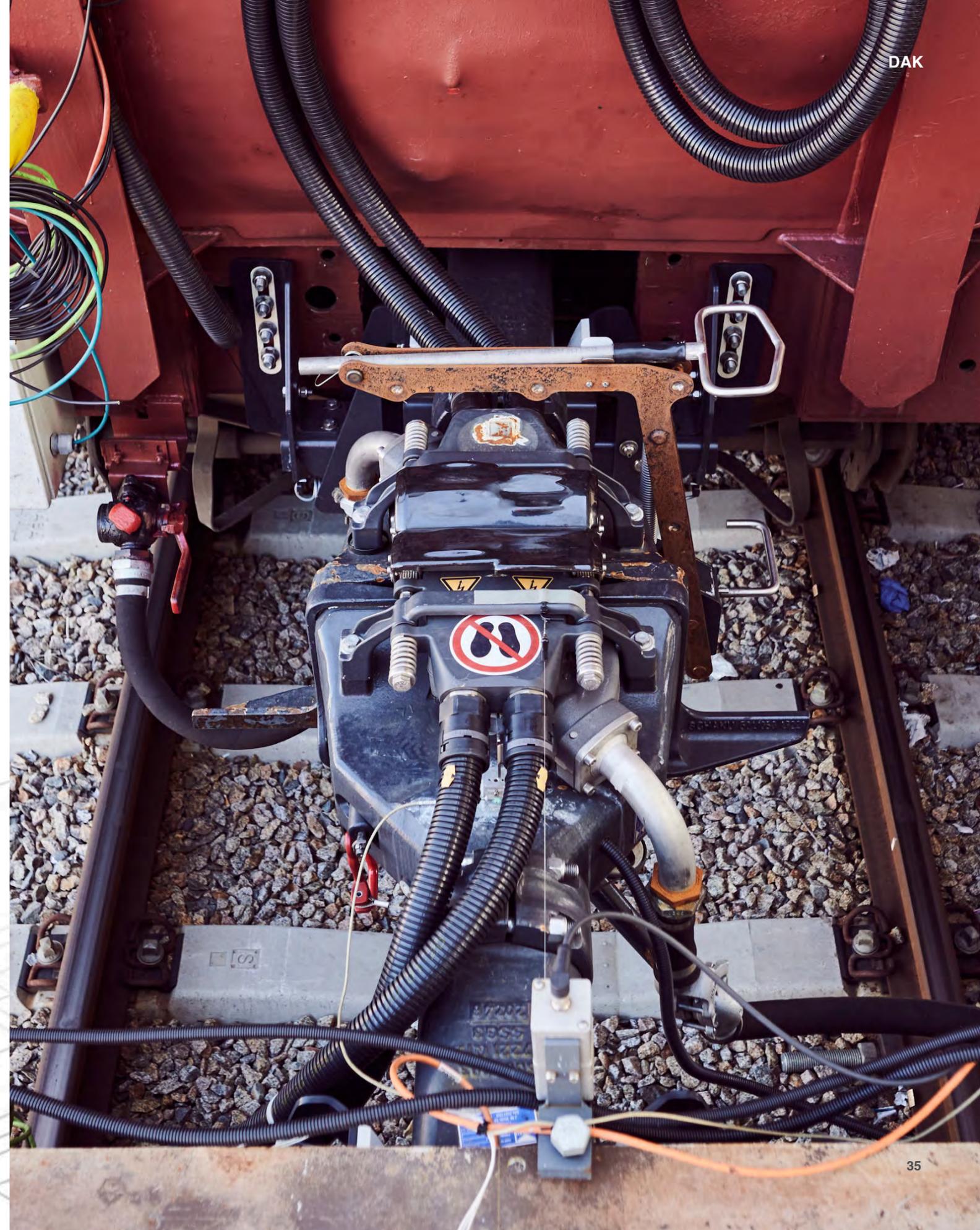
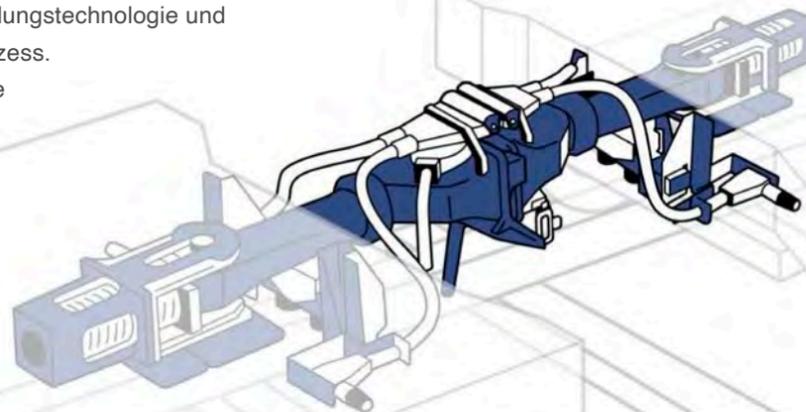
Systemwechsel für Effizienz

Die DAK ist ein kompletter Systemwechsel – mit allen Herausforderungen, die solch ein Schritt mit sich bringt. Die europaweite Einführung der neuen Kupplungstechnologie ist ein komplexes Vorhaben. Der VPI und seine Mitgliedsunternehmen engagieren sich seit langem in den Themen rund um die neue Kupplungstechnologie und den Migrationsprozess. Wir bringen unsere Expertise als

Wagenhalter in die nationalen und europäischen Gremien und Arbeitsgruppen ein. Gemeinsam mit den Stakeholdern des Sektors arbeiten wir mit Hochdruck am Ziel, dass Europas Schienengüterverkehr 2030 automatisch kuppelt.

Erfolge und nächste Schritte

Auf den folgenden Seiten möchten wir einen Überblick geben, was in Sachen DAK im vergangenen Jahr passiert ist. Wo sind wir vorangekommen und wie wird der Prozess weitergehen? Jens Engelmann von railiable hat für uns seine Top-5-Fortschritte, die er in den Projekten auf EU-Ebene beobachtet hat, aufgelistet. Wir legen außerdem einen Fokus auf das neue Projekt DACFIT, in dem sich auch unsere Servicegesellschaft VERS einbringt.



Top 5 in Sachen DAK



Wie sind wir 2024 vorangekommen auf dem Weg zur europaweiten Migration der Digitalen Automatischen Kupplung? Dr. Jens Engelmann (railiable) hat für uns seine Top-5-Fortschritte, rund um die DAK aufgelistet. Seit 2020 leitet er gemeinsam mit Mark Topal-Gökceli (ÖBB) das europäische DAK-Delivery-Programm innerhalb des Europe's Rail Joint Undertaking.

1

EU-Rail-Abfrage zu Pioneer DAC Trains

Im Februar 2024 bekundeten 48 verschiedene Unternehmen aus 17 Ländern (EVUs, Wagenhalter, Werkstätten etc.) dem Joint Undertaking gegenüber ihr Interesse am Betrieb von Pioneer DAC Trains auf 36 verschiedenen Routen. Dies verdeutlicht das massive Interesse des Sektors an der DAK quer durch ganz Europa.



CEF-Call für Pioneer DAC Trains

Im September 2024 folgte der nächste Schritt auf dem Weg zur Aufgleisung der Pioneer DAC Trains. Unternehmen des Sektors konnten bis zum 21. Januar 2025 Anträge für „DAK-Studien“ auf den Call des europäischen CEF-Förderrahmens (Connecting Europe Facility) einreichen, also für DAK-Pionierzüge, idealerweise als Konsortium mit breiter europäischer Beteiligung. Und der europäische Schienengüterverkehrssektor hat seine Chance genutzt. Die Entscheidung zur Verteilung der Mittel wird für Sommer 2025 erwartet. Eine positive Reaktion des Fördergebers würde die nächste Stufe der DAK zünden: den Betrieb von Pioneer DAC Trains mit DAC Basic Package im kommerziellen Betrieb in den Jahren 2027/28. Alle Arbeiten im DAK-Programm richten sich darauf aus, die notwendigen Grundlagen zeitgerecht zur Verfügung zu stellen.

2

3

DACFIT-Projekt gestartet

Das DACFIT-Projekt innerhalb EU-Rail hat 2024 alle Hürden genommen und kann loslegen. Wichtigste Aufgaben sind die Analyse des technischen Flottenzustands und der Werkstattkapazitäten und -prozesse. Die Projektergebnisse werden entscheidend sein für Machbarkeit und Kosten der DAK-Migration.



4

DAC-E-Coupler-Entscheidung

Im April 2024 wurde die Entscheidung zur Standard-Elektro- und Datenkupplung der DAK getroffen, ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen System.

5

Sichtbarkeit und politischer Rückenwind

2024 bot zwei große Highlights: zum einen die DAC-Konferenz während der Connecting Europe Days in Brüssel im April 2024 mit höchster politischer Beteiligung und Live-Demo des DAC4EU-Zuges, zum anderen die unübersehbare Präsenz der DAK auf der InnoTrans 2024 mit Vorführung im TrainLab in Spandau. Beide Veranstaltungen zeigten beispielhaft, dass die DAK auf politischer Ebene und im Sektor angekommen ist und immer stärker unterstützt wird.



DAC FIT

Fundament für eine erfolgreiche Migration

Wie kommt die DAK an den Güterwagen? Diese Frage scheint nur auf den ersten Blick banal. Die Umrüstung der Fahrzeuge auf die neue Kupplungstechnik ist eine komplexe Angelegenheit. Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen europaweit 500.000 Güterwagen und weitere 20.000 Lokomotiven weitgehend umgerüstet werden, ohne dass es zu Einschränkungen im Betriebsablauf kommt. Diesen Prozess bestmöglich vorzubereiten, ist die Aufgabe von DACFIT.

DACFIT soll einen entscheidenden Baustein für die Entwicklung der europäischen DAC Migration Roadmap innerhalb des European DAC Delivery Programme (EDDP) liefern. Der Arbeitsauftrag: die umfassende Analyse der bestehenden Güterwagenflotten und Werkstätten, der Umrüstverfahren, -zeiten und -anforderungen sowie der verfügbaren und potenziellen Umrüstkapazitäten. Ziel ist es, eine valide Bewertung der zeitlichen und räumlichen Herausforderungen der DAK-Migration in ganz Europa zu ermöglichen. Dabei dienen die technischen Erkenntnisse aus dem FP5-TRANS4M-R als Basis.



Setzen am Rande der 24. TIV in Düsseldorf ihre Unterschrift unter den DACFIT-Konsortialvertrag: Andreas Lipka (DB Cargo), Dr. Agnes Eiband (Fraunhofer IML), Heiko Radke (VERS) und Joachim Wirtgen (VERS) (v. l. n. r.).

Sieben Partner haben sich im Juni 2024 zum Konsortium DACFIT zusammengeschlossen: die DB AG (Konsortialführer), die VPI-Servicegesellschaft VERS, die tschechische Forschungsanstalt VÚKV, die K+V Ingenieurgesellschaft, der ungarische BME ITS der TU Budapest, das polnische Instytut Kolejnictwa sowie das Fraunhofer IML. Gemeinsam arbeiten sie über einen Zeitraum von zwei Jahren an acht Arbeitspaketen.

Werkstattkapazitäten im Fokus der VERS

Die Analyse der europäischen Werkstattlandschaft liegt in den Händen der VPI European Rail Service GmbH (VERS). Mit einem europaweiten Netzwerk von 300 fachtechnisch begutachteten Werkstätten verfügt unser Serviceunternehmen über das notwendige Wissen und die Erfahrung, wie diese für die Umrüstung der Flotten auf die DAK aufgestellt sein müssen.

Im Rahmen von DACFIT wird die VERS einen „Retrofit-Kapazitätsplan“ entwickeln. Die „DAC Migration Roadmap“ erfordert eine solide Datenbasis und ein umfassendes Verständnis der qualitativen und quantitativen Anforderungen an die europäische Werkstattlandschaft. In Zusammenarbeit mit Werkstattakteuren und mit der notwendigen Branchenexpertise wird VERS einen genauen Überblick über die Werkstattprozesse und -kapazitäten sowohl für mechanische als auch für elektrische Upgrades erstellen. Als Ergebnis soll der Nachrüstungsprozess optimiert und gleichzeitig die effiziente Nutzung der verfügbaren Kapazitäten sichergestellt werden.

Datenbank zur Güterwagenflotte

In weiteren Arbeitspaketen beschäftigen sich die Konsortialpartner mit dem Aufbau einer Datenbank zur europäischen Schienengüterverkehrs-

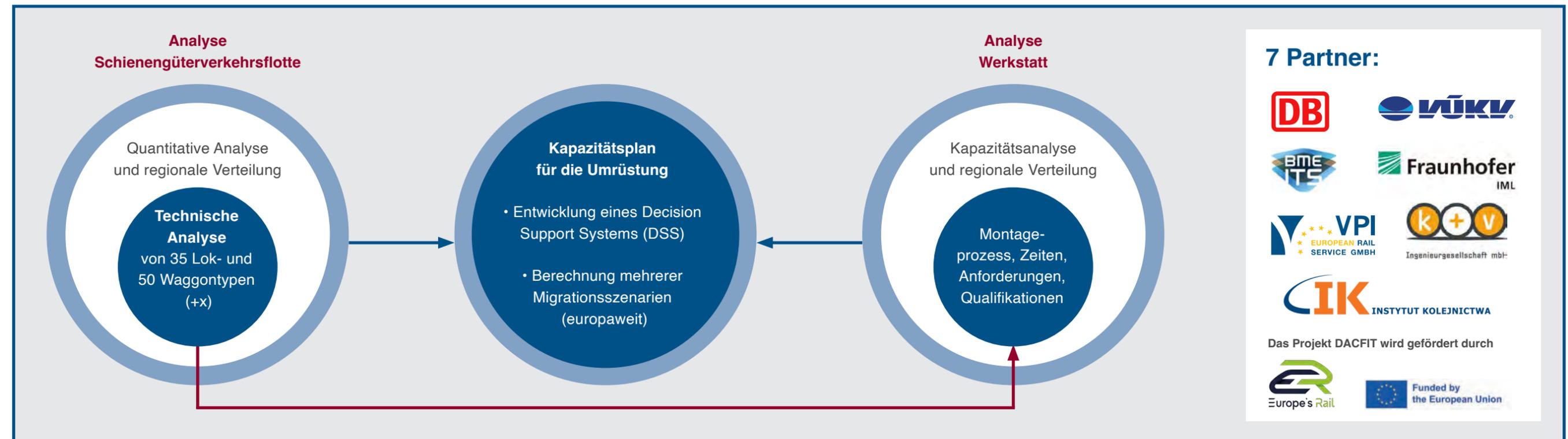
flotte. Derzeit sind wichtige Informationen zu Mengen, Typen, Verteilung, technischem Zustand und Nachrüstbarkeit mit Unsicherheiten behaftet. Durch die Implementierung einer optimierten Datenerfassung und die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten soll eine Datenbank entstehen, die ein klareres und detaillierteres Bild der europäischen Güterwagenlandschaft liefert. Diese Initiative wird nicht nur eine effektive Entscheidungsfindung erleichtern, sondern auch sicherstellen, dass die technische Dokumentation, die für die Analyse der Nachrüstbarkeit von Güterwagen erforderlich ist, allen Beteiligten zur Verfügung steht.

