

2025

**Jahresbericht
2025 – 2026**

SCS
SCS
SCS

Inhalt

06 VORWORT

08 POLITIK UND MARKT

Starke Schiene, schwierige Zeiten

Schienengüterverkehr unter Druck
Die Schiene im Wettbewerb:
Gedämpfte Entwicklung
DB Cargo im Umbruch

18 Infrastruktur: enges Netz

Gastbeitrag:

Korridorsanierung – bitte nicht auf
Kosten der Verkehrsverlagerung,
Neele Wesseln
(DIE GÜTERBAHNEN)
Kostenfaktor Trassenpreise

26 Sicherheit und Interoperabilität

Gastbeitrag:

Die BAV-Verfügung,
Gilles Peterhans (UIP)
16. VPI-Symposium

32 DAK

DAK – der nächste Schritt

PioDAC: Praxistest für die DAK
DACFIT

Interview:

„Die DAK muss in der Werkstatt
funktionieren“, Heiko Radke (VERS)
DAK-Live-Event im TrainTestLab
DAC-rail

44 TECHNIK UND RECHT

Engagiert für sichere Standards

Technische Kommission:
neue Leitung, klare Akzente

Interview:

„Sicherheit geht nur europäisch“,
Frank Sadowski (Leiter TK) und
Stefan Franke (Stellv.)

TK 2025

25. TIV

AVV unter Druck

DIN – Grundlage für Interoperabilität

58 VERS

Integriert. Europäisch. Verlässlich.

Service für sichere Instandhaltung
VPI European Maintenance Guide
(VPI-EMG)

WagonWords by VPI-EMG

Fachtechnische Begutachtung

Auditorenteam der VERS

Erfahrungsaustausch 2025

One-Stop-Shop für Zertifizierungen

VERS-Schulungsprogramm

72 VPI INTERN

Gemeinsam stark

Get-together und Neujahrsempfang
Kommunikation: informiert auf
allen Kanälen

VPI-Mitgliederversammlung 2025

82 GREMIEN UND VERZEICHNISSE

Organe des VPI

Vertretung in Arbeitsgremien

VPI-Mitgliederverzeichnis

102 ABKÜRZUNGEN

104 KONTAKT

106 BILDNACHWEISE & IMPRESSUM

SUBSCRIBE

Newsletter-Abo

Kommt regelmäßig in Ihr Postfach
– aber natürlich nicht ungefragt.

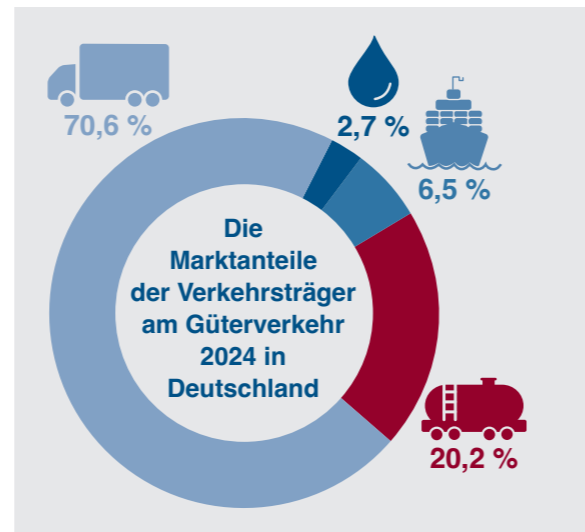
Einfach auf www.vpihamburg.de
anmelden.



08

Starke Schiene, schwierige Zeiten

Der Schienengüterverkehr steht unter Druck. Steigende Kosten, Sanierungsstau und neue regulatorische Anforderungen machen sichtbar, wie eng Markt, Netz und Politik miteinander verflochten sind – und welchen Einfluss dieses Zusammenspiel auf seine weitere Entwicklung hat.



12

Die Schiene im Wettbewerb

Die Schiene hält ihren Marktanteil, verliert aber bei der Transportleistung an Boden. Der Blick auf die Zahlen zeigt, wie groß der Abstand zur Straße bleibt und wie anspruchsvoll Wachstum unter den aktuellen Bedingungen ist.



46

Neue Leitung, klare Akzente

Frank Sadowski und Stefan Franke führen die Technische Kommission künftig gemeinsam. Im Interview erläutern sie, welche Schwerpunkte sie setzen und warum Sicherheit und Interoperabilität europäisch gedacht werden müssen.

32

DAK – auf dem Weg zur Umsetzung

Die Digitale Automatische Kupplung verlässt die Konzeptphase. Jetzt geht es um Integration, Umrüstung und Betrieb und damit um die Frage, wie aus einer technologischen Vision ein funktionierendes europäisches System wird.



58

Integriert. Europäisch. Verlässlich.

Die VERS bündelt Leistungen rund um die Güterwageninstandhaltung – vom VPI-EMG über Fachtechnische Begutachtungen bis zu Zertifizierung und Schulung. So entsteht ein integriertes Angebot für Qualität und Sicherheit in Europa.

**„Wer das System stärken will,
muss europäisch denken und
gemeinsam handeln.“**



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Schienengüterverkehr steht vor herausfordernden Zeiten. Marode Infrastruktur, steigende Trassenpreise, wirtschaftlicher Druck und regulatorische Unsicherheiten prägen die Lage im Sektor. Zugleich eröffnen sich neue Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik: Mit neuer Bundesregierung, Sondervermögen und ersten Reformansätzen sind wichtige Weichen gestellt. Entscheidend wird sein, ob diese Vorhaben konsequent umgesetzt und die Rahmenbedingungen spürbar verbessert werden.

Ein zentrales Thema bleibt dabei die Frage nach Sicherheit und Interoperabilität im europäischen System. Die Entwicklungen nach dem Unfall im Gotthard-Basistunnel zeigen, wie sensibel das Zusammenspiel nationaler Maßnahmen und gemeinsamer Standards ist. Sicherheit steht über allem – doch ein grenzüberschreitender Verkehr braucht abgestimmte Regeln. Nationale Sonderwege können dieses Gleichgewicht stören. Umso wichtiger ist es, gemeinsam Lösungen im europäischen Kontext zu entwickeln.

Genau hier setzt der VPI an: fachlich fundiert und nah an der Praxis. In der Technischen Kommission bündeln wir die Expertise unserer Mitgliedsunternehmen und entwickeln daraus belastbare Positionen und Lösungen. Seit Anfang des Jahres steht die TK unter neuer Leitung, die gezielt Impulse setzt und die Arbeit des Gremiums europäisch

weiterentwickeln will – unter anderem mit einer durchgängig zweisprachigen Kommunikation. Im Interview in diesem Heft geben die neuen Leiter Einblick in ihre Schwerpunkte und Ziele.

Mit der VPI-Servicegesellschaft, der VERS, übersetzen wir diese Arbeit in konkrete Angebote für den Sektor. Hier bündeln sich unsere Leistungen: vom VPI-EMG über Fachtechnische Begutachtungen bis hin zu Formaten wie „WagonWords“. Mehr dazu lesen Sie in diesem Bericht – ebenso zu unserem Engagement in europäischen Initiativen zur DAK.

Für unsere Arbeit gilt: Standards müssen nicht nur gesetzt, sondern im Alltag verlässlich angewendet werden. Daran arbeiten wir gemeinsam mit unseren Mitgliedern und Partnern. Wir sind überzeugt, dass der Sektor seine Stärke dann entfaltet, wenn er zusammenarbeitet und den Schienengüterverkehr gemeinsam voranbringt.

Viel Spaß bei der Lektüre unseres Jahresberichts 2025/26 wünscht Ihnen

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

STARKE SCHIENE, SCHWIERIGE ZEITEN

Der Schienengüterverkehr ist ein zentraler Baustein leistungsfähiger und klimafreundlicher Logistik. Aktuell steht der Sektor jedoch unter erheblichem wirtschaftlichem Druck. Damit der umweltfreundlichste Verkehrsträger seine Stärken auch künftig ausspielen kann, braucht es verlässliche Infrastruktur, faire Wettbewerbsbedingungen und klare politische Entscheidungen.

Schiengüterverkehr unter Druck

Die wirtschaftliche Lage im Schienengüterverkehr bleibt angespannt. Eine schwache Konjunktur, strukturelle Veränderungen in der Industrie und steigende Kosten prägen das Marktumfeld. Viele Unternehmen der Branche spüren diese Entwicklung unmittelbar – durch rückläufige Transportmengen, geringere Auslastung und zunehmenden Wettbewerbsdruck gegenüber der Straße. Für Wagenhalter trifft diese Situation auf ein Geschäftsmodell, das auf langfristige Investitionen, hohe Sicherheitsanforderungen und stabile Prozesse angewiesen ist.

Diese Faktoren bestimmen auch 2026 die Lage im Sektor. Der Schienengüterverkehr bewegt sich in einem anspruchsvollen Umfeld, in dem wirtschaftliche Entwicklungen, politische Entscheidungen sowie infrastrukturelle und regulatorische Rahmenbedingungen eng ineinandergreifen. Hinzu kommen geopolitische Unsicherheiten, die Liefer-

ketten und Energiepreise zusätzlich belasten. Wo Planungssicherheit fehlt, geraten Investitionen unter Druck – mit direkten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Systems. Umso wichtiger ist es, verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gezielt zu stärken.

Branchenverbände im Austausch mit dem Bundesverkehrsminister

Kurz nach seinem Amtsantritt suchte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder den Austausch mit den Verbänden des Bahnsektors. In Berlin kamen Vertreter der wichtigsten Branchenorganisationen zu einem ersten Gespräch über die aktuelle Lage des Systems Bahn zusammen.



Im Fokus standen zentrale Herausforderungen aus Sicht der Branche: die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, steigende Kostenbelastungen und die Frage, wie verlässliche Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr geschaffen werden können. Der VPI brachte beim Treffen die Sicht der Wagenhalter in die Diskussion ein. Der regelmäßige Dialog mit Politik und Verwaltung ist für den Verband ein wichtiger Bestandteil seiner Arbeit in Berlin.

Agenda und Taskforce: Neue Initiativen für das System Bahn

Im Herbst 2025 stellte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder seine „Agenda für zufriedene Kunden“ vor. Sie formuliert zentrale Leitlinien für die weitere Entwicklung der Deutschen Bahn und dient als Orientierung für eine Eigentümerstrategie des Bundes gegenüber dem Staatskonzern. Zu den wichtigen Ankündigungen zählen unter anderem die weitere Entflechtung von DB-Konzern und Infrastrukturgesellschaft InfraGO sowie eine langfristiger angelegte Finanzierung der Schieneninfrastruktur.



Im November 2025 richtete das Bundesministerium für Verkehr zudem die Taskforce „Zuverlässige Bahn“ ein, die Ende März 2026 Empfehlungen vorgelegt hat. Die Wirkung beider Initiativen wird daran gemessen werden müssen, ob es gelingt, echte Verbesserungen im System Bahn zu erreichen – sowohl für den Personen- als auch für den Schienengüterverkehr. Verbindliche Ziele und eine klare Kontrolle sind hierfür Voraussetzung.

Neue politische Konstellation

Nach der Bundestagswahl hat sich in Deutschland eine neue Bundesregierung formiert. Mit Patrick Schnieder steht ein neuer Bundesverkehrsminister an der Spitze des Ressorts. Bereits das Auftaktgespräch des Ministers mit der Branche zeigte: Der Reformbedarf im System Schiene ist erkannt. Erste Maßnahmen wurden mittlerweile angestoßen. Nun kommt es darauf an, dass die Regierung diese zügig und konsequent umsetzt und aus Ankündigungen spürbare Verbesserungen macht.

Infrastruktur rückt in den Mittelpunkt

Ein zentrales Signal ist das Sondervermögen für Infrastrukturinvestitionen. Nach Jahren knapper Haushaltsmittel eröffnet sich damit erstmals die Chance, den Sanierungsstau im deutschen Schienennetz systematisch anzugehen. Nun gilt es für die Regierung, auch die angekündigte Reform der Finanzierungsstrukturen konsequent voranzutreiben. Für den Schienengüterverkehr ist das von zentraler Bedeutung, denn Zustand und

Leistungsfähigkeit der Infrastruktur entscheiden maßgeblich darüber, ob mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann.

Herausforderung regulatorische Eingriffe im europäischen System

Neben wirtschaftlichen Entwicklungen rücken zunehmend regulatorische Fragen in den Fokus – insbesondere dort, wo nationale Maßnahmen auf ein europäisch organisiertes System treffen. Die Entwicklungen im Nachgang des Gotthard-Unfalls verdeutlichen, wie unmittelbar solche Eingriffe auf Betrieb, Instandhaltung und Planungssicherheit wirken. Für einen grenzüberschreitend organisierten Schienengüterverkehr ist ein verlässlicher und europäisch abgestimmter Regelrahmen entscheidend.

Das Kapitel „Politik & Markt“ zeigt, welche Entscheidungen den Sektor derzeit prägen, welche Herausforderungen sich für Infrastruktur und Betrieb ergeben und wie sich diese Rahmenbedingungen in den Marktzahlen widerspiegeln.

Die Schiene im Wettbewerb

Marktanteil stabil – Transportleistung unter früherem Niveau

Ein Blick auf die Marktdaten zeigt, wie angespannt die Lage im Schienengüterverkehr weiterhin ist. Nach aktuellen Prognosen wird die Transportleistung im Jahr 2025 bei rund 133,9 Milliarden Tonnenkilometern liegen. Damit bleibt sie nicht nur unter dem Niveau der vergangenen Jahre, sondern auch unter dem Wert von 2016, als noch 138,4 Milliarden Tonnenkilometer auf der Schiene transportiert wurden. Die Entwicklung zeigt, wie herausfordernd das aktuelle Marktumfeld ist – und wie groß die Anstrengungen sein müssen, um den Anteil der Schiene im Güterverkehr weiter zu steigern.



Modal Split: Schiene stabil über 20 Prozent

Ein zentraler Indikator für die Stellung der Verkehrsträger im Güterverkehr ist der sogenannte Modal Split, also die Verteilung der Transportleistung auf Straße und Schiene.

Im Jahr 2024 lag der Anteil der Güterbahnen an der gesamten Transportleistung des Güterverkehrs in Deutschland bei 20,2 Prozent. Den größten Anteil am Modal Split hat weiterhin der Straßengüterverkehr: 70,6 Prozent der Transportleistung werden von Lkw erbracht.

Damit bewegt sich der Marktanteil der Schiene seit mehreren Jahren relativ stabil um die Marke von 20 Prozent. Zum Vergleich: Im Jahr 2023 lag die gesamte Güterverkehrsleistung in Deutschland bei 674 Milliarden Tonnenkilometern. Davon entfielen 71,3 Prozent auf die Straße und 19,9 Prozent auf die Schiene.

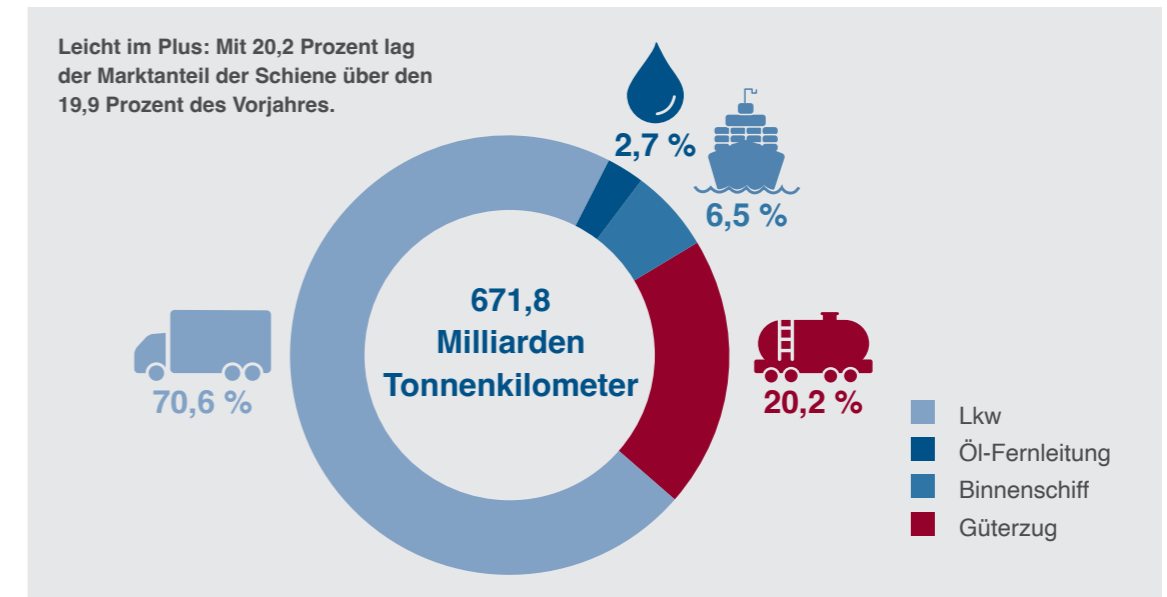
Transportleistung: leichte Stabilisierung im Jahr 2024

Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2023 zeigen die jüngsten Zahlen zunächst eine leichte Stabilisierung. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes stieg die Beförderungsmenge im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Prozent, während die Transportleistung um 0,8 Prozent zunahm. Damit erreichte der Schienengüterverkehr eine Transportleistung von 135,5 Milliarden Tonnenkilometern.

Zum Vergleich: Im Jahr 2023 waren laut Verkehr in Zahlen 366,9 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene transportiert worden. Die Transportleistung lag bei 134,4 Milliarden Tonnenkilometern, nachdem sie im Jahr 2022 noch 144,3 Milliarden Tonnenkilometer betragen hatte.

Ein Blick auf den Straßengüterverkehr zeigt, dass auch dort die Entwicklung stark von der konjunk-

Die Marktanteile der Verkehrsträger am Güterverkehr 2024 in Deutschland



Quelle: Allianz pro Schiene | 01/2026 | auf Basis von BMV

turellen Lage geprägt war. Auch die Straße verzeichnete deutliche Rückgänge: Die Transportleistung der Lkw sank von 503,1 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2022 auf 480,7 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2023 und auf 474,5 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2024.

Gedämpfte Entwicklung im Jahr 2025

Für das Jahr 2025 zeigen die aktuellen Prognosen weiterhin eine verhaltene Entwicklung. Nach der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr wird für 2025 eine Transportleistung im Schienengüterverkehr von rund 133,9 Milliarden Tonnenkilometern erwartet.

Auch beim Straßengüterverkehr wird laut derselben Prognose für 2025 ein abgeschwächtes Niveau prognostiziert. Die Transportleistung dürfte bei rund 467 Milliarden Tonnenkilometern

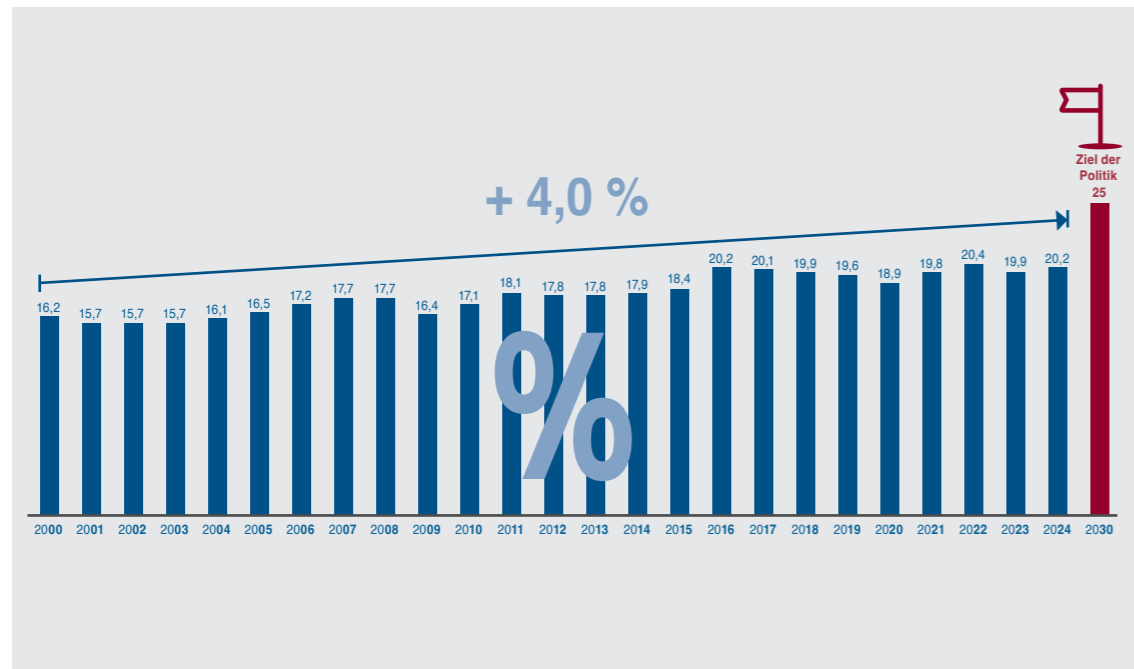
liegen und damit ebenfalls unter den Werten der Jahre vor der aktuellen konjunkturellen Schwächephase bleiben.

Internationaler Vergleich

Ein Blick in die Nachbarländer zeigt zugleich, dass ein höherer Marktanteil der Schiene grundsätzlich erreichbar ist. In der Schweiz wurden 2023 rund 41 Prozent der Güterverkehrsleistung auf der Schiene erbracht, in Österreich lag der Anteil bei etwa 24 Prozent.

Deutschland liegt mit seinem Schienenanteil von rund 20 Prozent weiterhin deutlich darunter. Seit 2000 ist er immerhin um vier Prozent gestiegen. Vor diesem Hintergrund bleibt das Ziel der Bundesregierung, den Anteil der Schiene am Güterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern, eine anspruchsvolle Aufgabe.

Die Marktanteile der Bahnen am Güterverkehr 2000–2024 in Deutschland in Prozent



Quelle: Allianz pro Schiene | 01/2026 | auf Basis von BMV



DB Cargo im Umbruch

DB Cargo bleibt der zentrale Taktgeber im deutschen Schienengüterverkehr. Gleichzeitig steht die größte Güterbahn Europas vor einer tiefgreifenden Neuaufstellung. Wirtschaftlicher Druck, strategische Weichenstellungen und ein laufendes EU-Beihilfungsverfahren rücken die Entwicklung des Unternehmens in den Fokus des gesamten Marktes.

Sanierungsdruck beim Marktführer

Als Marktführer in Europa ist DB Cargo für industrielle Lieferketten und die Funktionsfähigkeit des Systems Bahn insgesamt entscheidend. In seiner Rolle als größter Anbieter prägt das Unternehmen Marktstrukturen, Produktionssysteme und Verkehrsangebote in besonderem Maße. Zugleich steht DB Cargo seit einiger Zeit vor erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen. Die Verkehrsleistung ist zuletzt auf einen der niedrigsten Werte seit Jahren gefallen. Der Eigentümer Deutsche Bahn hat daher einen umfassenden Sanierungskurs eingeleitet.

Ziel ist es, das Unternehmen wieder wirtschaftlich stabil aufzustellen und in die Gewinnzone zu führen. Für den Markt bedeutet diese Phase der Neuaufstellung eine Zeit erhöhter Aufmerksamkeit – denn strategische Entscheidungen des Marktführers haben unmittelbare Auswirkungen auf das gesamte System des Schienengüterverkehrs.

Schlüsselthema Einzelwagenverkehr

Besonders im Fokus steht der Einzelwagenverkehr. Dieses Produktionssystem ermöglicht es, auch kleinere Sendungsmengen über Gleis-

anschlüsse auf die Schiene zu bringen, und ist damit für viele Industrieunternehmen eine zentrale Voraussetzung für den Zugang zum Schienengüterverkehr. Gleichzeitig gilt der Einzelwagenverkehr seit Jahren als wirtschaftlich anspruchsvoll. Seine komplexe Produktionsstruktur verursacht hohe Kosten, während die Transportmengen häufig kleinteilig und volatil sind. Entsprechend wird intensiv darüber diskutiert, wie dieses System langfristig tragfähig organisiert werden kann. Klar ist: Der Einzelwagenverkehr erfüllt eine wichtige Funktion für industrielle Standorte und für die angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Er ist essenziell für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Strategische Neuaufstellung

Zusätzliche Aufmerksamkeit erhielten DB Cargo sowie der Gesamtkonzern im Jahr 2025 durch Führungswechsel an der Spitze des Unternehmens. Mit Bernhard Osburg übernahm ein Manager mit umfangreicher Erfahrung in Restrukturierungsprozessen die Leitung der Güterbahn. Er hat einen Kurs angekündigt, der stärker auf leistungsfähige und rentable Verkehre fokussiert.

EU-Verfahren mit Signalwirkung

Die Neuaufstellung des Unternehmens steht zudem im Kontext eines laufenden Beihilfeverfahrens der Europäischen Kommission. Hintergrund ist die Frage, ob die Verlustübernahmen der vergangenen Jahre durch den Eigentümer Deutsche Bahn mit dem europäischen Wettbewerbsrecht vereinbar sind. Das Verfahren, das von Wettbewerbern angestoßen wurde, wird in der Branche aufmerksam verfolgt. Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass entsprechende Entscheidungen der Kommission weitreichende Konsequenzen für Marktstrukturen und Geschäftsmodelle haben können.

Bedeutung für den Gesamtmarkt

Die Entwicklung von DB Cargo bleibt damit ein entscheidender Faktor für den deutschen und europäischen Schienengüterverkehr.

Gerade deshalb verfolgt die Branche die weitere Entwicklung mit großem Interesse. Ein leistungsfähiger Marktführer ist ein wichtiger Stabilitätsfaktor für den gesamten Sektor.

Sanierungsoffensive im Netz – stimmt das Tempo?



Der Zustand der Schieneninfrastruktur bleibt eine der entscheidenden Stell-schrauben für die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Der Bund hat die Mittel für das Netz in den vergangenen Jahren deutlich erhöht und damit eine überfällige Modernisierung angestoßen. Gleichzeitig zeigt der Betriebsalltag auf der Schiene, wie groß der Nachholbedarf tatsächlich ist: Baustellen, Umleitungen und eingeschränkte Kapazitäten prägen vielerorts den Betrieb – und stellen Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihre Kunden vor erhebliche Herausforderungen.

Sanierungsstau und steigende Investitionen

Das bundeseigene Schienennetz umfasst in Deutschland rund 33.400 Kilometer. Ein erheblicher Teil dieser Infrastruktur ist sanierungsbedürftig. Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke sind vielerorts überaltert, zugleich stößt das Netz in wichtigen Korridoren zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Ursache ist ein über viele Jahre aufgelaufener Investitionsrückstand.

33.400 km
Länge des bundeseigenen Schienennetzes

Der Bund hat die Mittel für die Schieneninfrastruktur inzwischen deutlich erhöht. Für 2026 sind mehr als 23 Milliarden Euro vorgesehen – ein neuer Höchstwert. Möglich wird dieser Investitionssprung auch durch das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz, das der Modernisierung des Schienennetzes Schub verleiht. Während Mitte der

2010er-Jahre jährlich nur rund fünf bis sieben Milliarden Euro in das Netz investiert wurden, setzte ab 2023 ein deutlicher Aufwuchs ein. Die Investitionen stiegen von 7,6 Milliarden Euro im Jahr 2023 auf rund 16 Milliarden Euro im Jahr 2024 und etwa 22 Milliarden Euro im Jahr 2025. Gleichzeitig zeigt sich: Der Sanierungsstau ist so groß, dass selbst steigende Investitionen nicht sofort zu spürbaren Verbesserungen im Betrieb führen.

23 Mrd. €
Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur 2026

DB InfraGO und Generalsanierungen

Eine zentrale Rolle bei der Modernisierung des Netzes kommt der Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO zu. Sie verantwortet Planung, Bau und Betrieb des bundeseigenen Schienennetzes. Die Aufgabe ist gewaltig: Tausende Kilometer Gleise, Brücken und Stellwerke müssen erneuert werden, während gleichzeitig der Verkehr auf einem hoch ausgelasteten Netz weiterläuft.

Kern der aktuellen Strategie sind die sogenannten Generalsanierungen, bei denen stark belastete Strecken in gebündelten Bauphasen umfassend modernisiert werden. Das Pilotprojekt auf der Riedbahn hat gezeigt, dass dieser Ansatz grundsätzlich funktionieren kann. Gleichzeitig greifen solche Maßnahmen tief in den laufenden Betrieb ein. Umleitungen, eingeschränkte Kapazitäten und zusätzliche betriebliche Aufwände gehören inzwischen zum Alltag des Bahnbetriebs. Sie haben sich für viele Unternehmen zu einem dauerhaften Stresstest ausgewachsen. Die ursprünglichen Planungen wurden inzwischen angepasst – auch

infolge des Drucks aus dem Sektor. Die Generalsanierung der wichtigsten Korridore soll nun um sechs Jahre gestreckt bis 2036 erfolgen, und die Zahl parallel laufender Projekte wurde reduziert. Für den Schienengüterverkehr bleibt entscheidend, dass Bauprogramme stärker betriebliche Anforderungen berücksichtigen und Umleitungsstrecken frühzeitig ertüchtigt werden.