Realitätstauglicher Kapazitätsplan

Das dritte Themenfeld von DACFIT konzentriert sich auf den Planungsansatz. Hier soll ein dynamisches Simulationsmodell für einen indikativen

Umrüstungsplan entwickelt werden. Dabei sollen die Variabilität der Verkehrsströme und die unterschiedlichen Nutzungsmuster der Fahrzeuge in verschiedenen Regionen Berücksichtigung finden. Diese Simulation wird nicht nur die strategische Planung unterstützen, sondern auch die für die Nachrüstung erforderlichen Kapazitäten ermitteln und damit eine Lücke in der bestehenden Strategieentwicklung schließen.

Aufgaben DACFIT



Tempo machen für die DAK



Auf die Plätze, fertig, los! Vier Zweierteams gingen bei den DAC Industry Days an den Start und bauten die Digitale Automatische Kupplung auf Zeit ein – natürlich technisch einwandfrei und sorgfältig.

Wie lange dauert der DAK-Einbau realistisch, welche Werkzeuge werden benötigt und ist die Einbauanleitung überhaupt verständlich? Am 5. November 2024 war das DACFIT-Team der VERS bei den DAC Industry Days von FP5-TRANS4M-R vor Ort, um dies gemeinsam mit DB Cargo zu testen. Alle vier angetretenen Teams der Werkstätten Kaminski Waggonbau, Alstom, RailMaint und Waggonwerk Brühl machten ihre Sache hervorragend. Am Ende saß die Kupplung perfekt am Sgmmns-Wagen.

Für die VERS waren diese Tage enorm wertvoll als Input für die anstehenden Prozessanalysen von Werkstattleistungen, die wir im DACFIT-Konsortium übernommen haben. Alle Montagen wurden zu Analyse Zwecken aufgezeichnet und werden akribisch ausgewertet. Die Ergebnisse dienen als Baustein, um das Paket „Werkstattleistungen“ zu bearbeiten.

Bei diesen Tests lag der Schwerpunkt auf dem Federpaket. Weitere Einbautests unter veränderten Bedingungen werden folgen, bei denen dann zum Beispiel die Strom- und Datenleitungen im Mittelpunkt stehen werden.



Update für den Sektor

„Live on air“ für die Digitale Automatische Kupplung. Am 8. April 2024 sind wir zum zweiten Mal ins Studio gegangen, um der Bahn-Community über den Stand der Entwicklungen zur DAK auf europäischer Ebene zu berichten. Gilles Peterhans vom europäischen Dachverband der Wagenhalter UIP und VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz informierten in Folge 2 unserer gemeinsamen englischsprachigen Webinar-Reihe über Fortschritte der vergangenen Monate und standen den Zuschauenden im Live-Chat Rede und Antwort. Mit unserem Format „Renew – up to date on digital rail freight“ möchten wir die Akteure des Sektors motivieren und ermutigen, sich in den laufenden Prozess der DAK-Entwicklung und -migration einzubringen.



Der Fokus von Renew Folge #2 lag auf den Themenfeldern

- Kooperation auf europäischer Ebene
- Technologieentwicklung
- Planung und Finanzierung der Migration
- Ergebnisse der vom EDDP organisierten Connecting Europe Days

EXPERTISE FÜR PRAXISNAHE LÖSUNGEN



Wir bringen die Expertise und die Erfahrung der Wagenhalter und Werkstätten ein, wenn es um technische und rechtliche Belange des Schienengüterverkehrs geht. Unser Ziel sind dabei stets Lösungen, die sicher, zugleich aber auch praktikabel und effizient sind. Dafür engagieren wir uns in über 65 Arbeitsgremien des Sektors.

AVV

Klare Regeln für komplexe Fragen

Ist der Allgemeine Vertrag zur Verwendung von Güterwagen (AVV) mit den ECM-Regularien kompatibel? Diese Frage wird seit langem erörtert. Die Diskussion hat sich im vergangenen Jahr intensiviert, teilweise verhärtet und an anderer Stelle wieder in positive Richtungen bewegt. Gleichzeitig wuchs der Druck von Seiten einiger Aufsichtsbehörden, schnell eine Lösung zu finden, die allen Belangen gerecht wird. Dies ist jedoch kein einfaches Unterfangen und hat sich aus nachvollziehbaren Gründen bisweilen schwierig gestaltet, stehen sich doch gewichtige Argumente und Interessen der verschiedenen Beteiligten gegenüber. Diese gilt es sorgfältig auszubalancieren.

Verantwortlichkeiten abgrenzen

Kern der Debatte ist die Frage nach der trennscharfen Abgrenzung der Verantwortlichkeiten, die den einzelnen Akteuren hier durch das europäische Ordnungsrecht auferlegt werden. Denn genau an dieser Schnittstelle bleibt das Recht bislang konkrete und eindeutige Antworten schuldig. Diese Antworten sind aber dringend erforderlich. Solange das gesetzte Recht hier nicht weiterentwickelt wird, bleibt nur die vertragliche Ausgestaltung.

Um möglichst schnell zu Ergebnissen zu kommen, hat das AVV Joint Committee im Februar 2024

beschlossen, eine sachkundige Expertengruppe mit der Erarbeitung entsprechender Entwürfe für eine Anpassung des AVV zu beauftragen. Dieser Gruppe gehören neben dem Co-Chairman des Joint Committee, Stefan Lohmeyer, und dem VPI-Justiziar, Karl-Heinz Fehr, Prof. Dr. Rainer Freise, Christian Kühnast (DB Cargo, GCU expert) und Karsten Petrich (DB Cargo, ECM) an. Rechtzeitig zu Weihnachten 2024 hat die Expertengruppe einen weit gediehenen Vorschlag in den drei Vertragssprachen Englisch, Französisch und Deutsch fertiggestellt und zur Abstimmung an die Fachgremien der Verbände verteilt.

Vorschläge liegen auf dem Tisch

Angesichts des beachtlichen Umfangs und der Tragweite der Vorschläge ist absehbar, dass noch eine Vielzahl von Abstimmungen und Feinabstimmungen erforderlich sein wird. Insofern erscheint

es ambitioniert, diese Vorschläge bis zur Juni-Sitzung des Joint Committee in 2025 so weit voranzutreiben, dass sie konsensfähig sind und damit vom Committee freigegeben und zur Abstimmung an alle mittlerweile über 800 Vertragspartner weitergeleitet werden können. Aber es ist möglich.

Erfolgreiche AVV-Änderungen 2024

Neben diesem „Topthema“ liefen die gewöhnlichen Abstimmungen zwischen den Arbeitsgruppen der Verbände in nicht weniger intensiven Diskussionen weiter. Das bedeutet für das Jahr 2024, dass insgesamt 32 (!) Änderungsvorschläge bearbeitet, diskutiert und schließlich zur Abstimmungsreife gebracht wurden. Diese Vorschläge haben das Voting erfolgreich durchlaufen und sind zum 1. Januar 2025 in Kraft getreten. Inhaltlich ging es dabei im Schwerpunkt um Änderungen der technischen Anlagen 9 und 10 des AVV.



AVV verstehen und anwenden – unser Schulungsprogramm

Sich mit dem AVV auszukennen, ist unverzichtbar für eine gute Beziehung zwischen EVU und Wagenhaltern. Unsere AVV-Schulungen, die die VPI-Servicegesellschaft VERS in Kooperation mit RailTraining organisiert, richtet sich sowohl an Erstteilnehmende als auch an Wiederholungstätter. Denn einmal und nie wieder reicht nicht beim AVV, der ständig den aktuellen Anforderungen angepasst wird. Bei den zweitägigen Trainings geht es sowohl um Theorie als auch um Praxis. Die Anwendung wird am Schulungskesselwagen demonstriert und in kleinen Gruppen intensiv geübt.

Reges Interesse im Sektor

Unser AVV-Schulungsangebot stieß auch 2024 auf großes Interesse. Den Reigen eröffnete vergangenes Jahr ein Doppeltermin im März in Ludwigshafen, das die BASF auf ihrem Werksgelände ermöglicht hatte. Es ist keine Selbstverständlichkeit, eine Schulung in dem sensiblen Umfeld eines Chemiewerkes abhalten zu dürfen. Dass uns die Möglichkeit geboten wurde, hat uns sehr gefreut, denn wir konnten damit erstmals auch den süddeutschen Raum abdecken. Der zweite Doppeltermin fand in Hameln an bewährter Stelle bei der Franz Kaminski Waggonbau GmbH statt, wo die RailTraining GmbH ebenfalls einen Standort unterhält.

Ein europäisches Angebot

Es wird auch im europäischen Ausland wahrgenommen, dass die AVV-Schulungen der VERS GmbH und der RailTraining GmbH in Deutschland erfolgreich verlaufen und gut nachgefragt sind. So war 2024 VPI-Justiziar Karl-Heinz Fehr auch international auf AVV-Mission unterwegs. Göteborg, Antwerpen, Nottingham und Budapest lauteten die Stationen. Bei diesen Aktivitäten, die international unter dem Label „UIP GCU Schooling“ laufen, trägt er den Hut unserer europäischen Dachorganisation UIP – eine seit Jahren bewährte Kooperation zwischen dem VPI und der UIP.

VPI-Justiziar Karl-Heinz Fehr vermittelt, was es beim AVV zu beachten gilt.



Normen setzen Standards



Für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Eisenbahntechnik sind einheitliche Standards von großer Bedeutung. Interoperabilität ist für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr unerlässlich. Normungsvorgaben sind deshalb auch ein wichtiges Thema für die Technische Kommission wie für den Verband insgesamt. Vorhaben, die bereits jetzt oder in Zukunft in EU-Verordnungen als verbindlich benannt werden, stehen derzeit im Fokus.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VPI und der VERS sowie unserer Mitgliedsunternehmen engagieren sich dafür in den Fachausschüssen des DIN FSF, aber auch in europäischen Normungsgremien. In den letzten Jahren muss der VPI allerdings zunehmend auf externe Expertise zurückgreifen, da sich die Mitgliedsunternehmen häufig nicht in der Lage sehen, Personal für diese Aufgaben freizustellen.

Festzustellen ist, dass die europäische Normung insgesamt an Einfluss verliert. Immer mehr Initiativen zur ISO-Normung kommen aus Asien, deren Umfang die Kapazitäten der Europäer fordert. Noch steht die Normung von Güterwagen wenig im Fokus dieser asiatischen Initiativen. Allerdings gibt es bereits einen ersten Antrag zur Normung von Guss-Drehgestellen für Güterwagen, die in Europa wenig verbreitet sind. Diese Entwicklungen werden in der Technischen Kommission aufmerksam verfolgt und verlangen eine einheitliche europäische Positionierung und Engagement des Sektors auch in den internationalen Gremien.

Die Technische Kommission Kompetenz für Sicherheit

Die Technische Kommission (TK) ist nach wie vor eine feste Größe in der Branche und in unserem Verband. Fachleute aus unseren Mitgliedsunternehmen tauschen sich hier regelmäßig über aktuelle betriebliche Entwicklungen und Ereignisse aus und erarbeiten praxisnahe und sichere Empfehlungen für Wagenhalter und Werkstätten.

Mitglieder der Technischen Kommission

- Jakob Kudlinski, ERMEWA, Vorsitzender
- Karsten Elstner, Kaminski
- Stefan Franke, VTG
- Jonas Kutzim, GATX
- Dirk Nebendahl, Aretz
- Dominic Volz, BASF
- Michael Prahm, ERR
- Thomas Unverdorben, Wascosa
- Bertram Wieloch, TWA

2024 hat die Technische Kommission weitere fachliche Verstärkung erhalten. Regelmäßige Gäste der TK-Sitzungen sind:

- Valérie Nicaise, ERMEWA
- Frank Sadowski, VTG

Im vergangenen Jahr hat sich die TK abermals mit einem sehr breiten Spektrum an Themen befasst, darunter Änderungsvorschläge zum RID, Empfehlungen für die Weiterentwicklung des VPI-EMG, die Ausrichtung der Normungsarbeit und die Auswertung von gefährlichen Ereignissen im Betrieb. Zwei Themen sind besonders hervorzuheben: die Validierung der ZfP-Intervalle und die Arbeit der Joint Network Strategy (JNS) Task Force Groups.



Jahresauftaktsitzung 2025 der Technischen Kommission in Hamburg: Frank Sadowski, Jakob Kudlinski, Michael Prahm, Valérie Nicaise, Armin Perrey, Stefan Franke, Rainer Kogelheide, Karsten Elstner und Jonas Kutzim (v. l. n. r.).