**26 Strecken
als überlastet gemeldet
im Fahrplan 2026**

Milliarden für die Schiene – aber mit Plan

Um den Sanierungsstau bei der Schieneninfrastruktur aufzulösen, braucht es mehr Geld. Entscheidend ist aber auch, dass diese Mittel strategisch eingesetzt werden. Deshalb haben sich die sieben großen Bahnverbände – darunter auch der VPI – bereits kurz nach der Reform der Schuldenbremse mit einem gemeinsamen Papier zur Weiterentwicklung der Finanzierungssystematik Schiene an die Politik gewandt. Darin skizziert der Sektor, wie die zusätzlichen Milliarden für die Schieneninfrastruktur wirksam eingesetzt werden können.

Zentrale Vorschläge des Sektors:

- **Verbindlicher Infraplan**

Gesetzlich verankertes Steuerungsinstrument mit Maßnahmenportfolio, mindestens fünfjährigem Planungshorizont und rollierender Fortschreibung.

- **Klare Rollenverteilung**

Der Bund definiert und steuert die Infrastrukturentwicklung, DB InfraGO setzt die Maßnahmen effizient um.

- **Gesicherte Finanzierung**

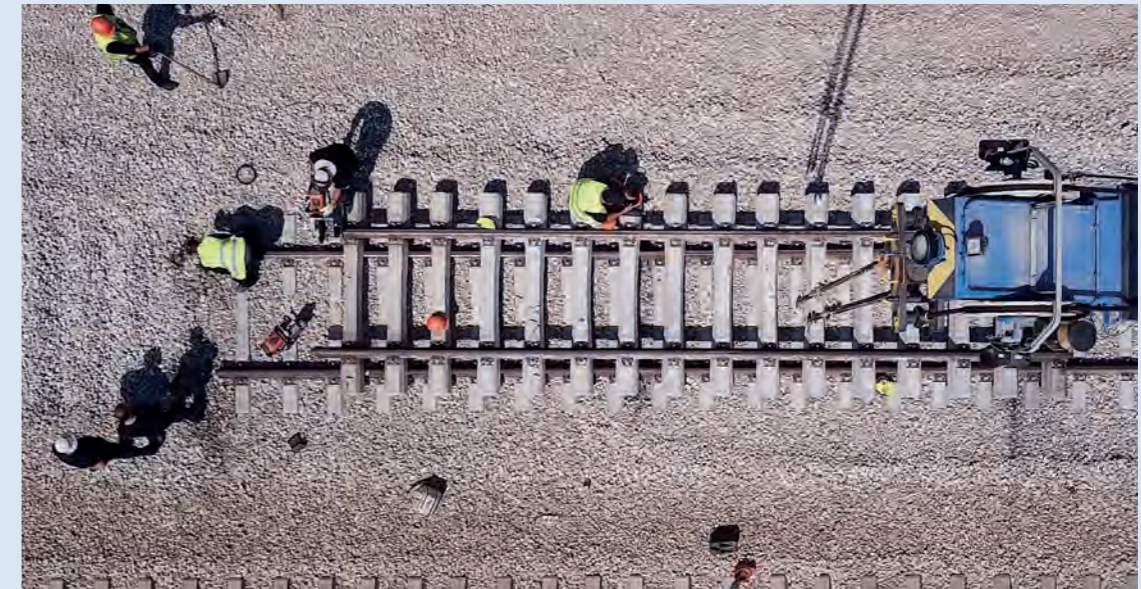
Überjährige und verbindliche Finanzierung aller Maßnahmen.

- **Einfachere Förderstrukturen**

Bündelung der Finanzierungsquellen und weniger komplexe Förderregeln.

- **Bezahlbare Trassenpreise**

Höherer Finanzierungsanteil des Bundes, damit Infrastrukturentgelte sich stärker an den Grenzkosten orientieren.



Enges Netz – steigender Handlungsdruck

Neben der Sanierung des Bestandsnetzes bleibt auch der Ausbau der Infrastruktur eine zentrale Aufgabe. Schon heute ist das Netz vielerorts stark ausgelastet. Ein Indikator dafür sind die sogenannten Überlastungsanzeigen: Für den Fahrplan 2026 gelten inzwischen 26 Schienenwege offiziell als überlastet.

Diese Entwicklung überrascht nicht. Während die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahrzehnten deutlich gestiegen ist, haben sich die Länge und die Leistungsfähigkeit des Netzes kaum verändert. Das Ergebnis ist ein System, das vielerorts an seine Belastungsgrenzen stößt. Kapazitätsengpässe erschweren die Planung von Verkehren, verlängern Transportzeiten und erhöhen die betriebliche Komplexität.

Aus Sicht des VPI und vieler Akteure im Sektor ist deshalb klar: Wer mehr Verkehr auf die Schiene bringen will, muss neben der Sanierung des Bestandsnetzes auch den gezielten Ausbau zusätzlicher Kapazitäten vorantreiben.

Strategische Steuerung mit Plan

Neben Investitionen rückt zunehmend auch die strategische Steuerung der Infrastrukturentwicklung in den Fokus. Das Bundesverkehrsministerium hatte dafür mit dem Infraplan ein neues Instrument angekündigt. Er soll die Ziele des Bundes für Zustand, Leistungsfähigkeit und Ausbau des Schienennetzes in ein jährlich fortzuschreibendes Fünfjahresprogramm übersetzen und so für mehr Transparenz und Verbindlichkeit bei der Infrastrukturentwicklung sorgen. Eine endgültige veröffentlichte Fassung liegt bislang noch nicht vor. Aus Sicht des Sektors ist ein solches strategisches Steuerungsinstrument für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur längst überfällig.

Welche konkreten Herausforderungen sich aus den aktuellen Bauprogrammen für den Betrieb ergeben, zeigt der folgende Gastbeitrag der Güterbahnen.

**41 Korridore
Generalsanierung bis 2036**

Korridorsanierung: Bitte nicht auf Kosten der Verkehrsverlagerung



Gastbeitrag von Neele Wesseln,
Geschäftsführerin DIE GÜTERBAHNEN



Herausforderung #1: Sanieren ohne Sicherheitsnetz

Die jüngsten Vorfälle rund um das Stellwerk Ansbach zeigen, dass selbst Hauptumleiterstrecken zu oft keine angemessene Alternative darstellen. Die InfraGO „näht auf Kante“, sodass schon kleinste Störungen Verspätungen und dominoartig Ausfälle produzieren. Aus Planungen wird Improvisation im Dauerbetrieb. Für Kundinnen und Kunden der EVU ist dieses Maß an Unsicherheit kaum vermittelbar. Motivierte Mitarbeiter:innen in den EVU fangen Probleme auf, doch auf Dauer überfordert dieser Ausnahmezustand selbst die leistungsfähigsten Teams. Es müssen Wege gefunden werden, die InfraGO zu verbindlicher Leistung, transparenter Kommunikation und belastbarer Planung zu verpflichten – andernfalls ist Abwanderung auf die Straße vorprogrammiert. Dazu zählt auch, dass Umleiter zuvor ertüchtigt und Baustellen auf parallelen Strecken mit Puffer und aufeinander abgestimmt geplant werden, um ausreichende Kapazität zu gewährleisten.

Mehrere Monate Vollsperrung, Jahr für Jahr bis 2036. Hunderte Züge täglich umgeleitet. Tausende Wagen neu disponiert. Und am Ende zwei entscheidende Fragen: Sind die Verbesserungen nach der Sanierung substanziell genug, um die massiven Eingriffe zu rechtfertigen? Und vor allem: Bleiben die Güter auf der Schiene?

Die Korridorsanierung ist ein riesiges Infrastrukturprojekt, das enorme Steuerleistung verlangt. Unstrittig ist: Die Sanierung des deutschen Schienennetzes ist überfällig. Doch auf der Schiene gilt: Verlässlichkeit ist kein „Nice-to-have“, sondern die Grundlage jedes Geschäftsmodells. Wer Güter transportiert, verkauft nicht nur Kilometer, sondern Pünktlichkeit und Planbarkeit. Genau diese Faktoren geraten unter Druck. Damit stellt sich die Frage, wie konkurrenzfähig die Branche unter diesen Bedingungen gegenüber der Straße bleibt.

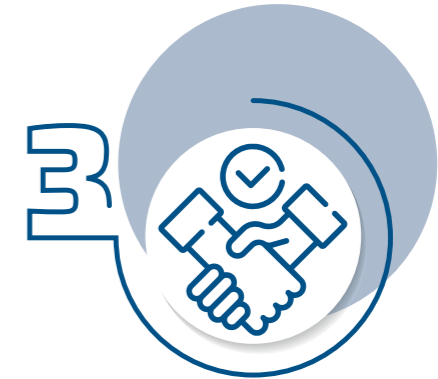


Herausforderung #2: Zusatzkosten als systematischer Wettbewerbsnachteil

Jede Umleitung, jede verlängerte Standzeit, jeder zusätzliche Rangieraufwand kostet Geld. Was als Infrastrukturmaßnahme gedacht ist, wird für die EVU zur betriebswirtschaftlichen Dauerbelastung. In einem Markt mit engem Preiswettbewerb lassen sich diese Mehrkosten kaum kompensieren. Gleichzeitig nimmt die Zahl schlecht abgestimmter Baustellen weiter zu – mit der paradoxen Folge, dass eine Sanierungsstrategie zur langfristigen Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit führen kann.

Das von der DB bemühte „Tal der Tränen“ darf kein Dauerzustand werden. Eine Sanierungsstrategie, die über Jahre hinweg Verkehre unattraktiv macht, gefährdet am Ende genau das Ziel, das sie erreichen soll. Vor allem greift dieses Narrativ zu kurz: Auch nach Abschluss der Korridorsanierungen wird der Sanierungs- und Ausbaubedarf hoch bleiben. Es geht also nicht um ein einmaliges Durchhalten, sondern um eine langfristig tragfähige Strategie.

Bund und DB müssen daher offen prüfen: Wo ist eine Vollsperrung zwingend erforderlich – und wo wäre eine eingleisige Sperrung die verhältnismäßigere Lösung? Für die EVU ist diese Abwägung bislang nicht transparent nachvollziehbar. Da die Sanierungen dem Gemeinwohl dienen, dürfen Mehrkosten und Risiken nicht einseitig bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen verbleiben.



Herausforderung #3: Verlässlichkeit der Zusagen – Layout- standards, Bauzeiten und Baufreiheit

Das Zwischenfazit nach den ersten Korridorsanierungen fällt ernüchternd aus: Baukosten steigen, zugesagte Baumaßnahmen werden nicht vollumfänglich umgesetzt und die Bauzeiten fransen aus – sei es durch verlängerte Vollsperrungen (wie bei Hamburg–Berlin) oder durch „vorbereitende Sperrungen“, die faktisch eine Ausweitung der ursprünglich geplanten fünfmonatigen Sperrungen darstellen (wie bei Hannover–Berlin).

Auch Beispiele wie die Sperrung von Hagen–Wuppertal–Köln, bei der zunächst keine Stellwerke saniert werden und dies in einer späteren Bauphase nachgeholt werden soll, zeigen: Das Versprechen von fünf bis zehn Jahren Baufreiheit gilt schon lange nicht mehr.

Vertrauen entsteht nicht nur durch Kommunikation, sondern vor allem durch Verlässlichkeit. Die InfraGO muss verbindlich zusagen, dass Layoutstandards eingehalten, Maßnahmen vollständig umgesetzt und die versprochene Baufreiheit tatsächlich gewährt werden. Wer maximale Eingriffe verlangt, schuldet maximale Verbindlichkeit. Eine institutionalisierte Begleitkontrolle – etwa durch einen unabhängigen Projektbeirat – sollte Planungsstände, Risiken und Zielerreichung transparent machen und bei Fehlentwicklungen eingreifen.

Das Konzept Korridorsanierung kann ein Gewinn sein, allerdings nur unter den richtigen Rahmenbedingungen. Erfolg misst sich daran, ob Züge zuverlässig fahren und mehr Güter und Personen auf der Schiene unterwegs sind. Dieses Ziel muss der Maßstab allen Handelns sein.

Kostenfaktor Trassenpreise

Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur entscheidet maßgeblich über die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Doch nicht nur der Zustand des Netzes ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene entscheidend, ebenso wichtig sind die Kosten der Netznutzung. Die Entwicklung der Trassenpreise gehört inzwischen zu den zentralen wirtschaftlichen Themen im Schienengüterverkehr.

Preisdynamik belastet den Sektor

Bereits zum Fahrplanjahr 2025 wurden die Entgelte im Schienengüterverkehr gegenüber 2024 deutlich angehoben. Für das Fahrplanjahr 2025/2026 standen zeitweise weitere spürbare Erhöhungen im Raum. Im Sektor war von möglichen Aufschlägen von bis zu rund 35 Prozent die Rede. Hintergrund ist vor allem die regulatorisch vorgegebene Verzinsung des Eigenkapitals der DB InfraGO AG und ihr gesetzlicher Gewinnanspruch, die über das Trassenpreissystem in zusätzliche Erlösanforderungen übersetzt werden.

Auf politischen Druck reagierte der Bundestag im November 2025 mit einem Entlastungspaket: Die garantierte Rendite auf das Eigenkapital der DB Infrastruktur wurde von 5,2 auf 1,9 Prozent abgesenkt und fixiert. Hinzu kamen die vorzeitige Bindung von Bundeszuschüssen für Instandhaltungsmaßnahmen sowie der Einsatz von Mitteln aus LuFV Pönnen zur Trassenpreisförderung. So konnte die ursprünglich erwartete Trassenpreissteigerung auf ein wettbewerbsverträgliches Maß reduziert werden. Für den Schienengüterverkehr genehmigte die Bundesnetzagentur letztlich einen Anstieg von rund 5 Prozent.

Die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr bleibt dennoch ein kritischer Faktor: Für

2026 sind Bundesmittel in Höhe von 265 Millionen Euro vorgesehen, ergänzt um zusätzliche Mittel aus LuFV Pönnen. Aus Sicht der Branche reicht dieses Niveau nicht aus, um die Trassenpreise im Güterverkehr nachhaltig zu stabilisieren. Im Schulterschluss mit den Bahnverbänden des Sektors fordern wir daher, die Förderung auf mindestens 350 Millionen Euro pro Jahr anzuheben.

Strukturelle Benachteiligung des Güterverkehrs

Die heutige Trassenpreissystematik belastet den Schienengüterverkehr deutlich stärker als den Personenverkehr. Während im Personenverkehr zahlreiche politische Ausgleichsmechanismen greifen, tragen Güterbahnen einen erheblich größeren Anteil der Infrastrukturkosten unmittelbar über die Trassenpreise.

Für viele Eisenbahnverkehrsunternehmen zählen die Trassenpreise damit zu den größten Kostenblöcken. Steigende Infrastrukturentgelte wirken unmittelbar auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße und erschweren die politisch gewollte Verkehrsverlagerung.