ZfP-Intervalle zeigen Wirkung

Die TK hat 2024 in den „Rückspiegel geschaut“ und die Wirksamkeit der eigenen Arbeit reflektiert. Nach einem ersten Auftrag im Jahr 2014, damals an den Det Norske Veritas, wurde diesmal der TÜV Intertraffic beauftragt, eine Studie zu Radsatzwellenbrüchen an Güterwagen durchzuführen. Die Studie deckt die Hälfte aller Güterwagen in Europa ab, wobei auch die Güterwagenflotte der DB Cargo in die Untersuchung einbezogen wurde. Während für den Zeitraum von 2003 bis 2013 noch 16 Radsatzwellenbrüche im Betrieb bei den teilnehmenden Unternehmen registriert wurden, sank die Zahl im jetzt erhobenen Zeitraum 2013 bis 2023 auf nur noch einen Radsatzwellenbruch ab – und das trotz einer um 40 Prozent erhöhten Anzahl von Güterwagenradsatzwellen. Dies ist ein sehr erfreuliches Ergebnis und ein Zeichen dafür, dass das Konzept der Radsatzinstandhaltung nach VPI-EMG die Sicherheit in diesem Punkt entscheidend verbessert hat.

Gemeinsam Lösungen finden:

JNS Task Force Groups

Vertreter der TK des VPI beteiligten sich 2024 an den zwei aktuellen Arbeitsgruppen des JNS zur Verbesserung der Sicherheit im Schienengüterverkehr. Die JNS Broken Wheels hat den Fall des Gotthardt-Basistunnels vergangenes Jahr abgeschlossen und einen Bericht mit Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit verabschiedet. Die JNS Crosswinds konnte den AMOC zum Punkt Ladungssicherung/Stützbock ebenfalls weitestgehend abschließen. Die ausstehende Risikobewertung wird mit dem noch in Bearbeitung befindlichen Thema Seitenwind Ende 2025 im gemeinsamen Abschlussbericht veröffentlicht. Auf Initiative der TK trägt der VPI einen Teil der finanziellen Aufwendung für die Fachexpertise Aerodynamik.

TIV 2024

Intermodal und Radsatz

Ein Programm mit fachlicher Tiefe und ausgewiesenen Expertinnen und Experten – das schätzen die regelmäßigen Gäste der Technischen Informationsveranstaltung (TIV) am jährlichen Technik-Update des VPI. Im vergangenen Jahr lud der Verband die Branche nach Düsseldorf ein. Für die 220 angereisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatte die Technische Kommission (TK) eine spannende Agenda aufgesetzt.



Begrüßte die 220 Teilnehmenden zur 24. TIV in Düsseldorf: Jakob Kudlinski, Leiter TK.

Deep Dive in technische Themen

Der Block I am Vormittag konzentrierte sich auf Entwicklungen im Intermodal-Sektor und deren Handling in der Instandhaltung. Wie kann das Zusammenspiel zwischen Güterwagen und Terminal möglichst effizient gestaltet werden? Wie entwickelt sich die mobile Instandhaltung im Terminal? Und wie ist der Stand in den ERA-Arbeitsgruppen zum Thema „Great Belt“? Erstklassiger Input dazu kam von Daniel Jähn (Neuss Trimodal GmbH), Rudolf Spanhoff (ERA), Stefan Franke (VTG) und Marc Williges (On Track). Die aktuellen Entwicklungen im Bereich intermodaler Lösungen im Schienengüterverkehr wurden anschließend auf dem Podium von Frank Sadowski (VTG), Markus Vaerst (Wascosa) und Kristian Kölsche (Kombiverkehr) diskutiert. Heiko Radke (VERS), Andreas Lipka (DB Cargo) und Marcel de la Haye (DB Cargo) berichteten über Neuigkeiten im Bereich DAK-Migration. Der Nachmittag bot einen Deep Dive in die Themen rund um den Radsatz: ZfP, PAUT-Prüfung, Schmierstoffe und Bremsklotzsohlen. Top-Vorträge dazu lieferten Jakob Kudlinski (Ermewa), Dr. Ingo Poschmann (W.S. Werkstoffservice), Joachim Wirtgen (VERS) und Dr. Günter Köhler (Zugpool). Die anschließende Expertenrunde mit Karsten Elstner (Franz Kaminski Waggonbau) und Jonas Kutzim (GATX) führte die verschiedenen Themen der Radsatztechnik zusammen.

Update zum Thema Instandhaltungsregeln: Joachim Wirtgen (VERS).



Expertenrunde zu Intermodal, Berichte zum Stand der DAK – die TIV deckte ein breites Themenspektrum ab.



STARK, SMART UND SERVICE- ORIENTIERT

Unsere Servicegesellschaft, die VPI European Rail Service GmbH, hat sich in nur sechs Jahren als feste Größe in der europäischen Instandhaltungslandschaft etabliert. Mit den von ihr herausgegebenen Instandhaltungsempfehlungen, dem VPI-EMG, sowie den Fachtechnischen Begutachtungen von Werkstätten und maßgeschneiderten Schulungsangeboten unterstützt sie Wagenhalter und ECM in ihrem operativen Geschäft. Gleichzeitig entwickelt die VERS ihr Portfolio konsequent weiter. Immer im Fokus: Effizienz, Qualität und die Bedürfnisse der Branche.

Gut aufgestellt für die Zukunft

Wäre unsere Servicegesellschaft VERS ein Haus, würden wir es so beschreiben: auf einem soliden Fundament gebaut, mit einem Dach, das auf gut ausbalancierten Säulen ruht. Sechs Jahre nach ihrer Gründung hat sich die VERS nicht nur am Markt etabliert, sondern baut ihr Angebot erfolgreich aus.

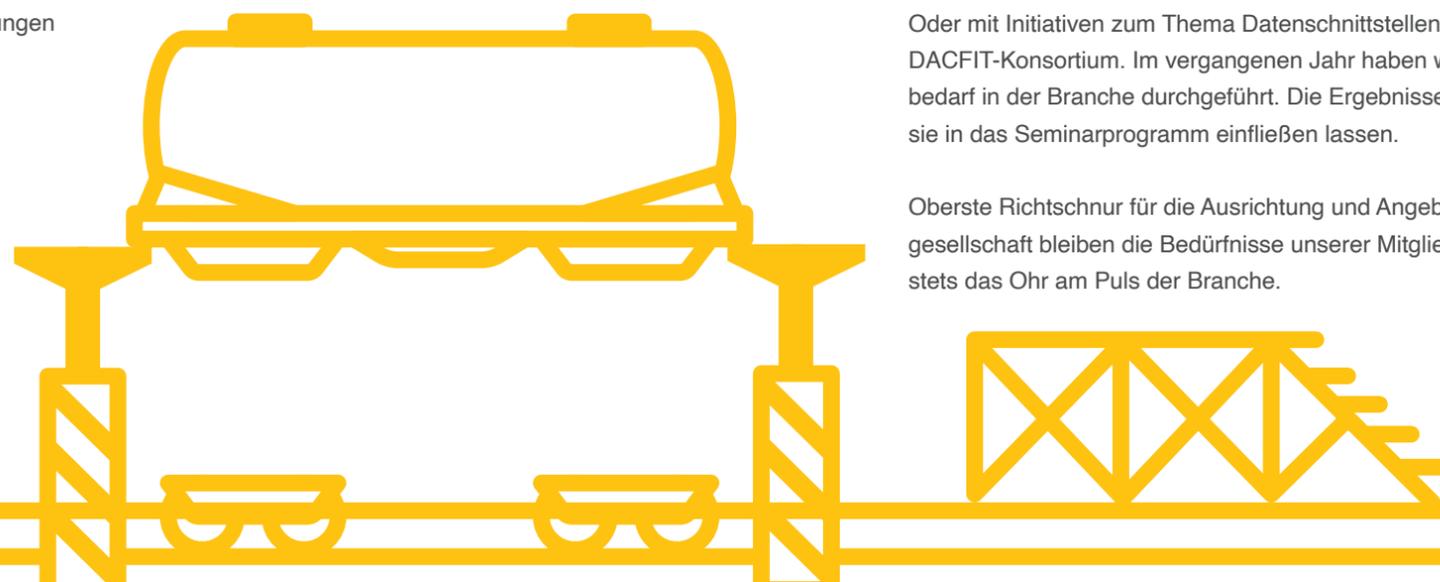
Um im Bild zu bleiben: Die tragenden Säulen, auf denen die VERS steht, sind der von ihr herausgegebene VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG) und die Fachtechnischen Begutachtungen von Werkstätten (FtB). Das wird und soll auch in Zukunft so bleiben. Denn mit ihren Instandhaltungsempfehlungen und dem entsprechenden Netzwerk qualifizierter Werkstätten ist sie aus dem Instandhaltungsmanagement der europäischen Wagenhalter und ECM nicht mehr wegzudenken. Die europäische Ausrichtung dieser Dienstleistungen haben wir dabei immer im Blick.

Neu hinzugekommen sind mittlerweile die Säulen Schulungen, Förderungen und Projektmanagement. Auch hier kann die VERS bereits auf Erfolge zurückblicken. Das Schulungsangebot wächst und wird gut nachgefragt, als Konsortialführer hat sie mehrere Millionen Euro an EU-Fördermitteln für den Sektor eingeworben und auch im Projektmanagement ist sie aktiv, zum Beispiel beim Thema DAK.

Das Team der VERS besteht sowohl aus erfahrenen Kolleginnen und Kollegen als auch aus jungen Ingenieuren, die neu in die Welt der Güterwagen eingestiegen sind. Unverzichtbar für die Qualität unseres Angebots: die vielen Expertinnen und Experten aus den Unternehmen, die ihr Know-how in vielfältiger Weise einbringen – sei es als Referenten im Seminarangebot, als Inputgeber für den VPI-EMG oder als ehrenamtliche Auditoren.

Auch in Zukunft wollen wir weiter wachsen. Wir bauen unser Haus aus. Zum Beispiel mit neuen Audit-Angeboten und dem One-Stop-Shop-Konzept, mit dem wir verschiedene Audits bündeln, um Werkstätten und ECM Zeit, Kosten und Nerven zu sparen. Oder mit Initiativen zum Thema Datenschnittstellen und unserem Engagement im DACFIT-Konsortium. Im vergangenen Jahr haben wir eine Umfrage zum Fortbildungsbedarf in der Branche durchgeführt. Die Ergebnisse werten wir derzeit aus und werden sie in das Seminarprogramm einfließen lassen.

Oberste Richtschnur für die Ausrichtung und Angebotsgestaltung unserer Servicegesellschaft bleiben die Bedürfnisse unserer Mitgliedsunternehmen. Dazu haben wir stets das Ohr am Puls der Branche.



VERS
VPI European
Rail Service GmbH

VPI-EMG

- Modulentwicklung
- VERS-Tool

Begutachtung und Zertifizierung

- FtB
- ECM
- ISO 9001
- ISO 15085
- NDT-Rail

Schulungen

- VPI-EMG
- AVV
- VERS-Tool
- Einsteiger
- Eisenbahntechnik

Fördermittel

- Connecting Europe Facility (CEF)

Projektmanagement

- Normung
- Betriebserprobung Fett
- ZfP
- DACFIT
- PioDAC

Premiere InnoTrans



VPI und VERS präsentierten sich im September 2024 erstmalig mit einem eigenen Stand auf der internationalen Schienenverkehrsmesse InnoTrans in Berlin. Nach vier intensiven Messetagen konnten wir ein klares Fazit ziehen: Der Einsatz hat sich rundum gelohnt. Das Interesse an den Dienstleistungen unserer VPI European Rail Service GmbH war eindrucksvoll und erfreulich. Hinzu kam ein spannender bahnpolitischer Dialog mit Mitgliedern, Branchenvertretern und politischen Akteuren. Besonders gefreut hat uns, dass wir rund um die Uhr so nette Gäste an unserem Stand begrüßen durften.

Gut besucht an allen vier Messetagen: der Stand von VPI/VERS auf der InnoTrans in Berlin.

Die Mitgliedsunternehmen nutzten die Möglichkeit für Fachgespräche – und einen guten Kaffee.



VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz begrüßte Branche und Politik am Stand: Peter Reinshagen (Ermewa) und Michael Donth (MdB, CDU).

VPI-EMG

Weiter auf Wachstumskurs

Modular, umfassend, aktuell – das zeichnet unseren VPI European Maintenance Guide aus. Wir nehmen kontinuierlich Neuerungen der Waggon-Technik und -Instandhaltung in unsere europaweit anerkannten Maintenance-Empfehlungen auf. In sie fließt die Expertise der Branche ein. Unser Credo für VPI-EMG lautet „Qualität heißt Entwicklung“.



600

VPI-EMG-Nutzer europaweit

Zum Jahreswechsel 2024/25 haben wir einen neuen Meilenstein erreicht: 600 VPI-EMG-Nutzer europaweit! Allein im letzten Jahr sind 44 neue Bezieher unseres VPI European Maintenance Guide hinzugekommen. Und die Wachstumskurve zeigt weiter nach oben. Bereits in den ersten Monaten dieses Jahres konnten wir weitere zehn Neuzugänge verzeichnen.

17 Jahre nach der ersten Ausgabe nutzen damit heute praktisch alle großen und kleinen privaten Wagenhalter unsere Empfehlungen für die Instandhaltung von Güterwagen für ihre Aufgaben als Entities in Charge of Maintenance (ECM). Auch die europäische Werkstattlandschaft greift nahezu flächendeckend auf unseren Instandhaltungsleitfaden zurück, um Wagenhaltern entsprechende Instandhaltungsleistungen anbieten zu können.

Werkstätten und mobile Dienste bilden denn auch mittlerweile die größte Gruppe unter unseren Nutzern. Sie stellen 2024 insgesamt 21 der 44 neuen Bezieher. Die Zahl der Halter, ECM und Eisenbahnverkehrsunternehmen unter den neuen Nutzern des VPI-EMG ist 2024 mit neun Neuzugängen entgegen dem Trend der vergangenen Jahre wieder gestiegen. Ebenfalls zugenommen hat die Zahl der Neubezieher aus Frankreich, Italien, Polen und Tschechien.

Auch im vergangenen Jahr wurde intensiv an der laufenden Aktualisierung des VPI-EMG gearbeitet. Im Laufe des Jahres 2025 werden entsprechende Modul-Anpassungen veröffentlicht. Das betrifft zum Beispiel das Modul 09 zur Zerstörungsfreien Prüfung, in der das PAUT-Verfahren aufgenommen wird, das die Prüfung des Radkranzes verbessert.

Neues Redaktionstool gestartet VPI-EMG goes XML

VPI-EMG-Bezieher dürfen sich freuen: Das neue Redaktionstool für den European Maintenance Guide (VPI-EMG) ist Ende 2024 erfolgreich gestartet und vereinfacht ab sofort viele Prozesse – sowohl für die Nutzerinnen und Nutzer als auch für die Autoren bei der Bearbeitung. Die technische Dokumentation unseres umfangreichen Maintenance Guide wird nun vollständig in einem professionellen XML-Redaktionssystem erstellt und gepflegt.

Ein Buch mit elf Kapiteln

Die wichtigste Neuerung: Aus den elf einzelnen Modulen entsteht ein elektronisches Buch mit 846 Seiten. Das ermöglicht zum Beispiel Querverweise und Links zwischen den Modulen und zu Anhängen, wodurch fachliche Zusammenhänge transparenter werden. Darüber hinaus ermöglicht eine Stichwortsuche, schnell alle relevanten Informationen zu einem Thema im VPI-EMG zu finden.

Der aktuelle VPI-EMG erscheint als Version 5.0. Wichtig zu wissen: Die Inhalte der einzelnen Module bleiben gegenüber den bereits veröffentlichten Versionen unverändert. Lediglich die Vorgaben beziehungsweise Ergebnisse der JNS Gotthardtunnel wurden aufgrund ihrer sicherheitstechnischen Relevanz sofort eingearbeitet. Künftige Versionierungen werden sich immer auf das Gesamtdokument beziehen, was den Anwendern die Nachvollziehbarkeit der Aktualität und Gültigkeit der einzelnen Module erleichtert.

Bessere Usability

Die neuen Funktionalitäten zu ermöglichen, war mit erheblichem Aufwand verbunden, denn sie erforderten mehr als nur eine Datenübertragung auf ein neues Format. Das RED-Tool-Team der VERS hat in den letzten Monaten jedes Modul Wort für Wort durchgearbeitet, um sicherzustellen, dass für die gleichen Komponenten oder Tätigkeiten immer die gleichen Begriffe verwendet werden – die

Voraussetzung für zuverlässige Ergebnisse bei entsprechenden Suchanfragen.

Mit der Version 5.0 hat sich der VPI-EMG seit seiner ersten Ausgabe im Jahr 2007 nicht nur inhaltlich, sondern auch in seiner Ausgabeform weiterentwickelt. Begonnen hat alles mit einer Loseblattsammlung, später wurde das Werk auf CD gebrannt und schließlich wurden in den letzten Jahren die Module einzeln als PDF zur Verfügung gestellt. Die XML-Struktur ermöglicht nun sowohl die Ausgabe als Online-Format als auch als klassisches PDF-Dokument.

13 Sprachen, 28 Länder

Die Bezieher des VPI-EMG kommen aus 28 Ländern. Um möglichst vielen die Nutzung in ihrer Landessprache zu ermöglichen, liegt auch die aktuelle Version 5.0 in 13 Sprachen vor. Im Laufe des Jahres werden Übersetzungen in Slowenisch, Kroatisch und Serbisch folgen. Der Kickoff der Version 5.0 im XML-Format war im Dezember 2024 mit Ausgaben in Deutsch, Englisch und Französisch gestartet.

Fachtechnische Begutachtungen Europaweites Netz für fachgerechte Instandsetzung

300

Fachtechnisch begutachtete Werkstätten

Werkstätten auf dem Prüfstand

Die fachgerechte Instandhaltung von Güterwagen ist für Wagenhalter in ganz Europa essenziell – nicht zuletzt, um den Anforderungen als Entity in Charge of Maintenance (ECM) gerecht zu werden. Die VERS stellt mit ihrem Netzwerk aus 300 fachtechnisch begutachteten Werkstätten und Servicestellen sicher, dass Prüf- und Wartungsarbeiten in jeder dieser Anlaufstellen standardisiert und betriebssicher auf Basis des VPI-EMG durchgeführt werden können. Auditierten Werkstätten bietet dies die Möglichkeit, ihre hohe Qualität nach außen zu dokumentieren. So leistet die VERS einen entscheidenden Beitrag zur Sicherheit und Effizienz des Schienengüterverkehrs.



Digitale Werkstattkarte Gezielt gesucht ist halb gefunden

Seit April 2024 finden Wagenhalter und ECM einen neuen Service auf unserer VERS-Website: die digitale Werkstattkarte. Sie liefert einen geographischen Überblick zu allen europäischen Werkstätten, die von der VERS eine gültige Fachtechnische Begutachtung erhalten haben. Einfach in die gewünschte Region zoomen und die entsprechenden Werkstätten für weitere Infos anklicken.

Die Karte bietet zudem umfangreiche Filtermöglichkeiten für die Werkstattrecherche. So kann gezielt nach Ländern, nach Instandhaltungsarten gemäß VPI-EMG, nach Revision, nach Instandhaltung von Komponenten oder nach Kesselreinigungsarten gesucht werden.

Export und Schnittstelle

Im Zuge der Kartenerstellung wurden gleichzeitig die Koordinaten der Längen- und Breitengrade jedes Werkstattstandorts erfasst. Sie können von den Nutzern auch in ihren Systemen verwendet werden. Damit die Werkstattinformationen immer aktuell in den IT-Systemen zur Verfügung stehen, haben wir die Möglichkeit einer REST-API als Schnittstelle entwickelt. Sie erlaubt den automatisierten Zugriff auf die Werkstattprofile und deren Weiterverarbeitung. Die technische Beschreibung dazu finden Sie auf unserer Homepage.

Ergänzend dazu gibt es auch die klassische Möglichkeit des Exports als Excel-Datei mit allen Informationen.

Web-Links

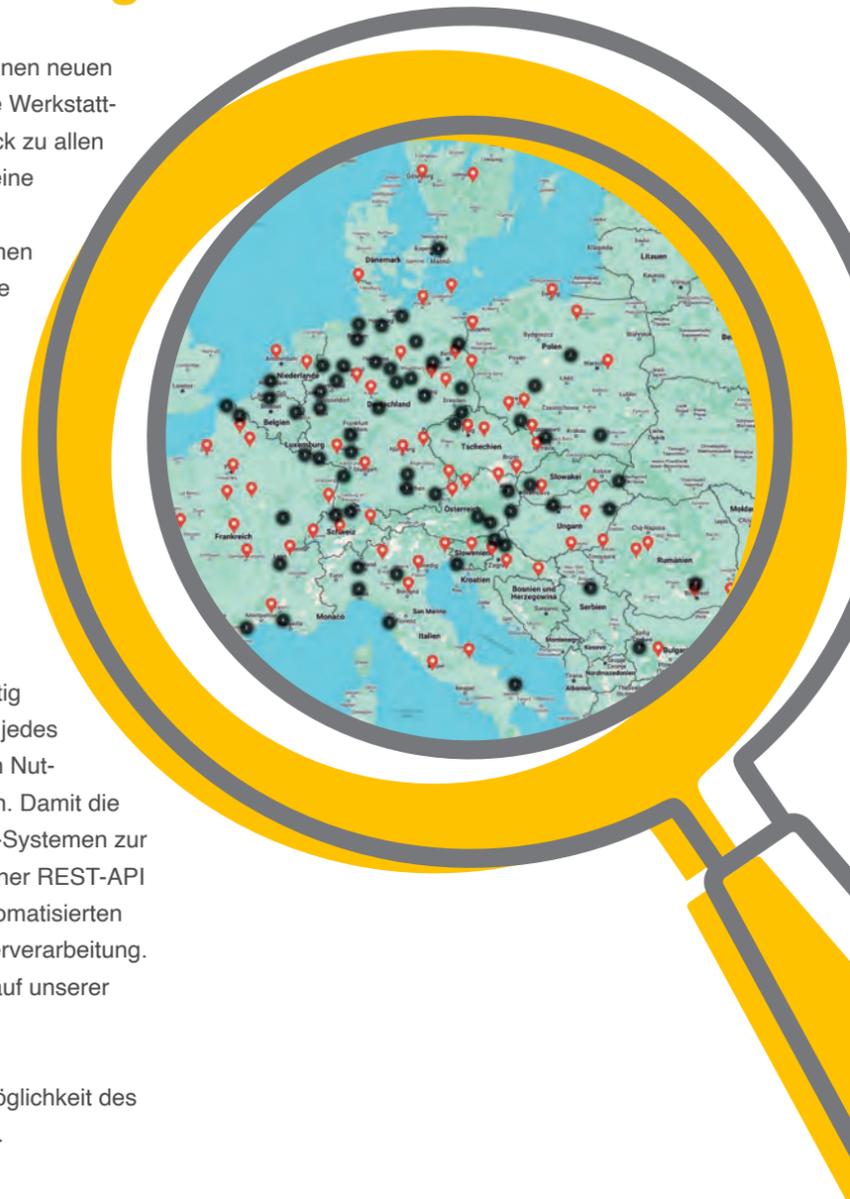
Digitale Werkstattkarte:

https://vpihamburg.de/de/vers/begutachtung-und-zertifizierung/zertifizierte_unternehmen#map-view

Schnittstelle: <https://api.vpihamburg.de/v1/workshops>

OpenAPI-Dokumentation: <https://api.vpihamburg.de/docs>

Die Attribute folgen der JSON:API-Spezifikation



Geprüft, bewertet, freigegeben

Bevor eine Werkstatt das VERS-Audit erfolgreich abschließt, wird sie einer gründlichen Prüfung unterzogen. Die Experten der VERS bewerten vor Ort, ob die Werkzeuge einwandfrei sind, die technische Ausstattung den Anforderungen entspricht und das Personal nicht nur qualifiziert ist, sondern auch regelmäßig geschult wird. Je nach Werkstattgröße dauert die Begutachtung ein bis drei Tage. Mithilfe detaillierter Checklisten wird überprüft, ob alle Voraussetzungen gegeben sind, um Prüf- und Wartungsarbeiten gemäß den VPI-EMG-Standards durchzuführen.

Unsere Auditoren waren 2024 in 20 Ländern unterwegs und haben 251 Begutachtungen und Zertifizierungen durchgeführt. Damit ist die Anzahl der Audits im Vergleich zum Vorjahr erneut angestiegen. Wie zu erwarten, überwog dabei die Anzahl der Zwischenaudits im Jahr 2024 erneut gegenüber den Haupt- und Rezertifizierungsaudits.

Dieses Jahr, also 2025, sind wir endgültig im 2020 etablierten Rhythmus für die Überprüfung einmal erteilter Freigaben angekommen, der alle fünf Jahre ein erneutes großes Hauptaudit und ein regelmäßiges jährliches Zwischenaudit vorsieht. In den Jahren 2025 bis 2027 dürfte die Zahl der Haupt- und Rezertifizierungsaudits entsprechend stark ansteigen.

Die 251 Begutachtungen und Zertifizierungen verteilten sich 2024 auf

- 204 jährliche Zwischenaudits (FtB)
- 25 Hauptaudits (FtB)
- 12 Erweiterungsaudits (FtB)
- 4 Nachaudits (FtB)
- 4 Zertifizierungsaudits (ECM + ISO 9001)
- 2 Kombi-Audits (FtB + ECM)

Darunter waren 10 Neuanträge, die in 2024 durchgeführt wurden.

Seit Juli 2024 im Umlauf: unser neues FtB-Signet

Werkstätten und Servicestellen, die eine Fachtechnische Begutachtung erfolgreich durchlaufen haben, dürfen sich künftig mit unserem Signet schmücken. Ob auf dem Flyer, dem Briefbogen oder am Werkstatteingang – mit dem Signet können sie die Qualität ihres Unternehmens dokumentieren.



Unser Auditoren-Team Unterwegs in Sachen Qualitätscheck

25 Auditoren sind aktuell für die VERS europaweit unterwegs, um Werkstätten und mobile Services unter die Lupe zu nehmen. Sie prüfen, ob die Kriterien für eine Freigabe für die Arbeit nach den Empfehlungen des VPI-EMG erfüllt sind.

Um insbesondere die Reisekosten bei den Fachtechnischen Begutachtungen gering zu halten, bemüht sich die VERS, in verschiedenen Ländern qualifizierte Auditoren zu gewinnen. Bereits jetzt sind Auditoren mit Sitz in Österreich, Schweiz, Schweden, Frankreich und Italien Teil unseres Teams.