Reform bis Ende 2026 notwendig

Umso wichtiger ist eine grundlegende Reform des Systems. Bahnverbände appellieren deshalb

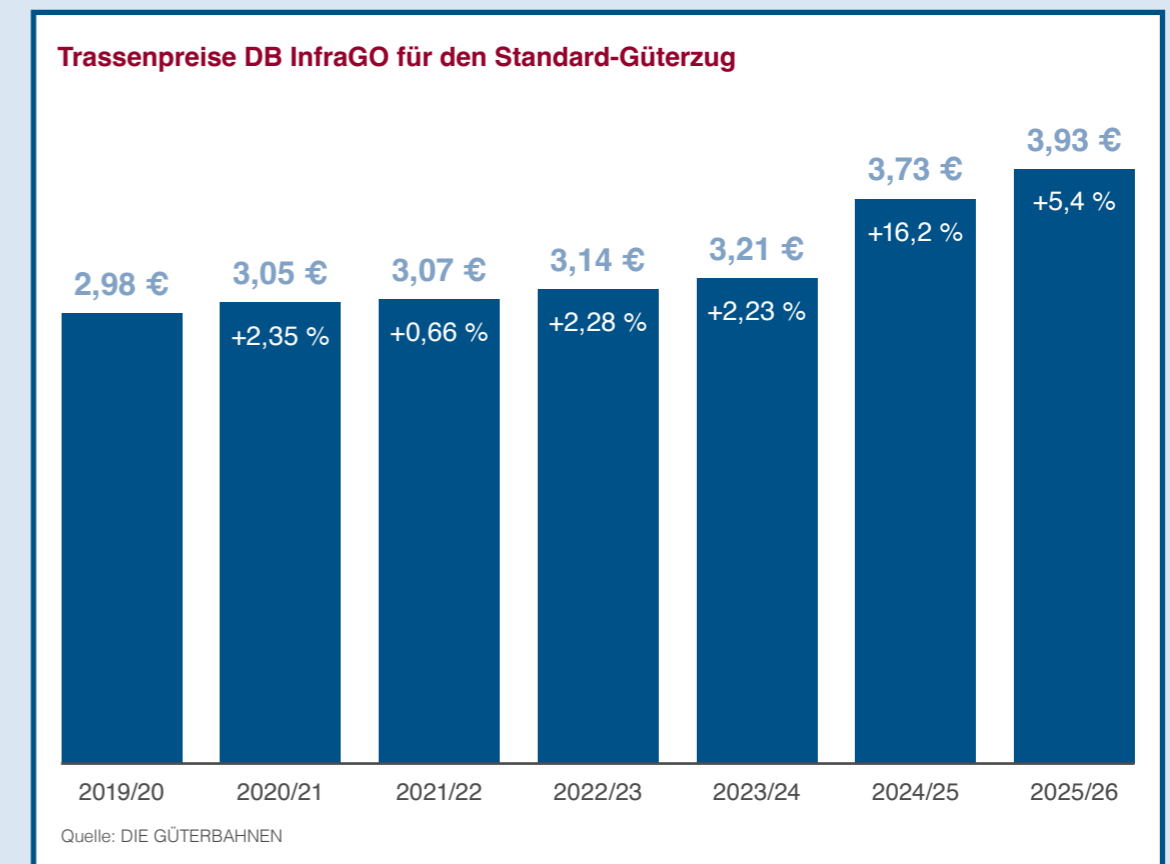
an Bundestag und Bundesrat, eine Trassenpreisreform schnellstmöglich zu verabschieden, damit sie zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 wirksam werden kann. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder plant das neue System ab 2027, doch die Branche warnt: Ohne sofortiges Handeln bleibt das Zeitfenster für die Bundesrat-Zustimmung zu knapp, um eine pünktliche Umsetzung zu sichern.

Zusätzlichen Handlungsdruck erzeugt das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom März 2026: Die bisherige Trassenpreisbremse zugunsten des Schienenpersonennahverkehrs wurde als europarechtswidrig eingestuft. Damit wird die strukturelle Benachteiligung des Schienengüterverkehrs im bestehenden System auch rechtlich bestätigt und der Reformbedarf weiter verschärft.

Mehr Planungssicherheit erforderlich

Die Erfahrungen aus dem Jahr 2025 haben gezeigt, wie problematisch es ist, wenn die endgültige Höhe der Trassenpreise erst kurz vor Fahrplanwechsel feststeht und im Vorfeld Szenarien mit zweistelligen Aufschlägen im Raum stehen. Für die Unternehmen des Schienengüterverkehrs ist eine solche Unsicherheit kaum tragbar.

Soll die Verkehrsverlagerung auf die Schiene gelingen, braucht der Schienengüterverkehr ein transparentes, planbares und wettbewerbsfähiges Trassenpreissystem. Eine Reform, die die besondere Rolle des Güterverkehrs berücksichtigt und die Finanzierung der Infrastruktur dauerhaft auf eine tragfähige Basis stellt, ist überfällig.



Sicherheit und Interoperabilität stärken

Der Unfall im Gotthard-Basistunnel hat eine europaweite Debatte über Sicherheitsmaßnahmen im Güterwagenverkehr ausgelöst. Für Wagenhalter steht dabei außer Frage: Sicherheit hat oberste Priorität. Gleichzeitig zeigt der Fall, wie wichtig abgestimmte europäische Lösungen für einen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sind.

Bis heute wirkt der Unfall im Gotthard-Basistunnel vom August 2023 in der sicherheitspolitischen Diskussion im europäischen Schienengüterverkehr nach. Seither steht die Frage im Raum, wie sich hohe Sicherheitsstandards mit einem funktionierenden, grenzüberschreitenden System in Einklang bringen lassen. Klar ist: Sicherheit im Eisenbahnbetrieb muss oberste Priorität haben. Zugleich ist der grenzüberschreitende Güterverkehr auf verlässliche und harmonisierte technische Regeln angewiesen. Interoperabilität bleibt eine grundlegende Voraussetzung für einen funktionierenden europäischen Schienengüterverkehr

Gemeinsame Lösungen im europäischen System entwickeln

Im Zuge der Unfalluntersuchung hat das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) Maßnahmen erlassen, die zusätzliche Anforderungen an Betrieb und Instandhaltung bestimmter Güterwagen vorsehen. Aus Sicht der Wagenhalter müssen sicherheitsrelevante Maßnahmen wissenschaftlich fundiert sein und im europäischen Rahmen abgestimmt werden. Nationale Einzelmaßnahmen können dagegen die Interoperabilität des Systems und den europäischen Binnenmarkt im Schienengüterverkehr gefährden. Der geeignete Ort für die Bewertung und Weiterentwicklung sicherheitsrelevanter Maßnahmen sind die etablierten und bewährten europäischen Strukturen des Eisen-

bahnsystems. Im Joint Network Secretariat (JNS) arbeiten Eisenbahnunternehmen, Wagenhalter, Infrastrukturbetreiber und Behörden gemeinsam unter Einbindung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) an sektorweiten Lösungen.

Engagement des VPI auf nationaler Ebene

Der VPI hat sich von Beginn an aktiv in die Diskussion eingebracht und die Argumentationslinie des europäischen Dachverbandes UIP unterstützt. Der Verband hat sich mit einem Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr gewandt, das Thema beim Runden Tisch Schienengüterverkehr in Berlin adressiert und steht hierzu im Austausch mit politischen Akteuren und Branchenpartnern.

Auch fachlich begleitet der Verband die Debatte intensiv. Die Technische Kommission des VPI unterstützt den UIP bei der technischen Bewertung der Fragestellungen sowie bei der Einordnung der Schweizer Vorgaben aus Sicht der Instandhaltung und des europäischen Güterwagenbetriebs. Wie die europäischen Wagenhalterverbände auf die Maßnahmen reagiert haben und welche Schritte die UIP gemeinsam mit dem europäischen Eisenbahnsektor unternommen hat, erläutert Gilles Peterhans, Generalsekretär der UIP, im folgenden Gastbeitrag.

Gilles Peterhans,
Generalsekretär UIP



Die BAV-Verfügung Eine Saga über Alleingang – und wie die Branche mit einer Stimme sprach

Am 11. September 2025 hat die Schweiz Schlagzeilen gemacht und viele in Aufruhr gebracht, die im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr tätig sind – sei es in der Vermietung, in der Instandhaltung oder im Betrieb. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verordnete stringente nationale Sicherheitsmaßnahmen für alle Schienengüterwagen auf seinem Territorium und im Transit durch die Schweiz. Das war der Anfang einer langen Saga. Aber der Reihe nach.

Ein Tunnelvorfall mit langer Nachwirkung

Als am 10. August 2023 im Gotthard-Basistunnel ein Güterzug entgleiste, kamen Gott sei Dank keine Menschen zu Schaden – allerdings waren die Infrastruktur und das Rollmaterial stark beschädigt. Eine Tunnelröhre musste für mehr als ein Jahr geschlossen bleiben. Der transalpine Verkehr kam massiv ins Stocken, denn der Tunnel ist Teil der wichtigen Rhine-Alpine-Nord-Südachse.

Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) leitete umgehend ihre Untersuchung ein. Ein gebrochenes Monobloc-Rad vom Typ BA390 wurde als Auslöser identifiziert. In ihrem Zwischenbericht empfahl die SUST, die bestehenden JNS-Maßnahmen auf diesen Radtyp auszuweiten. So wurde im Oktober 2023 unter Federführung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) eine neue Task Force im Rahmen des Joint Network Secretariat (JNS) ins Leben gerufen – quasi eine Fortsetzung der Arbeiten von 2017 bis 2019. Was folgte, war intensiv: acht Task-Force-Treffen, dreizehn Untergrup-

penitzungen, im Juli 2024 ein erster Abschlussbericht. Die ERA veröffentlichte eine überarbeitete Version im April 2025. Doch während auf europäischer Ebene noch gearbeitet wurde, entschied sich die Schweiz für einen Alleingang.

Die Verfügung und ihre Folgen

Im Juni 2025 legte die SUST ihren endgültigen Unfallbericht vor – mit vier Sicherheitsempfehlungen, drei davon gerichtet an die ERA. Die Agentur wies diese mit Recht zurück und verwies darauf, dass die Adressaten die Bahnakteure selbst seien. Die Empfehlungen sollten in der JNS Task Force bearbeitet werden.

Das BAV ignorierte diesen Weg. Am 11. September 2025 erließ es eine einseitige Verfügung mit drastischen Auflagen für sämtliche Güterwagen auf dem Schweizer Normalspurnetz: stark verkürzte Wartungsintervalle, jährliche wagentechnische Untersuchungen, pauschale Einstufung aller Radlaufflächen als nicht thermostabil sowie ein Mindeststraddurchmesser von 864 mm. Die Umsetzungsfrist: 31. Dezember 2025.

Die Branche reagierte mit Besorgnis und Unverständnis. Die Maßnahmen ließen sich praktisch nicht umsetzen und schienen nicht wissenschaftlich fundiert. Wartungsbetriebe hätten die Kapazitäten nicht gehabt, Tausende Wagen wären über Nacht nicht mehr einsetzbar gewesen. UIP machte eine Umfrage und identifizierte rund 46.000 Wagen des privaten Vermietungssektors – die

rund die Hälfte der europäischen Flotte ausmachen –, die unmittelbar betroffen gewesen wären. Bis zu 40 Prozent des alpenquerenden Schienengüterverkehrs drohten zum Erliegen zu kommen, mit gravierenden Folgen für die Versorgung mit Rohöl, Stahl, Chemikalien und Pharmazeutika. All dies ohne eine Risiko- oder Folgenabschätzung und ohne die EU zu notifizieren, wie es unter dem Landverkehrsabkommen vorgesehen wäre.

Sofortige Reaktion: Krisenkommunikation ab Tag eins

Die UIP reagierte innerhalb von 24 Stunden. Bereits am 12. September veröffentlichten wir eine Presseerklärung, in der wir die einseitigen Maßnahmen scharf kritisierten und vor einem drohenden Zusammenbruch des europäischen Schienengüterverkehrs warnten. Die Kernbotschaft war von Anfang an klar formuliert: Sicherheit braucht keine Grenzen, sondern Partnerschaft.

Parallel dazu wurden Medienkontakte zu internationalen Fachpublikationen aktiviert – Railway Gazette, International Railway Journal, RailFreight.com, RailTarget, DVZ und Rail Business – sowie die UIP-Website und LinkedIn-Kanäle bespielt. Die Medienstrategie zeigte sofort Wirkung: Das International Railway Journal titelte, Wagenhalter seien „entsetzt“ über die neuen Schweizer Vorschriften. RailFreight.com, RailTarget und Rail Business übernahmen die UIP-Argumentation weitgehend. Die Neue Zürcher Zeitung berichtete über die Tragweite der Umsetzungsprobleme. Auf LinkedIn entstand eine rege Fachdebatte, die das Thema weit über den engeren Branchenkreis hinaus sichtbar machte.

Die Inkohärenz tritt zutage

Das BAV reagierte auf den wachsenden Druck und besserte seine Verfügung Mitte Oktober nach – ohne diese jedoch offiziell auf seiner Website zu publizieren. Es verschob den Stichtag für die wagentechnische Untersuchung um ein Jahr auf Januar 2027. UIP reagierte umgehend mit einer weiteren Pressemitteilung und appellierte an das BAV, seine Sicherheitsanliegen im laufenden JNS-Prozess zu adressieren, anstatt an unilateralen Maßnahmen festzuhalten. Die Reaktion hierauf war eine erneute Anpassung am 23. Oktober, diesmal mit der Aufhebung des verordneten jährlichen Wageninspektionsintervalls. Trotz der offensichtlichen Unausgereiftheit der Verfügung kam es zu keinem Aufgeben der Schweizer Maßnahmen.

Der Schweizer Branchenverband VAP koordinierte eine breite Koalition von Wagenhaltern, die am 10. Oktober gemeinsam Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einlegten.

Kommunikationsoffensive: Sieben Presseerklärungen in vier Monaten

Die UIP verfolgte eine konsequente Kommunikationsstrategie, die jeden Wendepunkt des Falles begleitete. Auf die erste Presseerklärung vom 12. September folgten sechs weitere: am 16. Oktober zur Verschiebung der Umsetzungsfrist, am 30. Oktober zur zweiten Anpassung der Verfügung, am 10. November zur sektorweiten JNS-Kommunikation sowie am 8. und 9. Dezember zum Gerichtsentscheid. Jede Erklärung wurde über die UIP-Website, LinkedIn und gezielte Medienansprache verbreitet. Die Botschaft blieb durchgängig konsistent: Harmonisierung statt Isolation, Evidenz statt Willkür.

Im November 2025 erschien ein Meinungsbeitrag des UIP-Generalsekretärs auf Euractiv, der renommiertesten EU-Nachrichtenplattform. Darin wurde der Fall auf die diplomatische Ebene gehoben: Die Schweiz gefährde mit ihrem Alleingang die Integrität des Binnenmarktes und die Klimaziele der EU. Der Schienengüterverkehr verursache 80 Prozent weniger CO₂ als der Straßentransport – eine Verlagerung auf die Straße wäre ein klimapolitischer Rückschritt. Am 6. November unterzeichneten CER, ERFA, UIC, UIP, UNIFE und UIRR gemeinsam ein Sektorschreiben an ERA, nationale Sicherheitsbehörden und OTIF – ein seltenes Zeichen der Geschlossenheit der gesamten Branche.

Krisenmanagement und politische Offensive

Am 13. November organisierte die UIP einen Krisenkommunikations-Workshop für ihre Mitglieder und nationalen Verbände, unterstützt durch die Agentur Grayling. Das Ziel: alle Akteure mit einheitlichen Botschaften, Medienprotokollen und einem strukturierten Kommunikations-Toolkit ausstatten. Die Kernnarrative wurden in drei Säulen gebündelt: erstens das Bekenntnis zur Sicherheit als gemeinsame Verantwortung, zweitens die Verteidigung der europäischen Koordination als Rückgrat der Interoperabilität und drittens der Schutz des Binnenmarktes vor nationalen Alleingängen. Ergänzt wurde dies durch eine Reputationskampagne unter dem Titel Rail Freight:

Safe, Sustainable, Essential mit Faktenblättern, Videos und gezielter Medienarbeit in Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien.

Parallel lancierte die UIP eine gezielte Public-Affairs-Strategie und traf sich mit Vertretern der EU-Kommission um die Bedrohung für Binnenmarkt und Interoperabilität darzulegen und sie auf mögliche Verstöße der Schweiz gegen das Landverkehrsabkommen hinzuweisen. Länderspezifische Strategien wurden auch für Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien entwickelt. Unser italienischer Verband, ASSOFERR, wandte sich direkt an seine nationalen EU-Parlamentarier. In der Schweiz wurde die Interpellation 25.4146 zur Verhältnismäßigkeit der BAV-Maßnahmen im Ständerat beraten.

Juristischer Etappensieg und JNS-Abschlussbericht

Am 24. November 2025 erzielte die Koalition einen entscheidenden Zwischenerfolg: Das Bundesverwaltungsgericht setzte die aufschiebende Wirkung der Beschwerde wieder ein. Sämtliche BAV-Maßnahmen wurden für die Dauer des Verfahrens suspendiert. Wir kommunizierten darüber umgehend mit zwei Presseerklärungen am 8. und 9. Dezember. Ein Aufatmen der Wagenhalterbranche – aber noch kein Frohlocken.

Die JNS Task Force traf sich mittlerweile fast jede Woche und veröffentlichte am 19. Dezember ihren überarbeiteten Abschlussbericht. In dieser Arbeitsgruppe war auch das BAV eingebunden. Allerdings entzog sich das BAV als einzige Sicherheitsbehörde von insgesamt dreizehn der formalen Absegnung des Berichts.

Neues Jahr: Das Tauziehen geht weiter

Das BAV hatte eine Frist bis Ende 2025 erhalten, um auf den gerichtlichen Zwischenentscheid zu reagieren. Es beantragte einen Aufschub, der bis zum 24. Januar 2026 gewährt wurde. Dann antwortete es dem Gericht, dass es an seinen Maßnahmen festhalten werde. In einer Stellungnahme an Journalisten und an die ERA erklärte das BAV, es sei bereit, die nationalen Regeln zurückzuziehen, sobald eine „gemeinsame europäische Lösung mit angemessener Wirksamkeit“ gefunden sei. Eine Aussage, die mehr als nur verblüfft – wo das BAV doch im JNS eingebunden ist und am mitgestalteten

Ergebnis beteiligt war. UIP reagierte öffentlich mit einer Pressemitteilung und verurteilte diese Haltung: ein Akteur, der in einem europäischen Forum mitarbeitet, aber das mitgestaltete Ergebnis nicht mittragen will.

Im Jänner 2026 organisierte UIP einen weiteren Workshop für die Verbände in Österreich, Deutschland, Italien und Frankreich, diesmal mit Fokus auf der Strategie in der Öffentlichkeitsarbeit – auf EU-Ebene und länderspezifisch.

Die fehlenden Puzzlestücke zurückholen

Zum Zeitpunkt dieses Artikels sind wir fast im März 2026 angelangt, aber es zeichnet sich leider kein Ende der „Swiss Saga“ ab.

Wenn wir den internationalen Schienengüterverkehr mit einem Puzzle vergleichen, dann hat das BAV mit seinem Beschluss einige sehr wichtige Puzzlestücke vom Brett entfernt. Als ein zentrales Transitland hat das Vorgehen der Schweiz maßgebliche Auswirkungen auf den internationalen Warenfluss auf der Schiene – der letztendlich enorm wichtig ist für die Wirtschaft und Versorgung aller EU-Bürger. Die fehlenden Puzzlestücke gefährden nicht nur die unmittelbare Interoperabilität; sie bringen den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in eine gefährliche Schiefelage, indem sie an den Grundfesten eines einheitlichen Eisenbahnsystems rütteln.

Was diese Episode aber auch gezeigt hat: Die Branche kann mit einer Stimme sprechen. Von der koordinierten Klage über die gemeinsame Medienarbeit bis hin zum Sektorschreiben an ERA – selten war die europäische Schienengüterverkehrsbranche so geschlossen aufgetreten. Diese Geschlossenheit ist das stärkste Argument dafür, dass die Puzzlestücke wieder an ihren Platz kommen werden.

Die Saga ist noch nicht zu Ende geschrieben. Aber wir schreiben sie gemeinsam.

Autor: Gilles Peterhans, Generalsekretär UIP

16. VPI-Symposium

Zwischen Verkehrspolitik und technischer Transformation

Rund 250 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Bahnbranche kamen im Januar 2026 zum 16. VPI-Symposium in Hamburg zusammen. Die Veranstaltung hat sich seit Jahren als fester Treffpunkt für Dialog, Einordnung und Austausch innerhalb der Branche etabliert – gerade in Zeiten tiefgreifender politischer, wirtschaftlicher und operativer Herausforderungen.

Entsprechend breit war das thematische Spektrum des diesjährigen Symposiums angelegt. Im Mittelpunkt standen die aktuellen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland ebenso wie europäische Fragestellungen rund um Regulierung, Interoperabilität und Sicherheit. Deutlich wurde dabei, wie eng nationale Politik und europäische Abstimmungsprozesse miteinander verknüpft sind und wie wichtig gemeinsame Lösungen für einen leistungsfähigen, grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr bleiben.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf einem bewährten Instrument der Zusammenarbeit im europäischen Güterwagenverkehr, dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Der AVV wurde als stabiler Ordnungsrahmen eingeordnet, der gerade in einem zunehmend komplexen Umfeld Verlässlichkeit und Transparenz für die Vertragspartner schafft. Auch die Digitale Automatische Kupplung stand auf dem Programm. Sie wurde aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet – von verkehrspolitischen Zielsetzungen über europäische Pilotprojekte bis hin zu Fragen der praktischen Umsetzung und der aktuellen Förderinstrumente des Bundes.



Mitglieder des VPI und Branchenexperten brachten ihre Perspektiven ein – von Verkehrspolitik über Regulierung bis zu technischen Entwicklungen.



DAK – DER NÄCHSTE SCHRITT

Die Digitale Automatische Kupplung verlässt die reine Entwicklungsphase. Integration, Werkstattprozesse und Migration rücken in den Fokus. 2025 markiert damit den Übergang von der Erprobung zur konkreten Umsetzungsvorbereitung. Gemeinsam mit den Akteuren des Sektors arbeiten wir daran, die Voraussetzungen für einen europaweit abgestimmten Roll-out zu schaffen.



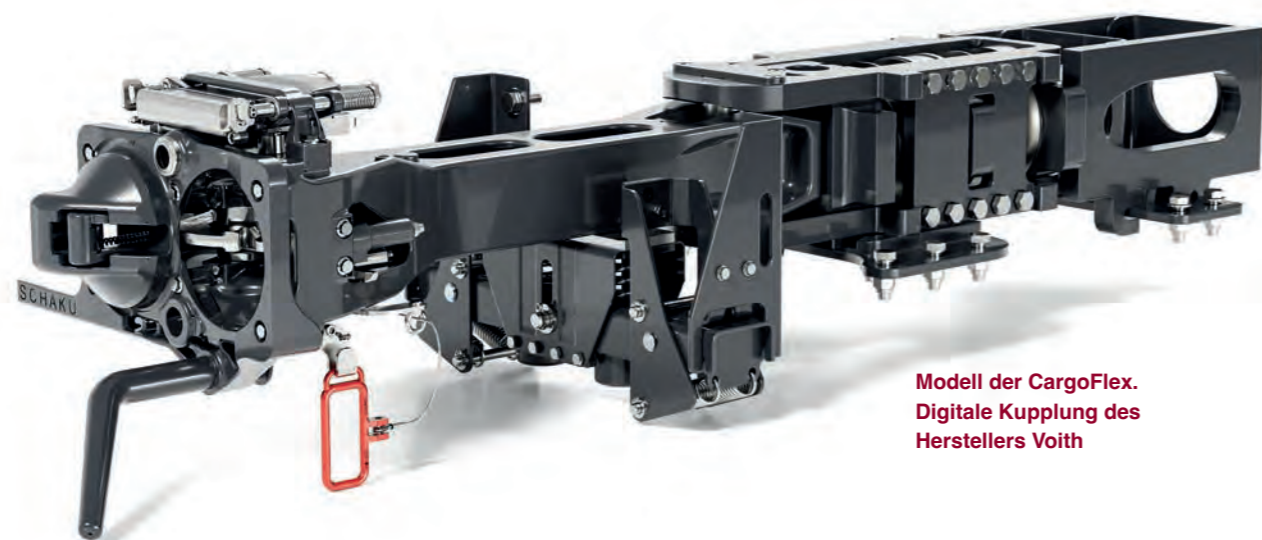
Vom europäischen Projekt zur praktischen Umsetzung

Das Projekt „Digitale Automatische Kupplung“ ist im Jahr 2025 in eine neue Phase eingetreten. Nach Jahren intensiver konzeptioneller und technologischer Arbeit rückt der Übergang von Forschung und Demonstration hin zu Vorbereitung, Umsetzung und Betrieb spürbar näher. Für den europäischen Schienengüterverkehr geht es damit zunehmend um konkrete Fragen: Wie gelingt die Integration in bestehende Flotten? Welche Anforderungen ergeben sich für Instandhaltung und Werkstätten? Und wie lassen sich Sicherheit, Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit im laufenden Betrieb gewährleisten?

Der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland begleitet diesen Prozess von Beginn an aktiv. Als Stimme der privaten Wagenhalter bringt der VPI die Perspektive der Halter und Werkstätten in die europäischen Diskussionen ein – mit dem klaren Ziel, die Einführung der DAK praxisnah, sicher und umsetzbar zu gestalten. Entscheidend ist dabei, dass technologische Fortschritte frühzeitig mit betrieblichen Realitäten abgeglichen werden.

Eine zentrale Rolle übernimmt dabei die Servicegesellschaft des Verbandes, die VPI European Rail Service GmbH (VERS). Mit ihrer Expertise in

der Instandhaltung und ihrer Kenntnis der europäischen Werkstattlandschaft ist sie in wichtige europäische Vorhaben eingebunden – unter anderem als Konsortialpartner in den Projekten DACFIT und PioDAC. Die VERS engagiert sich dort bei Fragen zu den praktischen Voraussetzungen der DAK-Einführung: Werkstattprozesse, Umrüstungskonzepte, Qualifikationsbedarfe und die sichere Einbindung neuer Technologien in bestehende Instandhaltungsstrukturen. Damit leistet die VPI-Servicegesellschaft einen konkreten Beitrag, um den Systemwechsel von der Vision in den Alltag des Schienengüterverkehrs zu überführen.



Modell der CargoFlex.
Digitale Kupplung des
Herstellers Voith

MEILENSTEINE DER UMSETZUNG

1

Phasenwechsel im europäischen DAK-Prozess

2025 markiert einen Übergang: Nach Jahren der konzeptionellen und technologischen Entwicklung rücken Fragen der Umsetzung, Integration und betrieblichen Einbettung stärker in den Fokus der europäischen Arbeiten.

2

Vorbereitung des Einsatzes gewinnt an Gewicht

Der Blick richtet sich zunehmend auf die Voraussetzungen für den späteren Regelbetrieb – von der Einbindung in bestehende Flotten über angepasste Instandhaltungsprozesse bis hin zu Qualifikationsanforderungen für Werkstätten und Personal.

3

DACFIT: Umrüstung und Werkstattprozesse im Mittelpunkt

Im Projekt DACFIT werden zentrale Grundlagen für die Einführung der DAK adressiert: Umrüstungsschritte, Werkstatkapazitäten, Prozessanpassungen und Qualifizierung entlang der Instandhaltungskette.

4

PioDAC: Schritte in Richtung realer Betriebserfahrung

Mit PioDAC werden die Voraussetzungen geschaffen, um erste DAK-ausgerüstete Züge unter realistischen Bedingungen des kommerziellen Betriebs einzusetzen und belastbare Erkenntnisse für den weiteren Roll-out zu gewinnen.

5

Regulatorische und organisatorische Fragen rücken stärker in den Fokus

Parallel zur technischen Entwicklung gewinnen 2025 Fragen der Zulassung, der Normung, der europäischen Abstimmung sowie der organisatorischen Vorbereitung an Bedeutung.

PioDAC

Praxistest für die Digitale Automatische Kupplung

Mit dem Projekt PioDAC startet der nächste entscheidende Schritt auf dem Weg zur Digitalen Automatischen Kupplung. Ab 2027 wird die neue Kupplungstechnologie erstmals in großem Maßstab im kommerziellen Güterverkehr auf öffentlicher Infrastruktur erprobt – grenzüberschreitend, unter realen Betriebsbedingungen, mit unterschiedlichen Transportgütern und geografischen Herausforderungen. Ziel ist es, belastbare Erkenntnisse für eine spätere europaweite Einführung zu gewinnen.