Auditoren der VPI European Rail Service GmbH

- Dirk Adamczyk, ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- Thomas Barleben, VPI European Rail Service GmbH (DE)
- Andreas Barth, GATX Rail Germany GmbH (DE)
- Markus Beintner (CH)
- Flavien Bouters, ATIR-Rail Gestion SAS (FR)
- Alberto Collina, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- Jan Dettmann, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- Knut Dotzauer, LQS Lauchhammer GmbH (DE)
- Robert Heim, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- Olaf Hingst, VPI European Rail Service GmbH (DE)
- Heiko Koch, ERMEWA SA (DE)
- Hartmut Krischock (DE)

Damit auch in Zukunft die wachsende Nachfrage nach Audits bedient werden kann, bildet die VERS seit einiger Zeit selbst Mitarbeitende zu Auditoren aus und beschäftigt ehemals selbstständige Auditoren als feste Mitarbeiter. Seit Januar 2024 ist mit Abdelali Wadeh der zweite von der VERS ausgebildete Auditor eigenverantwortlich unterwegs und führt Fachtechnische Begutachtungen sowohl in Deutsch als auch auf Französisch durch. Im Laufe des Jahres 2025 werden drei weitere Mitarbeiter ihre Ausbildung abschließen und ebenfalls als vollwertige Auditoren zum Team stoßen.

- Dr. Axel Marquardt, Captrain Deutschland GmbH (DE)
- Alfred Meier, Wascosa AG (CH)
- Michael Mühlberg, RailConsulting (DE)
- Mauro Pacella (IT)
- Jürgen Rauen, ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- Tilo Reuter, Rail-X AB (DE)
- Jörg Schüler, DB Cargo AG (DE)
- Thomas Schulte-Zweckel, VPI European Rail Service GmbH (DE)
- Martin Stein, GATX Rail Germany GmbH (DE)
- Pascal Trimmel, trimmel-consulting gmbh (AT)
- Peter Uhrig, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- Thomas Unverdorben, Wascosa AG (DE)
- Abdelali Wadeh, VPI European Rail Service GmbH (DE)

Auditoren-Treffen

Erfahrungsaustausch mit Mehrwert



Zweimal jährlich lädt unsere Servicegesellschaft VERS ihre Auditoren zum Erfahrungsaustausch (ErfA) ein und bietet bei diesen Treffen gleichzeitig Input zu aktuellen Fachthemen. Gemeinsam wird hier ein einheitliches Vorgehen bei der Bewertung von Werkstätten erarbeitet und sichergestellt. Gleichzeitig liefern die Auditoren mit ihren individuellen Erfahrungen und Erkenntnissen wichtige Impulse für die Weiterentwicklung des VPI-EMG.



2024 war das Auditorenteam mit seinem ErfA-Treffen zu Gast bei SweMaint AB in Göteborg. Die zweite Zusammenkunft fand in Hamburg statt. Im Mittelpunkt standen Themen wie die Vorstellung unseres neuen IT-Tools. Es erleichtert nicht nur die Verwaltung der zahlreichen Audits, sondern verbessert auch die systematische Erfassung und Auswertung des Erfahrungsrückflusses der Auditoren. Digital erfasst lassen sich aus einzelnen „Erfahrungen“ effizienter und schneller Trends ableiten, die wir dann im Rahmen des VPI-EMG und der Fachtechnischen Begutachtungen berücksichtigen können.

Ebenfalls auf der Tagesordnung des ErfA stand die Information über Entwicklungen in der Branche. Dazu gehörten Themen wie das PFAS-Verbot, die Ergebnisse des JNS-Berichts GBT und die Neuerungen im RID 2025.

One-Stop-Shop

VERS baut Auditangebote weiter aus

Audits sind für Unternehmen in der Regel mit spürbarem Aufwand und Kosten verbunden. Die VERS baut daher seit einiger Zeit ihr Angebot aus, um den Werkstätten nach dem One-Stop-Shop-Prinzip verschiedene Audits zu einem Termin anbieten zu können. Dazu gehören neben den Fachtechnischen Begutachtungen auch ECM-Zertifizierungen und die Option, dass VERS-Auditoren ISO-9001-Zertifizierungen im Unterauftrag des DVS – Deutscher Verband für Schweißen und verwandte Verfahren e.V. durchführen.

Das Portfolio des VERS-Auditorenteams umfasst aktuell folgende Audits, die sowohl einzeln als auch in Kombination angeboten werden:

- ➔ Fachtechnische Begutachtungen (FtB)
- ➔ Zertifizierungen nach ECM DVO (EU) 2019/779
- ➔ Zertifizierungen nach ISO 9001:2015
- ➔ Betriebsprüfung nach EN 15085-2 (Schweißen)



Aktiv als ECM-Zertifizierer

Seit Januar 2024 ist die VERS als ECM-Zertifizierer für Güterwagen und Wagen für den Transport gefährlicher Güter anerkannt. Das umfasst die Erlaubnis für die Durchführung von ECM-Zertifizierungen von Wagenhalter-ECM als auch von Reparaturwerkstätten. Vorangegangen war die Listung der VERS auf ERADIS durch die Europäische Eisenbahnagentur. Für unser Portfolio an Serviceangeboten ist dies ein weiterer Schritt nach vorn. Im Oktober 2024 war schließlich Premiere: Die VERS trat erstmals als ECM-Zertifizierer auf und konnte der von ihr auditierten Werkstatt bestätigen, dass alle Voraussetzungen für das Zertifikat erfüllt werden. Insgesamt war die Anzahl der ECM-Zertifizierungen durch die VERS mit einem Audit im Jahr 2024 allerdings noch gering, da die meisten Betriebe bereits entsprechend zertifiziert waren und nur sehr wenige ein erstmaliges ECM-Audit benötigten. Mittlerweile ist jedoch ein deutlich gestiegenes Interesse an einer Zertifizierung durch die VERS zu verzeichnen.

VERS-Schulungsprogramm

Bildung auf die Schiene bringen

Ob Weiterbildung, Qualifizierung von Quereinsteigern oder Auffrischung von Fachwissen – die Nachfrage nach praxisnahen Schulungen im Sektor ist hoch. Die VERS bietet ein maßgeschneidertes Schulungsprogramm für Werkstätten und Wagenhalter, das theoretische Grundlagen mit praktischen Übungen kombiniert. Unser Ziel sind nachhaltige Lernerfolge, die direkt im Berufsalltag anwendbar sind.

Zu den Klassikern im Schulungsrepertoire der VERS gehören Seminare rund um die Materie Radsatz, Zerstörungsfreie Prüfung und AVV, dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen. 2024 boten wir im zweiten Jahr unser neues Seminarangebot für Neu- und Quereinsteiger an – erneut mit guter Resonanz, so dass es auch 2025 weiter fest im Programm verankert ist.

Neu: VERS-Schulungsraum mit Werkstatthanbindung

Seit Mai 2024 unterhält unsere Servicegesellschaft VERS in Hamburg einen Schulungsstandort auf dem Gelände der Josef Meyer Rail GmbH. Der Seminarraum bietet alles, was für praxisnahe Weiterbildung rund um den Güterwagen nötig ist: einen Schulungsraum mit moderner technischer Ausstattung und direktem Zugang zu Werkstatt- und Gleisanlagen.

Gerne stellen wir diesen Raum auch unseren Mitgliedsunternehmen gegen eine geringe Gebühr zur Verfügung, um hier ihre Mitarbeitenden zu schulen.

Die Eckdaten:

- Platz für bis zu 20 Personen
- ausgestattet mit moderner Präsentationstechnik
- Zugang zu Werkstatt und Gleisanlagen von Josef Meyer Rail
- gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und Parkplätze (begrenzt)
- Digitale Automatische Kupplung und CFCB-Bremse als Exponate

Interessenten richten ihre Anfrage bitte per Mail an schulung@vpi-vers.eu

Die Teilnehmenden unseres Einsteigerseminars verschafften sich vor Ort einen Überblick über die Kesselwagentechnik.



Technik zum Anfassen: Seminar-Teilnehmer nutzen die Gelegenheit, eine CFCB-Bremse genauer zu betrachten.



Theorie und Praxis: Die Schulungen der VERS verbinden beides.

DER VPI VERBINDET



Gute Serviceleistungen und engagierte Interessenvertretung machen unseren Verband attraktiv. Für diesen Kurs steht das Team an der Spitze des VPI, das von den Mitgliedern erneut im Amt bestätigt wurde. Unsere 300 Mitgliedsunternehmen schätzen unsere Angebote. Dazu gehören auch unsere großen Branchenevents, der traditionelle Neujahrsempfang und das Get Together im Sommer. Sie bieten Gelegenheit zum Austausch und sind feste Größen im Kalender der Branche.

Get Together und Neujahrsempfang Die Branche trifft sich beim VPI

450 Gäste durften wir im Januar 2025 in Hamburg zum Neujahrsempfang begrüßen. 350 Gäste kamen im Juni 2024 zu unserem Get Together nach Düsseldorf – inklusive König Fußball, denn es war Europameisterschaft. Um im Duktus zu bleiben: Beide Veranstaltungen waren Volltreffer.

Es wurde angestoßen, diskutiert, genetztwerk und gemeinsam die einmalige Aussicht genossen. Dabei war der Blick auf den Rhein an einem Sommerabend ebenso wunderbar wie der Ausblick aus dem 23. Stock des Emporio-Towers auf die Hansestadt Hamburg. Vielen Dank an alle, die unsere Branchenveranstaltungen immer wieder zu etwas Besonderem machen. Die positiven Rückmeldungen bestärken uns darin, der Branche auch in Zukunft zweimal im Jahr die Gelegenheit zum informellen Austausch, zur Begegnung und zum Kennenlernen zu bieten.

Fester Termin im Kalender der Branche: VPI-Neujahrsempfang über den Dächern von Hamburg.



Sonnenschein und beste Laune beim Get Together an den Düsseldorfer Rheinterrassen.



2024 VPI-Mitgliederversammlung

Malte Lawrenz als Vorsitzender bestätigt

Die 168 Delegierten der Mitgliederversammlung im Juni 2024 haben Malte Lawrenz einstimmig für weitere drei Jahre in seinem Amt als Vorsitzender des VPI bestätigt. „Ich freue mich über diesen Rückenwind, um gemeinsam an der Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zu arbeiten“, bedankte sich Lawrenz für das klare Votum der Delegierten und kündigte an, das Dienstleistungsangebot für die Mitgliedsunternehmen weiter auszubauen und den Interessen der Wagenhalter und Werkstätten eine vernehmbare Stimme im politischen Berlin zu geben.

Starkes Team für die nächsten drei Jahre

Auf der Tagesordnung der Mitgliederversammlung stand neben der Wahl des Verbandsvorsitzenden auch die Benennung der fünf stellvertretenden Vorsitzenden: Dr. Thorsten Bieker (BASF), Jörg Nowaczyk (GATX), Peter Reinshagen (Ermewa) und Carsten Schiering (Transwaggon) wurden in ihren Ämtern bestätigt, Florian Schuhmacher (VTG) neu gewählt. Ebenfalls zur Wahl standen die 15 Mitglieder des Beirats. Neu aufgenommen ins Team wurden Kathrin Füller (RailMaint) und Iris Hilb (Wascosa).



Das Team an der Spitze des VPI:
Florian Schuhmacher (VTG), Carsten Schiering (Transwaggon), Peter Reinshagen (Ermewa), Malte Lawrenz (VPI-Vorsitzender), Jörg Nowaczyk (GATX) und Thorsten Bieker (BASF) (v. l. n. r.).

Unsere Kommunikationsstrategie: Information aus erster Hand

Wir informieren direkt und aktuell – und das mit vielfältigen Angeboten. Dabei steht unsere Kommunikation auf zwei Säulen: unseren Angeboten nur für Mitglieder und unserer Öffentlichkeitsarbeit via Newsletter, LinkedIn, Pressemeldungen, Website und Online-Formaten, die sich auch an die interessierte Öffentlichkeit richtet.

Exklusiv: VPI-Mitgliederinformation

Haben sich EU-Richtlinien geändert? Gibt es ein Ereignis auf der Schiene, auf das reagiert werden muss? Bietet der Verband einen neuen Service an? Was gibt es Neues aus dem BMDV oder dem politischen Berlin? Wir informieren unsere Mitglieder bei vielen Themen exklusiv über aktuell wichtige Fachthemen und verbandsinterne Neuigkeiten. Bis zu 50-mal im Jahr versenden wir unsere VPI-Mitgliederinformationen ins E-Mail-Postfach.

Newsletter for you

Unser digitaler Newsletter erscheint mehrmals im Jahr und informiert Mitglieder und Interessierte über die Aktivitäten des Verbandes und liefert aktuelle Einblicke in politische Entwicklungen im Schienensektor.

Follow us: VPI auf LinkedIn

Die direkte Kommunikation mit unseren Mitgliedern sowie mit Stake-Holdern des Schienen-Sektors gewinnt weiter an Bedeutung. Unser LinkedIn-Kanal spielt dabei eine zentrale Rolle: Die Zahl unserer Follower ist auf beeindruckende 3.500 Nutzerinnen und Nutzer gewachsen. Dort posten wir regelmäßig Beiträge zu unserem Schulungsprogramm, zu Veranstaltungen sowie zu den schienenpolitischen Positionen und Forderungen des Verbandes. Die rege Interaktion – sei es durch Likes, Kommentare oder Diskussionen – zeigt, dass unsere Inhalte ankommen. Vielen Dank dafür an unsere Community!

Live auf Sendung

Auch im vergangenen Jahr haben wir gemeinsam mit unserem Dachverband UIP unser Live-Format „Renew“ direkt aus dem Studio in Hamburg gesendet. Das interaktive Format gab Einblicke in aktuelle europäische Entwicklungen rund um Digitalisierung und DAK und bot die Gelegenheit, Fragen zu stellen.



Neuer Meilenstein: 305 Mitgliedsfirmen

Die Marke 300 ist geknackt: Zum Jahresende 2024 konnten wir Mitglied Nummer 305 im Verband begrüßen. Herzlich willkommen, ARCONIX AG, im VPI. Damit setzt sich der Wachstumstrend der letzten Jahre fort. Insgesamt ist die Mitgliederbasis im vergangenen Jahr um weitere sechzehn Unternehmen gestiegen. Bei den neuen Mitgliedsunternehmen handelt es sich mehrheitlich um Instandhaltungsbetriebe aus dem europäischen Ausland.