Vom Pilotprojekt zum großskaligen Praxistest

Das Projekt PioDAC (Pioneer DAC Train) ist auf 36 Monate angelegt und mit einem Gesamtbudget von rund 50 Millionen Euro ausgestattet. Etwa die Hälfte der Mittel stammt aus der europäischen Förderung über die Connecting Europe Facility (CEF), die übrigen Mittel bringen die Projektpartner selbst auf. Auch das Bundesministerium für Verkehr unterstützt die deutschen Projektpartner mit Fördermitteln. Koordiniert wird das PioDAC-Konsortium von Trafikverket. Beteiligt sind neben großen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen auch die VPI European Rail Service GmbH. Sie bringt ihre Expertise insbesondere in Fragen der Umrüstung und Instandhaltung der Fahrzeuge in das Projekt ein. Der Anspruch ist klar: PioDAC ist kein reines Forschungsprojekt, sondern ein sektorgetriebener Praxistest zur Vorbereitung der europäischen Markteinführung der Digitalen Automatischen Kupplung.

Großversuche unter realen Bedingungen

In der ersten Projektphase werden rund 500 DAK-Einheiten an etwa 250 Güterwagen und 15 Loko-

motiven installiert. Ab 2027 kommen diese Fahrzeuge in regulären kommerziellen Verkehren zum Einsatz – eingebettet in bestehende Logistikketten, mit unterschiedlichen Wagen- und Loktypen, Traktionskonzepten und Transportgütern – auf öffentlicher Infrastruktur.

Die sieben Pilotverkehre bilden dabei bewusst ein breites Spektrum ab: von intermodalen Verkehren über Massengut bis hin zu anspruchsvollen Industrieanwendungen. Getestet wird unter sehr unterschiedlichen klimatischen und geografischen Bedingungen – von Temperaturen zwischen minus 20 und plus 45 Grad Celsius über starke Höhenunterschiede bis hin zu besonderen Belastungen wie hochkorrosiver Salzstaubbildung, Schrottverladung oder extrem heißen Ladeumgebungen bei Stahltransporten.

Insgesamt sollen während der Betriebsphase rund neun Millionen Streckenkilometer absolviert werden. Hinzu kommen etwa 17.000 Kuppel- und Rangierprozesse, die wertvolle Erkenntnisse für Betrieb, Zuverlässigkeit und Instandhaltung liefern.



Im November 2025 zeichnen die Partner in Kopenhagen das Dokument zur Gründung des PioDAC-Projekts.



Instandhaltung und Betrieb im Blick

Im Projekt PioDAC werden auch Fragen der Instandhaltung und des laufenden Betriebs bearbeitet. In diesem Kontext bringt die VERS ihre fachliche Expertise ein. Sie begleitet insbesondere die Umrüstung der Güterwagen und betrachtet die daraus resultierenden Anforderungen an Werkstattprozesse und Instandhaltungsaufgaben. Parallel werden wirtschaftliche Aspekte analysiert und Grundlagen für standardisierte Umbauprozesse weiterentwickelt, um technische, betriebliche und organisatorische Fragestellungen miteinander abzugleichen.

Die im Projekt gewonnenen Betriebs- und Instandhaltungsdaten werden systematisch ausgewertet. Ziel ist es, eine belastbare Datengrundlage zu schaffen – nicht nur zur technischen Leistungsfähigkeit der DAK, sondern auch zu Wartungsanforderungen, Robustheit und Kostenwirkungen im realen Betrieb.

Grundlage für eine europäische Entscheidung

Die Ergebnisse aus PioDAC sollen als technische und operative Grundlage für eine koordinierte europäische Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung dienen. Für den VPI ist dabei entscheidend, dass der Systemwechsel europaweit abgestimmt erfolgt. Nationale Alleingänge oder fragmentierte Lösungen würden die Interoperabilität des Schienengüterverkehrs gefährden.

Die eingesetzten Züge sollen auch über die Laufzeit von PioDAC hinaus im produktiven Einsatz bleiben. Im Vordergrund steht jedoch zunächst, belastbare Erfahrungen zu sammeln, um den Übergang von der Erprobung hin zu einer realistischen und abgestimmten Migrationsplanung für die Digitale Automatische Kupplung vorzubereiten.

Das Projekt PioDAC wird gefördert durch



Bundesministerium für Verkehr



PioDAC Hard Facts

Projektlaufzeit:
36 Monate



Start:
November 2025

Gesamtbudget:
Ca. 50 Mio. Euro



Finanzierung:

- 50 % EU-Förderung (Connecting Europe Facility (CEF))
- 50 % Eigenmittel der Projektpartner
- Deutsche Partner kofinanziert durch Bundesministerium für Verkehr

Konsortium:

- Trafikverket (Konsortialführer)
- DB Cargo
- Rail Cargo Austria
- FS Logistix (Mercitalia Intermodal)
- CFL Cargo
- Slowenische Bahn SŽ
- Jernbanedirektoratet
- VPI European Rail Service GmbH



Härtestest unter eisigen Bedingungen: Ab 2027 fährt der DAK-gekuppelte Ganzzug von Trafikverkets Heißstahlbrammen vom norwegischen Luleå nach Borlänge.

Pilotverkehre: Wer fährt was?

- DB Cargo – grenzüberschreitend GER–POL Transport von Steinsalz
- Rail Cargo Group – grenzüberschreitend AUT–HUN Transport von Sandstein/mineralischen Baustoffen
- FS Logistix (Mercitalia Intermodal) Intermodale Containerverkehre
- CFL Cargo – grenzüberschreitend LUX–GER Transport von Stahlschrott
- Slowenische Bahn SŽ Massengutverkehre mit Doppeltraktion
- Trafikverket Transport von Heißstahlbrammen
- Jernbanedirektoratet Intermodale Verkehre



Umfang & Kennzahlen

- Rund 500 DAK-Einheiten
- 250 Güterwagen
- 15 Lokomotiven
- 7 europäische Pilotverkehre, teilweise grenzüberschreitend
- Rund 9 Mio. Streckenkilometer in der Betriebsphase
- Rund 17.000 Kuppel- und Rangierprozesse

Einsatzbedingungen

- Temperaturen von -20 °C bis +45 °C
- Höhenunterschiede bis 1.300 Meter
- Hohe mechanische, thermische und korrosive Belastungen, u. a. Salzstaub, Heißverladung, schwere Rangierbeanspruchung



Mehr Infos & News über das Projekt:
www.piodac.eu

DACFIT

„Die DAK muss in der Werkstatt funktionieren“

Die Digitale Automatische Kupplung rückt näher an die Praxis heran. Mit dem EU-Projekt DACFIT geht es erstmals systematisch um Umrüstung, Werkstattprozesse und verfügbare Kapazitäten. Heiko Radke, Geschäftsführer der VPI European Rail Service GmbH (VERS), erläutert, welche Rolle Werkstätten bei der DAK-Einführung spielen – und was jetzt vorbereitet werden muss, damit der Systemwechsel gelingt.

Das Projekt DACFIT läuft seit Ende 2024. Was ist der Kern dieses Projekts?

DACFIT setzt genau dort an, wo sich entscheidet, ob die DAK später im Alltag funktioniert: bei der Umrüstung der Fahrzeuge und den dafür notwendigen Werkstattprozessen. Nach Jahren der Konzept- und Technologieentwicklung geht es jetzt darum, die Migration planbar zu machen – mit realistischen Annahmen zu Zeiten, Abläufen und Kapazitäten.

Welche Rolle übernimmt die VERS im Projekt?

Unser Schwerpunkt liegt klar auf der Instandhaltungsperspektive. Im Arbeitspaket zu Nachrüstungsprozessen analysieren wir gemeinsam mit DB Cargo alle relevanten Schritte der Umrüstung – vom Einbau der mechanischen Kupplung über elektrische und pneumatische Komponenten bis zur digitalen Anbindung. Uns interessiert dabei vor allem: Wie lassen sich diese Abläufe effizient, sicher und werkstattgerecht organisieren?

**Heiko Radke, Geschäftsführer
der VPI European Rail Service
GmbH (VERS)**

Welche Umrüststrategien stehen dabei im Fokus?

Wir betrachten zwei grundsätzliche Ansätze. Zum einen die Komplettumrüstung in einem Werkstattaufenthalt. Zum anderen ein zweistufiges Vorgehen, bei dem Fahrzeuge zunächst „DAK-ready“ gemacht und später vollständig ausgerüstet werden. Beide Varianten haben Vor- und Nachteile, die wir systematisch vergleichen – auch mit Blick auf Zeitbedarf, Kosten und Werkstattverfügbarkeit.

Wie entstehen daraus belastbare Aussagen?

Dafür haben wir gemeinsam mit DB Cargo ein Berechnungstool entwickelt, das die einzelnen Arbeitsschritte erfasst und vergleichbar macht. Auf dieser Grundlage lassen sich Kapazitäts- und Kostenabschätzungen vornehmen – nicht abstrakt, sondern entlang konkreter Prozesse. Diese Daten sind entscheidend für jede realistische Migrationsplanung.



Welche Rolle spielen Tests unter realen Bedingungen?

Eine sehr große. In Mannheim, Luleå und bei der WLE haben wir Einbauuntersuchungen begleitet, teilweise mit vollständigen Zugverbänden. Dort zeigt sich sehr schnell, welche Abläufe funktionieren und wo nachjustiert werden muss. Diese Erfahrungen fließen direkt in die Weiterentwicklung der Prozesse ein.

Die Umrüstung betrifft nicht nur Wagen, sondern auch Lokomotiven. Wie wird das berücksichtigt?

Auch Lokomotiven sind Teil der Betrachtung. Übergangslösungen wie Hybridkupplungen spielen dabei eine wichtige Rolle, um alte und neue Systeme kompatibel zu halten. Ziel ist es, den Betrieb während der Migrationsphase möglichst stabil zu halten.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Werkstattanalyse. Warum ist sie so zentral?

Ohne ausreichende Werkstattkapazitäten wird die DAK-Einführung nicht gelingen. Deshalb analysieren wir im Projekt systematisch die europäische Werkstattlandschaft: Welche Standorte gibt es, welche Ausstattung ist vorhanden, wo bestehen Engpässe? Hier bringt die VERS ihre Erfahrung aus der Fachtechnischen Begutachtung von rund 300 Werkstätten in fast 20 Ländern ein.

Was zeigt sich dabei?

Die Bandbreite ist enorm – vom kleinen Spezialbetrieb bis zur großen Fahrzeughalle. Gleichzeitig wird deutlich, dass zusätzliche Kapazitäten notwendig sein werden. Deshalb beschäftigen wir uns auch mit neuen Ansätzen wie temporären oder mobilen Werkstattlösungen, um flexibel auf den Bedarf reagieren zu können.

Wann werden die Ergebnisse von DACFIT vorliegen?

Die Arbeiten laufen bis Ende 2026. Die Ergebnisse der VERS aus der Analyse von Werkstattprozessen

und -kapazitäten werden mit den Erkenntnissen aus der Flottenanalyse zusammengeführt und vom Fraunhofer-Institut IML in eine digitale Simulation überführt. Die Resultate sollen anschließend in die europäische DAK-Roadmap einfließen. Damit wird ein wichtiger Schritt getan: weg von der Erprobung, hin zur Vorbereitung einer serienmäßigen Migration.

Das Projekt DACFIT wird gefördert durch



Kofinanziert von der
Europäischen Union



Werkstattumfrage Werkstätten im Fokus der DAK- Migration

Ein wichtiger Baustein im Projekt DACFIT ist die von der VPI European Rail Service GmbH durchgeführte europaweite Werkstattumfrage. Ziel ist es, ein belastbares Bild der verfügbaren Instandhaltungskapazitäten für die DAK-Umrüstung zu gewinnen. Dazu hat die VERS mehr als 1.000 Werkstätten in ganz Europa identifiziert und zu technischer Ausstattung, Personalressourcen und Qualifikationsbedürfnissen befragt.

Die Resonanz auf die Umfrage war hoch – ein deutliches Signal für das große Interesse der Werkstätten an der DAK-Einführung. Die Ergebnisse liefern erstmals eine fundierte Datengrundlage zu bestehenden Kapazitäten und möglichen Engpässen. Sie fließen direkt in die Arbeiten des DACFIT-Konsortiums ein und bilden eine verlässliche Grundlage für die weitere Planung der europäischen DAK-Migration.

Praxis am Gleis

DAK-Live-Event



Kuppeln, entkuppeln, testen – live vor Ort. Beim DAK-Live-Event im Juni 2025 haben wir die Branche dorthin gebracht, wo sich die Digitale Automatische Kupplung bewähren muss – ans Gleis. Im FP5-TRANS4M-R TrainTestLab der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) in Berlin-Spandau bot unser Event die Möglichkeit, die DAK im realen Umfeld zu erleben. Das Format setzte bewusst auf Nähe zur Praxis, direkten Austausch und unmittelbares Feedback – und ergänzte das Programm unserer 25. Technischen Informationsveranstaltung um einen anschaulichen Blick auf den aktuellen Stand der Umsetzung in Sachen DAK.

An mehreren Info-Stationen ging es um ganz konkrete Fragestellungen: Werkstattprozesse, Umrüstungskonzepte, Referenztestsysteme, Pop-up-Werkstätten sowie den aktuellen Stand der Arbeiten in den europäischen Projekten DACFIT und European DAC Delivery Programme (EDDP). Expertinnen und Experten standen Rede und

Antwort und freuten sich über das große Interesse der Teilnehmenden. Ein zentrales Element war die Live-Demonstration am Fahrzeug – inklusive Kuppeln und Entkuppeln per Tabletsteuerung direkt am Gleis.

Die große Resonanz auf das DAK-Live-Event zeigte sich auch in den Teilnehmerzahlen: Insgesamt nahmen 194 Fachleute aus 107 Unternehmen teil. Die Teilnehmenden kamen aus elf europäischen Ländern – Deutschland, Frankreich, Irland, den Niederlanden, Österreich, Polen, Schweden, der Schweiz, der Slowakei, Slowenien und Tschechien. Damit unterstrich das Event den europäischen Anspruch der DAK-Einführung und den breiten Bedarf an praxisnaher Erprobung unter realen Bedingungen.

Wir haben das DAK-Live-Event gemeinsam mit der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) und dem europäischen Projekt FP5-TRANS4M-R umgesetzt. Fachlich eingebunden waren zudem Expertinnen und Experten aus DACFIT und dem EDDP.

DAK live im Video

Unseren kurzen Eventfilm mit Eindrücken vom Geschehen am Gleis gibt es auf unserem LinkedIn-Kanal. Einfach QR-Code scannen und reinschauen.



Freuten sich gemeinsam über das große Interesse am DAK-Live-Event: VERS-Geschäftsführer Heiko Radke, Jens Engelmann (railable), Andreas Lipka (DB Cargo) und VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz (v. l. n. r.).

DAC^{RAIL} Webportal für die technische DNA

Expertinnen und Experten der UIP und von DB Cargo haben vor einigen Jahren damit begonnen, ein Webportal zu entwickeln, das die notwendigen technischen Daten aufnimmt, die für die Modernisierung von Güterwagen mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) erforderlich sind – gewissermaßen die technische DNA.