NEUMITGLIEDER 2024

SAVVY Telematic Systems AG, Schaffhausen, CH

Ingenieurbüro Thomas Stegmüller, Böbingen

SZ - Vleka in tehnika, d.o.o., Ljubljana, SI

Wagon Lostr a.s., Louny, CZ

DAKO-CZ,a.s., Tremosnice, CZ

Private Joint Stock Company, Kharkiv, UA

DB Cargo Scandinavia A/S, Frederica, DK

G&K Rail ECM Sp. z.o.o., Katowice, PL

smart rail GmbH, Neubiberg

Buffer Technologies GmbH, Landsberg

Lenicker-GmbH, Hürth

UZINA DE VAGOANE AIUD, Aiud, Alba, RO

Grupa Azoty „KOLTAR“ Sp. z o.o., Tarnów, PL

Waggon Service Nord e.K., Flintbek

D&D Eisenbahngesellschaft mbH, Hagenow

ARCONIX AG, Zug, CH

BEENDIGUNG DER MITGLIEDSCHAFT ZUM 31.12.2024

Mankiewicz Gebr. & Co (GmbH & Co. KG)

Hessische Landesbahn GmbH

Mosolf Automotive Railway GmbH

HFG Transport-Technik GmbH

SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG



UMFIRMIERUNG IN 2024

Techkol-Ariel Wrzos

Techkol-Technika Kolejowa

RBL-Rail Bavaria Logistik GmbH

RBT Rail Bavaria Technik GmbH

Alstom Maintenance B.V.

Alstom Transport B.V

Wabtec Freight Europe

Wabtec Faiveley Transport

Covestro GmbH

Covestro Deutschland AG

Lotos Kolej Sp. z o.o.

ORLEN Kolej Sp. z o.o.

Wi-Neu Lokinstandsetzung GbR

WaggonService Neuschäffler GmbH (WSN)

SAM-Shipbuilding and Machinery a.s.

SAM INDUSTRIES a.s.

ELH GmbH & Co. KG

ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH

Sersa Group AG.

Rhomberg Sersa Rail AG

Alle Mitglieder auf einen Klick unter: <https://www.vpihamburg.de/ueber-uns/mitgliedschaft/mitgliederliste>

Wagenpark der Mitglieder

| WAGENGATTUNGEN | WAGENZAHL 31.12.2024 | IN % |
|--------------------------------|-------------------------|--------------|
| Kesselwagen | 44.103 | 47 % |
| Davon | | |
| ohne RID-Klasse | 620 | |
| RID-Klasse 2 | 12.814 | |
| RID ohne Klasse 2 | 30.669 | |
| Schüttgut- und Kastenwagen | 17.922 | 19 % |
| Davon | | |
| offene/gedeckte Schüttgutwagen | 11.788 | |
| Staubgutwagen | 2.915 | |
| sonstige Güterwagen | 3.219 | |
| Sonstige Güterwagen | 31.494 | 34 % |
| Davon | | |
| Autotransportwagen | 2.210 | |
| Intermodalwagen | 7.386 | |
| Flachwagen | 8.431 | |
| Coils und Sonstige | 13.467 | |
| Gesamt | 93.519 | 100 % |



GREMIEN UND VERZEICHNISSE

Die Mitgliedsunternehmen des VPI sind engagiert – sowohl in den Organen des Verbandes als auch in den zahlreichen Arbeitsgruppen und Gremien des Sektors. Auf den folgenden Seiten finden Sie eine Übersicht über die Vertreterinnen und Vertreter, die hier aktiv sind, eine Auflistung der Mitgliedsunternehmen des Verbandes sowie die Ansprechpartnerinnen und -partner in der Geschäftsstelle des VPI.

Beiratsmitglieder

MITGLIEDER

| | |
|--|---|
|  Dr. Thorsten Bieker¹ (stellvertr. Vorsitzender) BASF SE, Ludwigshafen |  Malte Lawrenz¹ (Vorsitzender) VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V., Hamburg |
|  Heinz Deckers¹ ORV On Rail GmbH, Moers |  Jörg Nowaczyk¹ (stellvertr. Vorsitzender) GATX Rail Germany GmbH, Hamburg |
|  Bianca Engelhardt Shell Deutschland GmbH, Hamburg |  Peter Reinshagen¹ (stellvertr. Vorsitzender) ERMEWA SA, Paris-Berlin |
|  Olaf Feldbinder Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg |  Carsten Schiering¹ (stellvertr. Vorsitzender) TRANSWAGGON GmbH, Hamburg |
|  Kathrin Füller RailMaint GmbH, Delitzsch |  Florian Schumacher¹ (stellvertr. Vorsitzender) VTG Rail Europe GmbH, Hamburg |
|  Udo Hamann Aretz GmbH & Co. KG, Krefeld |  Gert Siekmeyer Dettmer Rail GmbH, Hamburg |
|  Iris Hilb Wascosa AG, Luzern (CH) | |

¹ 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 |  Jörg Roth Verband der Chemischen Industrie e. V (VCI), Frankfurt/Main |

Alle Informationen zu den Organen finden Sie online unter: <https://www.vpihamburg.de/ueber-uns/organe>

Technische Kommission

MITGLIEDER DER TECHNISCHEN KOMMISSION

| | |
|---|--|
|  Karsten Elstner Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln |  Michael Prahm ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg |
|  Stefan Franke (stellv. Vorsitzender) VTG Rail Europe GmbH, Hamburg |  Thomas Unverdorben Wascosa GmbH Hamburg |
|  Jakob Kudlinski² (Vorsitzender) ERMEWA SA, Hamburg |  Dominic Volz BASF SE, Ludwigshafen |
|  Jonas Kutzim GATX Rail Germany GmbH, Hamburg |  Bertram Wieloch TRANSWAGGON GmbH, Hamburg |
|  Dirk Olaf Nebendahl Aretz GmbH & Co. KG, Krefeld | |

² Ständiger Gast im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss

STÄNDIGE GÄSTE DER TECHNISCHEN KOMMISSION

| | |
|--|--|
|  Rainer Kogelheide Kogelheide-Consult, Hamburg |  Joachim Wirtgen VPI European Rail Service GmbH, Hamburg |
|--|--|



Interne Gremien

| HERAUSGEBERKREIS VPI-EMG | |
|--------------------------|-----------------|
| Johannes Frieß | VPI Österreich |
| Dr. Simon Wey | VAP Schweiz |
| Jean-Marc Giraud | AFWP Frankreich |
| Malte Lawrenz | VPI Deutschland |
| Gilles Peterhans | UIP Belgien |

| VERS APPROVAL COMMITTEE | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Konrad Ballweg | BASF SE |
| Heinz Deckers | ORV GmbH |
| Stefan Franke | VTG Rail Europe GmbH |
| Jacek Glowacki | GATX Rail Germany GmbH |
| Michal Kowalski | TOUAX Rail Ltd. |
| Dirk-Olaf Nebendahl | Aretz GmbH & Co. KG |
| Olivier Piana | ERMEWA SA |
| Michael Prahm | ERR European Rail Rent GmbH |
| Staffan Rittgard | Rail-X AB |
| Patrick Terrasson | INVEHO IDF |
| Markus Vaerst | Wascosa AG |
| Bertram Wieloch | TRANSWAGGON GmbH |

| FACHAUTOREN „VPI-EMG“ | |
|-----------------------|-------------------------|
| Reiner Boll | VTG Rail Europe GmbH |
| Dietmar Gilliam | VTG Rail Europe GmbH |
| Hannes Grahl | INVEHO Deutschland GmbH |
| Peter Linowski | Berater VPI |
| Bastian Reisberg | VTG Rail Europe GmbH |
| Dietmar Silzer | RailMaint GmbH |
| Heiko Thöle | GATX Rail Germany GmbH |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |
| Stefan Wächter | BASF SE |

| ARBEITSKREIS (AK) ECM | |
|------------------------|--------------------------------|
| Manuel Schlosser | DB Cargo AG |
| Jacob Kudlinski | ERMEWA SA |
| Marek Kukofka | Chemet S.A. |
| Valérie Nicaise | ERMEWA SA |
| Dirk Olaf Nebendahl | Aretz GmbH & Co. KG |
| Armin Perrey | VPI |
| Frank Sadowski | VTG Rail Europe GmbH |
| Dirk Schlüter | Franz Kaminski Waggonbau GmbH |
| Thomas Schulte-Zweckel | VPI European Rail Service GmbH |
| Urs Suter | JOSEF MEYER RAIL AG |
| Bertram Wieloch | TRANSWAGGON GmbH |
| Joachim Wirtgen | VPI European Rail Service GmbH |

| AG WERKE | |
|-----------------|---|
| Karsten Elstner | Franz Kaminski Waggonbau GmbH |
| Youssef Jemili | Waggonwerk Brühl GmbH |
| Armin Perrey | VPI |
| Adrian Schwarb | Josef Meyer Rail AG |
| Dietmar Silzer | RailMaint GmbH |
| Nadine Falvey | Alstom Transport Deutschland GmbH |
| Thomas Toschka | Nordic Rail Service GmbH |
| Markus Welling | Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG |

Externe Gremien

| BRANCHENBEZIEHUNGEN | |
|--|--------------------------------------|
| VCI AG Bahntransport | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| Lenkungskreis Fahrzeuge beim BMDV | |
| Karl-Heinz Fehr | VPI |
| Stefan Franke | VTG Rail Europe GmbH |
| AK Güterwagen im LK Fahrzeuge | |
| Stefan Franke | VTG Rail Europe GmbH |
| Jakob Kudlinski | ERMEWA SA |
| Armin Perrey | VPI |
| Gregor Wilhelm | Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH |
| Joachim Wirtgen | VPI European Rail Service GmbH |
| Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit beim BMDV | |
| Karl-Heinz Fehr | VPI |
| EBA-Jahresgespräch | |
| Karl-Heinz Fehr | VPI |
| Stefan Franke | VTG Rail Europe GmbH |
| Jakob Kudlinski | ERMEWA SA |
| Malte Lawrenz | VPI |
| Armin Perrey | VPI |
| Bertram Wieloch | TRANSWAGGON GmbH |
| Joachim Wirtgen | VPI European Rail Service GmbH |
| Generalversammlung UIP | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| UIP-Committee National Associations NA | |
| Karl-Heinz Fehr | VPI |
| Malte Lawrenz | VPI |
| Allianz pro Schiene Förderkreis | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| Netzwerkkonferenz Güterverkehr und Logistik beim BMDV | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| Runder Tisch Schienengüterverkehr | |
| Malte Lawrenz | VPI |

| | |
|--|---|
| AG Umsetzung Masterplan Schienen Güterverkehr | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| Zukunftsbündnis Schiene des BMDV | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| ALLGEMEINER VERWENDUNGSVERTRAG (AVV) | |
| Internal UIP-GCU Expert Group | |
| André Brozy | On Rail Ges. für Eisenbahnausrüstung u. Zubehör mbH |
| Karl-Heinz Fehr | VPI |
| Markus Heinson | VTG Rail Europe GmbH |
| Armin Perrey | VPI |
| Gemeinsames Komitee des AVV | |
| Karl-Heinz Fehr | VPI |
| Stefan Lohmeyer | UIP |
| SICHERHEIT UND NORMUNG TANK | |
| Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung AGGB beim BMDV | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMDV | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| AGGB „Drucktanks“ beim BMDV | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| Beirat des Normenausschusses Tankanlagen (NA-Tank) im DIN | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| NA 104-02-09 AA-Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte im NA-Tank | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| Armin Schmidt | VTG Rail Europe GmbH |
| NA 104-03-01 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – allgemein im NA-Tank | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| NA 104-03-05 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung | |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |

Externe Gremien

| | |
|---|--------------------------|
| NA 104-03-23 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Auslegung und Bau von Tanks im NA-Tank | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| Armin Schmidt | VTG Rail Europe GmbH |
| Gemeinsame Tagung RID/ADR | |
| Oliver Behrens | GATX Rail Germany GmbH |
| RID-Fachausschuss | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| RID-Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| CEN/TC 296/WG 5 „Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von metallischen Tanks“ | |
| Ben Krause | VERS |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |
| CEN/TC 296/WG 3 „Auslegung und Bau von Drucktanks“ | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |
| Armin Schmidt | VTG Rail Europe GmbH |
| INTEROPERABILITÄT/INSTANDHALTUNG | |
| DGZfP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“ | |
| Armin Perrey | VPI |
| JNS Procedure „Extreme effects of thermal overload in special cases of freight operation“ | |
| Stefan Franke | VTG Rail Europe GmbH |
| Dietmar Gilliam | VTG Rail Europe GmbH, CH |
| Jakob Kudlinski | ERMEWA SA |
| JNS Procedure „Accident in the Gotthard base tunnel with focus on broken wheels“ | |
| Stefan Franke | VTG Rail Europe GmbH |
| Jakob Kudlinski | ERMEWA SA |
| Frank Sadowski | VTG Rail Europe GmbH |
| Bertram Wieloch | Transwaggon GmbH |
| JNS Procedure „Crosswind“ - Follow up Great Belt Bridge | |
| Stefan Franke | VTG Rail Europe GmbH |
| Kristian Kölsche | Kombiverkehr GmbH |
| Jakob Kudlinski | ERMEWA SA |
| Eric Neuber | DIV GmbH |

| | |
|---|-----------------------------------|
| Frank Sadowski | VTG Rail Europe GmbH |
| Markus Vaerst | Wascosa AG |
| DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG DAK | |
| European DAC Delivery Programme (EDDP - WP 5) | |
| Heiko Radke | VPI |
| NORMUNG IM DIN-FSF UND CEN/TC 256 | |
| NA 087 BR Beirat des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| NA 087 BR-01 SO „Koordinierungsausschuss“ | |
| Armin Perrey | VPI |
| NA 087-BR-02 SO Geschäftsführender Ausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge FSF im DIN | |
| Malte Lawrenz | VPI |
| NA 087-00-02-01 UA „Radsätze“ | |
| Thomas Barleben | VERS |
| Detlef Scholdan | ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH |
| NA 087-00-02-02 UA „Fahrtechnik“ | |
| Jonas Vuitton | VPI/TU Berlin |
| Detlef Scholdan | ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH |
| NA 087-00-03 AA „Bremse“ | |
| Detlef Scholdan | ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH |
| NA 087-00-10 AA „Güterfahrzeuge“ | |
| Henning Böttcher | Beauftragter VPI |
| Mustafa Sari | GATX Rail Germany GmbH |
| NA 087-00-12 AA „Werkstoffe, Füge- und Verbindungstechnik“ | |
| Murat Altuntas | VERS |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |
| NA 087-00-15 AA „Zustand von Eisenbahnfahrzeugen“ | |
| Peter Linowski | Beauftragter VPI |
| Armin Perrey | VPI |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |

Externe Gremien

| | |
|--|------------------------|
| NA 087-00-15-01 UA „Grundlagen Fertigungstechnologie“ | |
| Peter Linowski | Beauftragter VPI |
| Armin Perrey | VPI |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |
| NA 087-00-15-02 UA „Fahrzeugaufbau u. Sondereinrichtungen“ | |
| Peter Linowski | Beauftragter VPI |
| Armin Perrey | VERS |
| Mario Tute | VTG |
| NA 087-00-15-04 UA „Fahrwerk“ | |
| Peter Linowski | Beauftragter VPI |
| NA 087-00-15-05 UA „Bremse“ | |
| Peter Linowski | Beauftragter VPI |
| CEN/TC 256/SC 2 „Rolling Stock Products“ | |
| Henning Böttcher | Beauftragter VPI |
| CEN/TC 256/WG 2 „Structural Requirements“ | |
| Oliver Behrens | GATX Rail Germany GmbH |
| Marvin Lensch | VERS |
| Tilo Mey | Cideon GmbH |
| CEN/TC 256/WG 10 „Vehicle/Track Interaction“ | |
| Jonas Vuitton | VPI/TU Berlin |
| CEN/TC 256/WG 12 „Bearings and Lubricants“ | |
| Marvin Lensch | VERS |
| CEN/TC 256/WG 26 „Freight Wagons“ | |
| Henning Böttcher | Beauftragter VPI |
| Mustafa Sari | GATX Rail Germany GmbH |
| CEN/TC 256 WG 31 „Welding“ | |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |
| Murat Altuntas | VERS |
| CEN/TC 256 WG 48 „Rolling Stock Maintenance“ | |
| Armin Perrey | VPI |
| Mario Tute | VTG Rail Europe GmbH |
| ISO/TC 269 WG 07 „Derailment Detection“ | |
| Rainer Kogelheide | Beauftragter VPI |

TC9X DKE AK 351.1.12 „Digitale Güterwagen/DAK“

Mirko Leiste VTG Rail Europe GmbH



VPI-Mitglieder

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|---|
| 01. | AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, Düsseldorf |
| 02. | AKN Eisenbahn GmbH, Kaltenkirchen |
| 03. | Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe |
| 04. | ALSTOM Transport B.V., KB Rotterdam (NL) |
| 05. | ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter |
| 06. | AlzChem Trostberg GmbH, Unterneukirchen |
| 07. | APRIXON Information Services GmbH, Hamburg |
| 08. | ARCONIX AG, Zug (CH) |
| 09. | Aretz GmbH & Co. KG, Krefeld |
| 10. | ARS Altmann AG, Wolnzach |
| 11. | arxes-engineering GmbH, Berlin |
| 12. | AStrans Waggon-Service GmbH, Bottrop |
| 13. | Ateliers de Basse-Ham, Yutz (FR) |
| 14. | ATIR-RAIL Gestion SAS, Paris (FR) |
| 15. | Autotransport Service A/S, Lierstranda (NO) |
| 16. | AWV-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, Leipzig |
| 17. | Axtone S.A., Neitersen |
| 18. | Bahnbau Weidlich GmbH, Heinsdorfergrund |
| 19. | Basell Polyolefine GmbH, Wesseling |
| 20. | BASF SE, Ludwigshafen |
| 21. | BBL Technik GmbH, Hannover |
| 22. | BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft mbH & Co. KG, Bernburg |
| 23. | Bentheimer Eisenbahn AG, Nordhorn |
| 24. | Bige Holding Kft., Szolnok (HU) |
| 25. | Bischoff Federnwerk und Nutzfahrzeugteile GmbH, Staßfurt |
| 26. | BLG Railtec GmbH, Uebigau-Wahrenbrück |
| 27. | Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum |
| 28. | BONATRANS GROUP a.s., Bohumin (CZ) |
| 29. | Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, Berlin |
| 30. | Brothtal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Brohl-Lützing |
| 31. | Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, Eisenhüttenstadt |
| 32. | Buffer Technologies GmbH, Landsberg |
| 33. | Bulmarket Group JSC, Ruse (BG) |
| 34. | Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), Koblenz |
| 35. | BWR Waggonreparatur GmbH, Rastatt |
| 36. | CAF S.A., Beasain (ES) |
| 37. | Captrain Deutschland GmbH, Dortmund |
| 38. | Cargo Logistik Rail Service GmbH, Barleben |
| 39. | CargoBeamer Rolling Stock GmbH, Leipzig |

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|--|
| 40. | CD CARGO HUNGARY Kft., Püspökladány (HU) |
| 41. | CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, Bautzen |
| 42. | CFL technics S.A., Petange (LU) |
| 43. | CHEMET S.A., Tarnowskie Góry (PL) |
| 44. | Chemion Logistik GmbH, Dormagen |
| 45. | Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main |
| 46. | COGNID Telematik GmbH, Dortmund |
| 47. | Combo Wagonsservice BV, Born (NL) |
| 48. | Covestro Deutschland AG, Leverkusen |
| 49. | Crossrail Benelux NV, Antwerpen (BE) |
| 50. | DB Cargo BTT GmbH, Mainz |
| 51. | DB Cargo France, Aubervilliers (FR) |
| 52. | DB Cargo Polska S.A., Rybnik (PL) |
| 53. | DB Cargo Scandinavia A/S, Frederica (DK) |
| 54. | DB Fahrwegdienste GmbH OE Logistik, Karlsruhe |
| 55. | DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt/Main |
| 56. | DAKO-CZ, a.s., Tremosnice (CZ) |
| 57. | D & D Eisenbahngesellschaft mbH, Hagenow |
| 58. | DEKRA Incos GmbH, Ingolstadt |
| 59. | DE-Rail Schienenfahrzeug Bedarf/Reparatur, Köln |
| 60. | Dellner GmbH, Ubstadt-Weiher |
| 61. | Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, Harpstedt |
| 62. | Dettmer Rail GmbH, Hamburg |
| 63. | DGZfP Ausbildung und Training GmbH, Wittenberge |
| 64. | DIV Dienstleistungsgesellschaft für Intermodale Verkehre, Hannover |
| 65. | Dow Olefinverbund GmbH, Schkopau |
| 66. | DS-Mineralöl GmbH, Bremen |
| 67. | duisport rail GmbH, Duisburg |
| 68. | Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., Slavonski Brod (HR) |
| 69. | Duroc Rail AB, Lulea (SE) |
| 70. | ECM Teknik Bakim Onanm Sanayi ve Dis Ticaret Anonim Sirketi, Istanbul (TR) |
| 71. | Eiffage Rail France, Vélizy Villacoublay (FR) |
| 72. | Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven |
| 73. | Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH, Aurich |
| 74. | ELEN Ing. De Rossi srl, Albano Laziale (IT) |
| 75. | ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH, Landsberg |
| 76. | ENON Gesellschaft mbH & Co. KG, Putlitz |
| 77. | ENVILOC GmbH, Siegelsbach |
| 78. | Erfurter Bahnservice GmbH, Erfurt |

* Kündigung zum 31.12.2024

VPI-Mitglieder

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|---|
| 79. | ERMEWA SA, Berlin |
| 80. | ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg |
| 81. | Esray Makine Otomotiv Insaat San. Ve Tic. A.S., Eskisehir (TR) |
| 82. | ESL GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Lübbenau |
| 83. | ETF, Beauchamp (FR) |
| 84. | ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, Bönen |
| 85. | ETZ Betriebs GmbH (ETZ), Herne |
| 86. | eurailpool GmbH, Ismaning |
| 87. | EuroMaint Rail AB, Solna (SE) |
| 88. | European Rail Forces BVBA, Antwerpen (BE) |
| 89. | Everydens GmbH, Duisburg |
| 90. | Evonik Industries AG, Marl |
| 91. | Express Group a.s., Bratislava (SK) |
| 92. | Fabrika Zeleznickih Vozila Zelvoz d.o.o., Smederovo (SR) |
| 93. | Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, Münster |
| 94. | Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg |
| 95. | FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, Blankenburg/Harz |
| 96. | FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, Augsburg |
| 97. | Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln |
| 98. | Freneo GmbH, Staßfurt |
| 99. | Freunde des VPI c/o railiable, Osnabrück |
| 100. | GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT) |
| 101. | GATX Rail Germany GmbH, Hamburg |
| 102. | Gayen & Berns Homann GmbH, Hamburg |
| 103. | GEFCO France SAS, Puteaux (FR) |
| 104. | G&K Rail ECM Sp. z.o.o., Katowice (PL) |
| 105. | Global Wagon Services, Hürth |
| 106. | GMH Bahn + Service GmbH, Georgsmarienhütte |
| 107. | Göhmann & Co. GmbH, Moers-Hülsdonk |
| 108. | Grampet Debreceni Vagonyár Kft, Debrecen (HU) |
| 109. | Greenbrier Europe Wagony Swidnica sp. z o.o., Swidnica (PL) |
| 110. | Greenbrier Leasing Europe B.V., Amsterdam (NL) |
| 111. | Grupa Azoty „KOLTAR“ Sp. z o.o., Tarnów (PL) |
| 112. | Gunvor Deutschland GmbH, Ingolstadt |
| 113. | GYSEV Zrt., Sopron (HU) |
| 114. | Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln |
| 115. | Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Krefeld |
| 116. | HanseWaggon Mobile Instandhaltung GmbH & Co. KG, Bremen |
| 117. | Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft, Berlin |

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|---|
| 118. | Heavy Haul Power International GmbH, Erfurt |
| 119. | HELM AG, Hamburg |
| 120. | Helrom GmbH, Frankfurt am Main |
| 121. | Hering Bahnbau GmbH, Burbach (OT Holzhausen) |
| 122. | Hessische Landesbahn GmbH, Frankfurt am Main* |
| 123. | HFG Transport-Technik GmbH, Lauchhammer-Süd* |
| 124. | HTS Mobile Schienenfahrzeugtechnik GmbH, Vellmar |
| 125. | InfraLeuna GmbH, Leuna |
| 126. | Infraserv GmbH & Co. Höchst KG, Frankfurt/Main |
| 127. | Ingenieurbüro Thomas Stegmüller, Böbingen |
| 128. | Innofreight Germany GmbH, Krefeld |
| 129. | Instytut Kolejnictwa, Warszawa (PL) |
| 130. | Interporto Bologna SpA, Interporto Bologna (IT) |
| 131. | INVEHO BRB GmbH, Brandenburg |
| 132. | INVEHO FWN GmbH; Ellrich OT Woffleben |
| 133. | INVEHO UFF Ateliers Ferroviaires et Industriels de Fos, Fos Sur Mer (FR) |
| 134. | INVEHO WBA GmbH, Altenburg |
| 135. | Italy Rail S.r.l., Guastalla (IT) |
| 136. | J.M. Voith SE & Co. KG/VTA, Salzgitter |
| 137. | JOSEF MEYER Rail AG, Rheinfelden (CH) |
| 138. | JumboTec GmbH, Spremberg |
| 139. | KAF Falkenhahn Bau AG, Kreuztal |
| 140. | Kansai Helios Austria GmbH, Wien (AT) |
| 141. | kasasi GmbH, Kempten |
| 142. | KINEX BEARINGS, a.s., Bytca (SK) |
| 143. | Klüber Lubrication München GmbH & Co. KG, München |
| 144. | KLW Wheelco SA, Paradiso-Lugano (CH) |
| 145. | Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, München |
| 146. | Körfez Ulastirma A.S., Hacilar/Kirikkale (TR) |
| 147. | KOLOWAG AD, Septemvri (BG) |
| 148. | KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bonn |
| 149. | Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, Leipzig |
| 150. | KOVIS d.o.o., Brezice (SL) |
| 151. | Kübler Heavy Rail GmbH, Michelfeld |
| 152. | KUK - Kompleksowe Usługi Kolejowe Sp. z o.o., Szczecin (PL) |
| 153. | Lanxess Organometallics GmbH, Bergkamen |
| 154. | Lenicker-GmbH, Hürth |
| 155. | LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, Göppingen |
| 156. | Les Ateliers Des Flandres, Hazebrouck (FR) |