Seit Ende 2025 ist das Webportal inklusive der dahinterliegenden Datenbank live. Betrieben wird DAC-rail von RSRD². Dieses Datenbanksystem ist im Sektor seit Jahren bewährt und akzeptiert – und bietet den Nutzern von DAC-rail damit die notwendige Neutralität sowie den Schutz sensibler Daten.

Ziel von DAC-rail ist es, technische Anforderungen und Mengenstrukturen verschiedener Arten von Güterwagen für die europaweite Einführung der DAK systematisch zu erfassen und zu dokumentieren. Die zentral gesammelten Informationen schaffen Transparenz und bilden eine fundierte Grundlage, um den Aufwand der Modernisierung qualifizieren und die Kosten quantifizieren zu können.

Datengrundlage für europaweite DAK-Migration

Die Wagenhalter erfassen und sammeln bestimmte technische Konstruktionsdaten und Verwaltungsdaten, welche für die Prüfung der Umrüstbarkeit auf die DAK relevant sind. Diese Daten können berechtigten Nutzern zur Verfügung gestellt, ausgetauscht und analysiert werden. Der besondere Clou: Werden in der Datenbank identische Wagentypen identifiziert, reduziert sich der individuelle Erfassungsaufwand für Wagenhalter erheblich. Statt jeden Wagen neu zu dokumentieren, genügt die Zuordnung zu einem bereits angelegten gleichartigen Typ. So leisten die Wagenhalter einen zentralen Beitrag zur europäischen Gesamtplanung der DAK-Migration, zur Dimensionierung notwendiger Werkstattressourcen und zur Kalkulation des Gesamtinvestments.

Matthias Knüpling,
DAC Coordinator der UIP



ENGAGIERT FÜR SICHERE STANDARDS

Wir gestalten die technischen und rechtlichen Regeln des europäischen Schienengüterverkehrs aktiv mit. Dafür engagieren wir uns in nationalen und europäischen Fachgremien, begleiten AVV und Regulierung und ordnen Entwicklungen fachlich ein. So sorgen wir dafür, dass die Perspektive der Wagenhalter und Werkstätten Gehör findet – und Interoperabilität im grenzüberschreitenden Verkehr gesichert bleibt.



Technische Kommission



Neue Leitung, klare Akzente

Die Technische Kommission (TK) ist das zentrale Fachgremium des VPI für technische und regulatorische Fragestellungen rund um den Güterwagen. Hier bewerten Expertinnen und Experten aus den Mitgliedsunternehmen aktuelle Entwicklungen, ordnen betriebliche Ereignisse ein und erarbeiten und definieren die technische Meinungsbildung im Verband.

Zum Jahresbeginn 2026 hat die TK eine neue Leitung erhalten: Frank Sadowski (Wascosa) übernimmt den Vorsitz und folgt auf Jakob Kudlinski (Ermewa), der das Gremium seit 2019 geführt hat. Stellvertreter bleibt Stefan Franke (GATX).

Frank Sadowski und Stefan Franke verstehen sich ausdrücklich als Führungsduo und wollen gemeinsam die Arbeit der TK europäisch weiterentwickeln – aufbauend auf dem Bestehenden und zugleich mit neuen Impulsen für die kommenden Jahre.

Was bedeutet das konkret für die Ausrichtung der TK? Welche Rolle spielt die europäische Dimension künftig? Und welche fachlichen Schwerpunkte stehen im Fokus? Darüber geben Frank Sadowski und Stefan Franke im folgenden Interview Auskunft.

Leiten seit Anfang 2026 die Technische Kommission des VPI: Frank Sadowski (rechts) und sein Stellvertreter Stefan Franke.



„Interoperabilität ist eine der größten Errungenschaften auf der Schiene.“

Frank Sadowski

„Sicherheit geht nur europäisch“

Interview mit Frank Sadowski (Wascosa) und Stefan Franke (GATX)

Herr Sadowski, Herr Franke, was treibt Sie in der neuen Rolle als Führungsduo der TK an?

Frank Sadowski: Sicherheit und Interoperabilität zusammenzudenken und zu verankern. Wer im Schienengüterverkehr unterwegs ist, weiß: Sicher-

heit geht nur europäisch und gemeinsam. Unsere Wagen verkehren grenzüberschreitend. Also müssen auch technische und regulatorische Antworten europäisch gedacht werden. Interoperabilität ist eine der größten Errungenschaften auf der Schiene. Genau das wollen wir verteidigen – und gestalten.

Stefan Franke: Unser gemeinsames Ziel ist, die TK so weiterzuentwickeln, dass sie dieser euro-

päischen Dimension noch stärker gerecht wird. Viele der Fragen, die wir bewerten, betreffen europaweit eingesetzte Flotten. Nicht zufällig sind die Standardgüterwagen gekennzeichnet mit GE, Go Everywhere.

Entsprechend müssen auch

unsere technischen Bewertungen und Positionierungen diesen Rahmen widerspiegeln.

Wo sehen Sie aktuell die größte Herausforderung für diese Interoperabilität?

Frank Sadowski: Aktuell beobachten wir sehr deutlich, wie nationale Maßnahmen mit dem Ziel höherer Sicherheit die Interoperabilität einzuschränken drohen – besonders bei den BAV-Verfügungen nach dem Unfall im Gotthard-Basistunnel. Dort werden zusätzliche Anforderungen an Radatzinstandhaltung und Prüfregime formuliert, die über den europäischen Konsens hinausgehen. Für europaweit eingesetzte Flotten bedeutet das höhere Komplexität und nicht harmonisierte Instandhaltungsanforderungen. Im Ergebnis führen solche Sonderregelungen zu geringeren Transporten auf der Schiene – dem sichersten und umweltverträglichsten Verkehrsträger –, ohne dass die Sicherheit im europäischen Gesamtsystem nachweislich steigt.

Stefan Franke: Genau an dieser Stelle setzen wir an. Wir werden solche Fragen nicht isoliert national diskutieren, sondern unsere technische Expertise mit europäischem Blick in die JNS-Verfahren der ERA einbringen.

Unser Anspruch ist klar: harmonisierte Lösungen, die Sicherheit erhöhen – ohne die Interoperabilität zu untergraben.

Was heißt das konkret für die zukünftige Ausrichtung der TK?

Frank Sadowski: Wir verstehen die TK als ein Gremium, das europäische Themen aktiv mitgestaltet. Die Flotten unserer Mitgliedsunternehmen verkehren europaweit, viele regulatorische Weichen werden auf europäischer Ebene gestellt. Deshalb ist die enge Zusammenarbeit mit unserem Dachverband UIP und weiteren nationalen Verbänden für uns zentral.

Stefan Franke: Und das heißt auch, Ergebnisse unserer Arbeit verstärkt in englischer Sprache verfügbar zu machen. Wenn wir uns in europäischen Verfahren einbringen, richten sich unsere fachlichen Bewertungen an ein europäisches Publikum – und müssen entsprechend kommuniziert werden. Gleichzeitig wollen wir unsere Arbeit insgesamt sichtbarer und breiter zugänglich machen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die stärkere Einbindung der Werkstätten. Warum ist das so wichtig?

Stefan Franke:

Die TK bündelt hohes operatives Wissen aus dem Sektor – von Seiten der Halter und der Werkstätten. Diese Verzahnung ist entscheidend. Hier werden vielfältige Erfahrung und Wissen zusammengeführt, die wir brauchen, um tragfähige Lösungen zu entwickeln.

Frank Sadowski: Der Waggon ist Teil des Gesamtsystems Schiene. Wenn wir über Prüfintervalle,



„Wir bringen unsere technische Expertise mit europäischem Blick in die JNS-Verfahren ein.“

Stefan Franke

Instandhaltungsanforderungen oder neue technische Vorgaben sprechen, müssen wir immer die praktische Umsetzung mitdenken. Unser Ziel ist es, einen Beitrag für sichere und zugleich praktikable Instandhaltung zu leisten.

Welche inhaltlichen Schwerpunkte setzen Sie darüber hinaus?

Frank Sadowski: Der Sektor muss digitaler werden – und das muss sich auch in der Arbeit der TK wiederfinden. Digitalisierung betrifft Fahrzeugtechnik, Datenverfügbarkeit, Kommunikation und Instandhaltungsprozesse gleichermaßen. Diese Entwicklungen wollen wir strukturiert begleiten.

Stefan Franke: Gleichzeitig setzen wir selbstverständlich die Themen fort, die die Arbeit der TK seit Jahren prägen. Dazu gehören RID und Tanktechnik ebenso wie die Weiterentwicklung des VPI-EMG, Fragen der Normung oder der Zerstörungsfreien Prüfung. Kontinuität und Weiterentwicklung gehören für uns zusammen.

Auch große Transformationsprojekte wie die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung bleiben im Fokus. Hier sind wir als TK bodennah unterwegs und achten darauf, dass keine zusätzlichen Anforderungen an Zulassungen kreiert werden, beispielsweise beim Thema ATEX.

Neben den großen Themen stehen konkrete operative Aufgabenstellungen wie die Betriebserprobung von Radsatzlagerfetten. Solche Projekte zeigen, wie eng Technik, Sicherheit und rechtliche Anforderungen miteinander verzahnt sind.

„In dieser Zusammensetzung ist die TK in Europa einmalig.“

Frank Sadowski



Was bedeutet es für Sie persönlich, die TK als Führungsduo zu leiten?

Stefan Franke: Mich motiviert vor allem, gestalten zu können. Neue Themen interessieren mich, ich arbeite mich gerne ein und bringe Dinge voran. Wenn Leitung und Verantwortung dieses Gestalten ermöglichen, übernehme ich das – aber sie sind nicht die eigentliche Triebfeder. Entscheidend ist, etwas bewegen zu können. Und da ticken wir sehr ähnlich. Genau das macht unsere Zusammenarbeit stark.

Frank Sadowski: Das kann ich so unterschreiben. Angesichts der aktuellen und kommenden Herausforderungen ist es sinnvoll, diese Verantwortung auf zwei Schultern zu verteilen. Wir bauen auf einem starken Fundament auf – getragen von unseren Mitgliedsunternehmen, die kompetente Expertinnen und Experten in die TK entsenden. Erst die enge Zusammenarbeit zwischen den Technikern der Firmen ermöglicht die Arbeit an den wirklich wichtigen Themen unseres Sektors. Hier wird vielfältige Erfahrung gebündelt und Wissen

zusammengeführt. In dieser Zusammensetzung ist die TK in Europa einmalig. Sicherheit bleibt unser Leitmotiv. Interoperabilität bleibt unser Maßstab. Und die europäische Perspektive wird künftig noch stärker prägen, wie wir als TK Themen aufgreifen und positionieren.

Zu den Personen:

Stefan Franke ist als Head of Maintenance Engineering & Quality bei GATX Europe tätig.

Frank Sadowski verantwortet als Senior Manager die Instandhaltungsentwicklung bei Wascosa.

Technische Kommission Expertise und Erfahrung

Auch 2025 bearbeitete die Technische Kommission ein breites Spektrum technischer und regulatorischer Themen rund um den Güterwagen. In ihren Sitzungen analysierten die Mitglieder aktuelle Entwicklungen, bewerteten deren Auswirkungen auf Betrieb und Instandhaltung und leiteten daraus praxisnahe Empfehlungen für Wagenhalter und Werkstätten ab.

Mitglieder der Technischen Kommission

- Jakob Kudlinski (Leiter TK), ERMEWA
- Stefan Franke (stellv. Leiter TK), VTG
- Jonas Kutzim, GATX
- Bertram Wieloch, TWA
- Dirk Olaf Nebendahl, Aretz
- Karsten Elstner, Kaminski
- Michael Prahm, ERR
- Thomas Unverdorben, Wascosa
- Dominic Volz, BASF

Als ständige Gäste haben die Technische Kommission 2025 unterstützt:

- Rainer Kogelheide, Consultant
- Joachim Wirtgen, VERS
- Valérie Nicaise, ERMEWA
- Frank Sadowski, VTG

Mit dieser fachlichen Expertise im Rücken widmete sich die TK im Berichtsjahr zahlreichen Themenfeldern – von der Weiterentwicklung europäischer Normen über Prüfverfahren in der Instandhaltung bis hin zu regulatorischen Fragestellungen im Zusammenhang mit den BAV-Vorgaben nach dem Gotthard-Unfall.

Europäische Normen

Zu den regelmäßig auf der Agenda stehenden Punkten zählt die Normung. Die Technische Kommission befasste sich fortlaufend mit der Weiterent-

wicklung relevanter europäischer Normen, darunter die EN 12663 zur Festigkeit von Schienenfahrzeugen sowie die EN 12972 zur Prüfung von Kesselwagen. Dabei geht es insbesondere darum, Auswirkungen neuer oder angepasster Regelungen auf Betrieb, Instandhaltung und Zulassung frühzeitig zu erkennen und fachlich zu begleiten.

Prüfverfahren in der Instandhaltung

Ebenfalls kontinuierlich beschäftigt sich die Kommission mit Fragestellungen der Zerstörungsfreien Prüfung. Neue Prüfmethode und deren Anwendung wurden im Hinblick auf technische Eignung, Sicherheit und die Einbindung in bestehende Instandhaltungsprozesse bewertet. Dabei hat das Prinzip des „Nachweises gleicher Sicherheit“ höchste Priorität. Zugleich gilt es, die Integration neuer Verfahren in bestehende Abläufe zu berücksichtigen. Die Technische Kommission wirkt dabei als fachliches Bindeglied zwischen Regelsetzung und praktischer Umsetzung.

Gefahrgut-Vorschriften im Blick

Ein weiterer wiederkehrender Themenkomplex betrifft RID und Tanktechnik. Hier bringt die Technische Kommission ihre Expertise in sicherheitsrelevante Fragestellungen des Gefahrguttransports ein und begleitet die Weiterentwicklung des RID. Eine besondere Herausforderung war der Transfer spezifischer Anforderungen an den Waggon aus dem RID in die TSI WAG, wobei es darum ging, bewährte Regelungsinhalte neu zuzuordnen und Verantwortlichkeiten klar zu definieren. Die nunmehr klare Trennung zwischen Technik des Tanks und des Waggons macht es für alle Akteure durch die eindeutige Schnittstelle künftig überschaubarer.

Erfahrungstransfer für den VPI-EMG

Auch die Weiterentwicklung des VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG) ist fester Bestandteil der Arbeit. Die TK begleitet die inhaltliche Fortschreibung der Module. Ergänzend spielt das Thema Return of Experience (REX) eine Rolle, insbesondere mit Blick auf die systematische

Auswertung betrieblicher und technischer Erkenntnisse sowie deren Rückführung in Regelwerke und Prozesse.