* Kündigung zum 31.12.2024

VPI-Mitglieder

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|--|
| 157. | Linde Aktiengesellschaft, Pullach |
| 158. | Lineas NV, Brüssel (BE) |
| 159. | Liropa S.A. (DBCC Transport), Montevideo (URY) |
| 160. | LOCON SERVICE GMBH, Pinnow |
| 161. | Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München |
| 162. | LORMAFER S.A., Creutzwald (FR) |
| 163. | LORRAINFER SAS, Lisses (FR) |
| 164. | LOTOS Kolej Sp. z o.o., Plock (PL) |
| 165. | LTH Waggonwerkstatt GmbH, Arneburg |
| 166. | LWS Lappwaldbahn Service GmbH, Weferlingen |
| 167. | Mäder Germany GmbH, Hamm |
| 168. | Mankiewicz Gebr. & Co. (GmbH & Co. KG), Hamburg* |
| 169. | Mantena AS, Oslo (NO) |
| 170. | MATISA Matériel Industriel S.A., Crissier (CH) |
| 171. | MCR Engineering Lausitz GmbH, Cottbus |
| 172. | MEDWAY – Maintenance & Repair S.A., Entroncamento (PT) |
| 173. | Mercitalia Intermodal S.p.A., Milano (IT) |
| 174. | Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, Rijsbergen (NL) |
| 175. | MFD Rail GmbH, Rotkreuz (CH) |
| 176. | MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, Gottesgabe |
| 177. | MG Valdunes SAS, Trith Saint Leger (FR) |
| 178. | MIBRAG GmbH, Zeitz |
| 179. | Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Merseburg |
| 180. | MK-RAIL MATEUSZ K DZIAK, Ostrów Wielkopolski (PL) |
| 181. | Mobile Rail Service GmbH, Naunhof |
| 182. | Modalis S.A.S., Aix-en-Provence (FR) |
| 183. | Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), Kirchheim/Teck* |
| 184. | Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., Szombathely (HU) |
| 185. | MULTIMODAL SERVICE SRL, Ploiesti - Jud. Prahova (RO) |
| 186. | NeSA Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH, Rottweil |
| 187. | NetRail AB, Paarp (SE) |
| 188. | Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss |
| 189. | Nexxiot AG, Zürich (CH) |
| 190. | Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, Moers |
| 191. | Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH, Niebüll |
| 192. | Nordic Rail Service GmbH, Lübeck |
| 193. | NYMWAG CS a.s., Nymburk (CZ) |
| 194. | On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann |
| 195. | On track GmbH, Krefeld |

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|--|
| 196. | ORLEN Kolej Sp. z o.o., Danzig (PL) |
| 197. | ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers |
| 198. | Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle |
| 199. | OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Cakovec (HR) |
| 200. | OVEG mbH, Schwandorf |
| 201. | OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, Weiden |
| 202. | PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München |
| 203. | Plasser Robel Services GmbH, München |
| 204. | Private Joint Stock Company Kharkiv Bearing Plant (PJSC HARP), Kharkiv (UA) |
| 205. | PROTOR S.A., Zabrze (PL) |
| 206. | Rail Cargo Carrier Germany GmbH, Ingolstadt |
| 207. | Rail Cargo Logistics - Germany GmbH, Frankfurt am Main |
| 208. | Rail Clinic s.r.o., Prag (CZ) |
| 209. | Rail Factory d.o.o., Cakovec (HR) |
| 210. | RAIL NET d.o.o., Prudnice (HR) |
| 211. | Rail Wagon Services (RWS) B.V., LS Europort-Rotterdam (NL) |
| 212. | Rail-Tec GmbH, Bremen |
| 213. | RailAdventure GmbH, München |
| 214. | railaid rosendahl GmbH, Berlin |
| 215. | RailfixX GmbH, Witten |
| 216. | Railistics GmbH, Dessau-Roßlau |
| 217. | RailMaint GmbH, Delitzsch |
| 218. | RailQ Der Instandhaltungsmanager, Wedemark |
| 219. | RailReLease B.V., ND Rotterdam - Pernis (NL) |
| 220. | RAILSCANNER, s.r.o., Prag (CZ) |
| 221. | Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, Kamp-Lintfort |
| 222. | Rail STM Sp. z o.o., Tychy (PL) |
| 223. | RailTraining GmbH, Hameln |
| 224. | RBT Rail Bavaria Technik GmbH, Rohrbach |
| 225. | RCM Rail Care and Management GmbH, München |
| 226. | RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss |
| 227. | RWE Power AG, Frechen |
| 228. | Rosneft Deutschland GmbH, Berlin |
| 229. | RSK Beheer B.V., Bergen op Zoom (NL) |
| 230. | RYKO a.s., Decin (CZ) |
| 231. | Saar Stahlbau GmbH, Saarbrücken-Burbach |
| 232. | SAM INDUSTRIES a.s., Bratislava (SK) |
| 233. | SAVVY Telematic Systems AG, Schaffhausen (CH) |
| 234. | Schaeffler Technologies AG & Co. KG, Schweinfurt |

* Kündigung zum 31.12.2024

VPI-Mitglieder

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|---|
| 235. | Schweerbau GmbH & Co. KG, Stadthagen |
| 236. | SDH FER, St. Denis de l'Hotel (FR) |
| 237. | SEA-rail NV, Meer (BE) |
| 238. | SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau |
| 239. | SGS Germany GmbH, Hamburg |
| 240. | Shell Deutschland GmbH, Hamburg |
| 241. | Siemens Mobility GmbH, Braunschweig |
| 242. | Sim Boerema B.V., GJ Franeker (NL) |
| 243. | SITFA S.P.A., Moncalieri (IT) |
| 244. | SKF GmbH, Schweinfurt |
| 245. | SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., Bratislava (SK) |
| 246. | smart rail GmbH, Neubiberg |
| 247. | SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, Neubrandenburg* |
| 248. | SOGEEFER S.A., Hagondange (FR) |
| 249. | SPITZKE SE, Großbeeren |
| 250. | Spoorijzer Mobiel en Werkplaats B.V., Rotterdam (NL) |
| 251. | Städtische Häfen Hannover, Hannover |
| 252. | Sternico GmbH, Wendeburg |
| 253. | STRABAG Rail Fahrleitungen GmbH, Berlin |
| 254. | SZ - Tovorni promet, d.o.o., Ljubljana (SL) |
| 255. | SZ - Vleka in tehnika, d.o.o., Ljubljana (SL) |
| 256. | TABOR Debica Sp. z o.o., Debica (PL) |
| 257. | TankMatch Rail Hamburg GmbH, Hamburg |
| 258. | TATRAVAGÓNKA a.s., Poprad (SK) |
| 259. | Techkol - Technika Kolejowa, Swidnica (PL) |
| 260. | TecSol Switzerland AG, Wangen bei Olten (CH) |
| 261. | TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, Lutherstadt Wittenberg |
| 262. | TOTALEnergies Deutschland GmbH, Berlin |
| 263. | TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., Debrecen (HU) |
| 264. | TOUAX RAIL LTD c/o , Paris La Défense (FR) |
| 265. | Train-Clinic Kft., Ebes (HU) |
| 266. | Traktsia AD, Samuil, Razgrad (BG) |
| 267. | TransANT GmbH, Linz (AU) |
| 268. | Transdev Instandhaltung GmbH, Husum |
| 269. | Transfesa Logistics, Madrid (ES) |
| 270. | TRANSWAGGON GmbH, Hamburg |
| 271. | TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln |
| 272. | Tyczka Gase GmbH, Geretsried |
| 273. | UKL iT & Logistik GmbH, Bad Driburg |

| VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2024) | |
|---|---|
| 274. | ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung GmbH & Co. KG, Bebra |
| 275. | Uzina de Vagoane Aiud, Aiud Alba (RO) |
| 276. | Velox Services B.V., Roosendaal (NL) |
| 277. | Veneta Lavaggi Turbo s.r.l., Malcontenta Veneta (IT) |
| 278. | VENTAIX GmbH, Monschau |
| 279. | Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V. - VDEF, Halle (Saale) |
| 280. | Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Salzgitter |
| 281. | VH-Rail GmbH, Bremen |
| 282. | Vitkovicke zeleznicni opravny a.s., Ostrava (CZ) |
| 283. | voestalpine Track Solutions Netherlands B.V., AB Hilversum (NL) |
| 284. | Vossloh Rail Services GmbH, Hannover |
| 285. | VTG GmbH, Hamburg |
| 286. | VTG Rail Europe GmbH, Hamburg |
| 287. | Wabtec Faiveley Transport, Gennevilliers (FR) |
| 288. | WaggonService Neuschäffler GmbH (WSN), Moers |
| 289. | Waggon Service Nord e.K., Flintbek |
| 290. | Wagon Lostr a.s., Louny (CZ) |
| 291. | Wascosa AG, Luzern (CH) |
| 292. | Werner Ditzinger GmbH, Braunschweig |
| 293. | Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Leipzig |
| 294. | Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt |
| 295. | Willke Logistics GmbH, Ludwigslust |
| 296. | WISAG Produktionsservice GmbH, Senftenberg/OT Brieske |
| 297. | WRS Widmer Rail Service AG, Standsstad (CH) |
| 298. | W.S. Werkstoff Service GmbH, Essen |
| 299. | ZELOS s.r.o., Trnava (SK) |
| 300. | ZOS Trnava, a.s., Trnava (SK) |
| 301. | ZOS Vrutky a.s., Vrutky (SK) |
| 302. | Zürcher Bau GmbH, Meißenheim |
| 303. | Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Burgkirchen |
| 304. | Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, Erlangen |
| 305. | Zweckverband für Abfallwirtschaft Nordwest-Oberfranken, Dörfles-Esbach |

* Kündigung zum 31.12.2024

Alle Mitglieder auf einen Klick unter: <https://www.vpihamburg.de/ueber-uns/mitgliedschaft/mitgliederliste>

Abkürzungsverzeichnis

| ABKÜRZUNG | VOLLBEZEICHNUNG (BEI INTERNATIONAL: DEUTSCHE ÜBERSETZUNG) | ABKÜRZUNG | VOLLBEZEICHNUNG (BEI INTERNATIONAL: DEUTSCHE ÜBERSETZUNG) |
|-----------|---|-----------|--|
| AEg | Allgemeines Eisenbahngesetz | DAK | Digitale Automatische Kupplung |
| AFWP | Association Française des Wagons de Particuliers (Französische Privatgüterwagen-Union) | DGMK | Deutsche Wissenschaftliche Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle e. V. |
| AGGB | Ausschuss Gefahrgutbeförderung beim BMDV | 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 |
| BMDV | Bundesministerium für Digitales und Verkehr | EBA | Eisenbahn-Bundesamt |
| Cefic | European Chemical Industry Council | EBC | Eisenbahn-Cert (Notified Body Interoperability) |
| CEN | Comité Européen de Normalisation (Europäisches Komitee für Normung) | EBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung |
| CER | Verband der Europäischen Bahnen | ECM | Entity in Charge of Maintenance (= für die Instandhaltung zuständige Stelle) |
| 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 | EIU | Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| CIT | Comité international des transports ferroviaires (Internationales Eisenbahntransportkomitee) | ERA | Weiterhin offiziell gültige Abkürzung für die Europäische Eisenbahngagentur |
| COTIF | Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) | ERATV | European Register of Authorised Types of Vehicles |
| CRM | Customer-Relationship-Management | ERFA | European Rail Freight Association (Europäischer Schienengüterverkehrsverband) |
| CSM | Common Safety Methods (Gemeinsame Sicherheitsmethoden) | ErfA | Erfahrungsaustausch |
| 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 | ETCS | European Train Control System |
| 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 | EU | Europäische Union |

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

Ihr direkter Draht zu uns



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



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



Heiko Radke
Generalsekretär VPI/Geschäftsführer VERS
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



Murat Altuntas
VPI-EMG
Telefon: +49 40 2265921-44
E-Mail: altuntas@vpi-vers.eu



Ben Krause
VPI-EMG
Telefon: +49 40 2265921-43
E-Mail: krause@vpi-vers.eu



Ji Jin
VPI-EMG
Telefon: +49 160 5801353
E-Mail: jin@vpi-vers.eu



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



Olaf Hingst
Fachtechnische Begutachtungen
Telefon: +49 171 9948563
E-Mail: hingst@vpi-vers.eu



Abdelali Wadeh
Fachtechnische Begutachtungen
Telefon: +49 160 5973102
E-Mail: wadeh@vpi-vers.eu



Marvin Lensch
Fachtechnische Begutachtungen
Telefon: +49 171 9878750
E-Mail: lensch@vpi-vers.eu



Thomas Barleben
Fachtechnische Begutachtungen
Telefon: +49 151 61077456
E-Mail: barleben@vpi-vers.eu



Mohammed Elyaan
Technischer Mitarbeiter
Telefon: +49 151 25927394
E-Mail: elyaan@vpi-vers.eu



Zorana Kujundžić
Office Management/Mitglieder/Buchhaltung
Telefon: +49 40 2265921-11
E-Mail: kujundzic@vpihamburg.de



Christin Wismar
Office Management/Schulungen
Telefon: +49 40 2265921-14
E-Mail: wismar@vpi-vers.eu



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



Kastriote Gutiq
Technische Mitarbeiterin
E-Mail: gutiq@vpi-vers.eu

Unser Beitrag zu einer umweltfreundlichen Produktion:

Wir legen großen Wert auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Natur, Umwelt und Rohstoffen. Daher setzen wir mit unserer FSC®-Zertifizierung (FSC® C005028) ein Zeichen für Umweltschutz und Nachhaltigkeit.

Die Druckerei praktiziert ein klimaneutrales Druckverfahren.



Impressum

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

Kerstin Domscheit, elbgold.biz

Konzept, Gestaltung und Produktion

Menneken's Communications, menneken.de

Bildnachweise

Adobe Stock

Seite 12, 13, 14, 31, 79

Norbert Miguletz

Seite 29

Deutsche Bahn AG

Fabian Acker
Seite 42

ÖBB

Marek Knopp
Seite 04, 32, 35

Volker Emersleben

Seite 05, 10, 11, 54, 62, 91

David Payr

Seite 80

Wolfgang Klee

Seite 05, 28, 44

Marius Rehberg

Seite 102

Oliver Lang

Seite 46, 47

SCI Verkehr

Seite 18

GATX

Seite 83

VPI

Seite 42, 43, 48, 50, 51, 58, 59, 66, 67

iStock

Seite 77

Wascosa

Seite 04, 05, 08, 33, 70

Jet Foto, Kranert

Seite 24, 25

Hartmut Zielke

Seite 07, 36, 38, 39, 52, 53, 72, 73, 74

**Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland e. V.
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg
Vorsitzender: Malte Lawrenz**

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



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