Schwerpunkt Sicherheit: SUST-Bericht und BAV-Vorgaben

Der im Juni 2025 veröffentlichte Bericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) zum Unfall im Gotthard-Basistunnel 2023 sowie die daraufhin vom BAV beschlossenen Vorgaben zur Radsatzinstandhaltung beschäftigten die TK intensiv – und stehen auch weiterhin auf der Agenda. Mehrfach kamen die technischen Expertinnen und Experten der Kommission hierzu zusammen, werteten den Bericht aus und analysierten die möglichen Auswirkungen der BAV-Vorgaben für Halter und Werkstätten.

Ihr fachlicher Input bildet eine wichtige Grundlage für die Aktivitäten der UIP und die Positionierung der Wagenhalter auf europäischer Ebene. Mit zahlreichen Mitgliederinformationen sorgte die TK zudem dafür, dass ihre Mitgliedsunternehmen fortlaufend auf dem aktuellen Stand bleiben.

Von DAK bis Fett – besondere Aufgaben

Neben den dauerhaft wiederkehrenden Themen greift die TK auch Aufgabenstellungen auf, die den Sektor operativ und technisch unmittelbar betreffen – etwa Fragestellungen rund um die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung.

Auch Projekte wie die Betriebserprobung von Radsatzlagerfetten gehören dazu. VERS und DB Cargo haben 2025 ein gemeinsames Langzeitprojekt gestartet, um leistungsfähige und sichere Schmierstoffe für die Waggontechnik rechtssicher verfügbar zu machen. Die Betriebserprobungen bei einem Hersteller laufen aktuell, für einen zweiten sind sie in Vorbereitung. Der dort anstehende Prüfstandsversuch nach EN 12082 ist im Zeitplan und soll im ersten Quartal 2026 abgeschlossen sein. Anschließend beginnt auch dort die Betriebserprobung.



Im fachlichen Austausch: Sitzung der Technischen Kommission in der VPI-Geschäftsstelle in Hamburg.

25. Technische Informationsveranstaltung

Einblicke und Austausch

Die 25. Technische Informationsveranstaltung des VPI in Berlin brachte mehr als 250 Teilnehmende zusammen und bot einen kompakten Überblick über aktuelle technische, betriebliche und digitale Entwicklungen im Schienengüterverkehr. Durch das Programm führte der Leiter der Technischen Kommission (TK) des VPI, Jakob Kudlinski (Ermewa).

Zu technischen Fragestellungen und Betriebserfahrungen sprachen Stefan Franke (GATX), Rene Volkert (DB Systemtechnik), Dr. Katrin Mädler (DB Systemtechnik), Thomas Kolbe (DB Systemtechnik) sowie Roland Meister (SBB Infrastruktur). Eine Diskussionsrunde zu Daten, Digitalisierung und Transparenz gestalteten Frank Sadowski (VTG), Dr. Maximilian Eichhorn (Nexxiot) und Marc Giesen (Hector Rail).

Am Nachmittag standen vertragliche, organisatorische und normative Themen im Fokus. Die Änderungen der GCU 2026 ordnete Karl-Heinz Fehr (VPI) ein. Einblicke in Projekte, Instandhaltung und ECM gaben Joachim Wirtgen (VERS), Heiko Radke (VERS) und Thomas Schulte-Zweckel (VERS), ergänzt durch einen Beitrag von Tilo Mey (Cideon) zur Normung.

Bot wieder beste Voraussetzungen für Austausch und Vernetzung: die 25. TIV in Berlin.



Impulse aus Technik und Praxis: Stefan Franke und Dr. Katrin Mädler.



Im Anschluss an die Themenblöcke wurden Inhalte vertieft und offene Fragen gemeinsam diskutiert.



AVV unter Druck

Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ist seit fast zwei Jahrzehnten ein zentrales Fundament des europäischen Schienengüterverkehrs. Im Jahr 2025 stand das Vertragswerk jedoch so stark in der Kritik wie selten zuvor. Im Mittelpunkt der Debatte: die rechtliche Einordnung von Unterwegsreparaturen und das Zusammenspiel von AVV und ECM-Verordnung im Lichte der zum Jahresbeginn 2026 in Kraft getretenen Neufassung.

Kritik am AVV: der Streit um die Unterwegsreparatur

Ausgangspunkt der Diskussion war die Kritik einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie einiger Eisenbahn-Sicherheitsbehörden, insbesondere aus der Schweiz. Sie stellten infrage, ob die im AVV geregelte Unterwegsreparatur noch mit den Vorgaben der ECM-Verordnung vereinbar sei.

Dabei ist die Unterwegsreparatur kein neues Instrument. Sie ist seit Inkrafttreten des AVV am 1. Juli 2006 fester Bestandteil des Vertragswerks – bewusst eingeführt, um betriebliche Störungen und Verzögerungen durch schadhaft gewordene Wagen so gering wie möglich zu halten. Schäden müssen effizient behoben werden können, um die Transportketten stabil zu halten. Während eines laufenden Transports liegt der Güterwagen im Gewähr-

sam des EVU. Damit liegt der Gedanke nahe, dass Schäden, die eine gewisse Schwere nicht überschreiten, auch direkt durch das EVU zumindest so weit behoben werden, dass der Güterwagen seine Fahrt bis zur geplanten Entladung fortsetzen kann.

Diese Praxis wird seit 2006 angewendet und trägt bis heute dazu bei, dass der Schienengüterverkehr an dieser Stelle reibungslos funktioniert und unnötige Unterbrechungen vermieden werden.

ECM und EVU: klare Rollen statt falscher Gegensätze

Kritiker argumentieren, jede Reparatur sei Teil der Instandhaltung und falle damit ausschließlich in die Zuständigkeit der originären ECM des Halters. EVU hätten weder die Kompetenz noch die rechtliche Befugnis, an fremden Wagen Reparaturen vorzunehmen.

Diese Sichtweise greift jedoch zu kurz. Zum einen erlaubt die ECM-Verordnung ausdrücklich, Instandhaltungsleistungen vertraglich zu delegieren. Genau davon macht der AVV in klar begrenzter Form Gebrauch. Zum anderen weist das europäische Eisenbahnrecht dem EVU die Verantwortung

für den sicheren Betrieb des gesamten Zuges zu – einschließlich der Wagen.

Wichtig ist dabei: Für die Ausführung der überschaubaren Anzahl an im AVV definierten Standard-Reparaturen bedarf es keiner weitreichenden eigenen ECM-Kompetenz des EVU. Umfang und Inhalt dieser Arbeiten sind vertraglich klar festgelegt und begrenzt. Überschreitet ein Schaden diese Schwelle, ist zwingend der Halter zu informieren und die originäre ECM übernimmt die weitere Steuerung.

Unterwegsreparatur: geschlossenes System im AVV 2026

Welche Arbeiten EVU im Rahmen der Unterwegsreparatur durchführen dürfen, ist detailliert in Anlage 10 des AVV geregelt. Mit der zum 1. Januar 2026 in Kraft getretenen Änderung des AVV wurde darüber hinaus klargestellt, dass der Halter verpflichtet ist, die originäre ECM entsprechend zu binden. Konkret bedeutet dies: Die originäre ECM hat insbesondere die Regelungen der Anlage 10 des AVV verbindlich in ihr eigenes Instandhaltungsregelwerk aufzunehmen. Damit wird sichergestellt, dass die Unterwegsreparatur integraler

Bestandteil der Instandhaltungsorganisation ist. Der AVV bildet so ein geschlossenes Instandhaltungssystem, das in einem klar umgrenzten Bereich eine vertraglich zulässige Untervergabe von Leistungen vorsieht.

AVV 2026: Präzisierung unter Zeitdruck

Die zum 1. Januar 2026 wirksam gewordenen Änderungen des AVV dienen der rechtlichen Präzisierung, entstanden jedoch unter erheblichem Zeitdruck. Auslöser waren unter anderem Anforderungen einzelner Sicherheitsbehörden. In der Folge

blieb wenig Raum, um Motivation, Reichweite und praktische Auswirkungen der Anpassungen frühzeitig und umfassend zu kommunizieren. Dies erklärt auch die anhaltenden Diskussionen im Sektor. Die notwendige Zustimmung von 75 Prozent der Vertragsparteien wurde letztlich erreicht – knapp, aber eindeutig.

Kommunikation: Schlüssel für Akzeptanz

Der Diskussionsbedarf bleibt dennoch hoch. Das Gemeinsame Komitee des AVV, das GCU Joint Committee, reagiert darauf mit einer verstärkten

Kommunikationsstrategie. Ein erster Baustein war ein internationales Webinar im Februar 2026, organisiert von UIC, ERFA und UIP, das die Änderungen erläuterte und Raum für Rückfragen bot.

20 Jahre AVV – bewährt und unverzichtbar

Im Jahr 2026 feiert der AVV sein 20-jähriges Bestehen. Ein beachtlicher Erfolg! Mehr als 830 Vertragsparteien haben das Regelwerk unterzeichnet. Trotz der aktuellen Debatten gilt: Der europäische Schienengüterverkehr verfügt über keine funktionierende Alternative zum AVV. Umso wichtiger ist

es, die bestehenden Regelungen sachlich einzuordnen, Missverständnisse aufzulösen und das Vertragswerk konstruktiv weiterzuentwickeln. Wir gestalten die technischen und rechtlichen Spielregeln des europäischen Schienengüterverkehrs aktiv mit. Dafür engagieren wir uns in nationalen und europäischen Fachgremien, begleiten Normung und Regulierung und ordnen Entwicklungen fachlich ein. So sorgen wir dafür, dass die Perspektive der Wagenhalter und Werkstätten Gehör findet – und Interoperabilität im grenzüberschreitenden Verkehr gesichert bleibt.



AVV 2026 im Dialog:

Starkes internationales Webinar

Fast 700 Teilnehmende aus ganz Europa schalteten sich Anfang Februar zu einem internationalen Webinar von UIC, UIP und ERFA zu. Mit Inkrafttreten der neuen AVV-Fassung zum 1. Januar 2026 war der Klärungsbedarf hoch. Im Fokus standen die Änderungen des AVV 2026, das Zusammenspiel mit der EU-ECM-Verordnung sowie die praktischen Auswirkungen auf Unterwegsreparaturen. Das interaktive Format bot Raum für zahlreiche Fragen aus der Praxis, die gemeinsam mit Expertinnen und Experten eingeordnet und diskutiert wurden. Die Perspektive der Wagenhalter brachte unter anderem VPI-Justiziar Karl-Heinz Fehr in die Diskussion ein. Das Webinar machte deutlich: Der AVV 2026 braucht Erklärung und Austausch.

Die Unterlagen zum Webinar stehen auf der Website des GCU Bureau unter www.gcubureau.org zur Verfügung.



Normung als Grundlage für Interoperabilität

Einheitliche technische Standards sind eine zentrale Voraussetzung für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb von Eisenbahntechnik. Gerade im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr ist Interoperabilität unverzichtbar. Normen schaffen hier Orientierung und bilden vielfach die Grundlage für technische Anforderungen, die später in europäische Regelwerke und Verordnungen einfließen.

Eine wichtige Rolle spielt dabei die Arbeit in den Gremien des DIN-Normenausschusses Fahrwege und Schienenfahrzeuge (DIN FSF). In den zuständigen Fachausschüssen werden Standards für zentrale Themen der Eisenbahntechnik erarbeitet und standardisiert. Auch wenn DIN-Normen keinen Gesetzescharakter besitzen, gelten sie als anerkannte Regeln der Technik und sind für Wagenhalter und Werkstätten von hoher praktischer Relevanz.



Der VPI bringt sich daher aktiv in die Normungsarbeit ein. Mitarbeitende des VPI und seiner Servicegesellschaft VERS engagieren sich in den Fachausschüssen des DIN FSF sowie in europäischen Normungsgremien. Seit 2021 ist zudem VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz Mitglied im Beirat des DIN FSF sowie im Vorstand des Trägervereins NWB e. V.

INTEGRIERT. EUROPÄISCH. VERLÄSSLICH.

Instandhaltung im Schienengüterverkehr verlangt Fachkompetenz, klare Standards und effiziente Prozesse. Die VPI-Servicegesellschaft VERS unterstützt den Sektor dabei mit einem integrierten Leistungsangebot rund um sichere und praxisgerechte Instandhaltung. Dieses Portfolio entwickeln wir kontinuierlich weiter – mit internationalem Anspruch und klarem Fokus auf Qualität und Sicherheit.

Service für sichere Instandhaltung

Operative Unterstützung für Halter und ECM

Unsere Servicegesellschaft, die VPI European Rail Service GmbH (VERS), ist aus der europäischen Instandhaltungslandschaft nicht mehr wegzudenken. Mit ihren Instandhaltungsempfehlungen, dem VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG), sowie der Fachtechnischen Begutachtung von Werkstätten unterstützt sie Wagenhalter und ECM

unmittelbar in ihrem operativen Geschäft. Die VERS versteht sich als praxisnaher Dienstleister für die Branche. Ihre Angebote greifen dort, wo technische Anforderungen konkret umgesetzt werden müssen – in Werkstätten, bei Haltern und im Instandhaltungsmanagement. Im Fokus stehen Effizienz, Qualität und die Bedürfnisse der Unternehmen.

Engagement bei Zukunftsthemen

Gleichzeitig bringt sich die VERS aktiv in Zukunftsthemen des Sektors ein. Als Konsortialpartner in den europäischen Projekten DACFIT und PioDAC unterstützt sie die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung fachlich mit. Damit verbindet sie ihre Expertise aus der Instandhaltung mit der Weiterentwicklung des Systems Schiene.

Ausbau des Leistungsportfolios

Die tragenden Säulen bleiben der VPI-EMG und die Fachtechnische Begutachtung. Aufbauend darauf hat die VERS ihr Angebot um Zertifizierungen erweitert und bündelt heute mehrere Begutachtungen und Zertifizierungen im Sinne eines One-Stop-Shop-Konzepts. Hinzu kommen die gut nachgefragten Schulungsangebote der VERS, mit denen Fachwissen

vermittelt und die sichere Anwendung der Regelwerke in der Praxis gestärkt wird. Dabei baut die VERS ihr Portfolio stetig aus und entwickelt bestehende Services konsequent weiter – etwa mit neuen digitalen Funktionen im VPI-EMG oder mit Initiativen wie WagonWords, das eine klare technische Sprache als Grundlage sicherer Instandhaltung stärkt.

So entsteht ein Leistungsportfolio, das Sicherheit und Wirtschaftlichkeit in der Instandhaltung zusammenführt – serviceorientiert, fachlich fundiert und europäisch ausgerichtet.



VPI European Maintenance Guide

Wagenhalter und ihre Entities in Charge of Maintenance (ECM) tragen die Verantwortung für die sichere Instandhaltung ihrer Flotten. Die VERS unterstützt sie bei dieser Aufgabe mit dem von ihr herausgegebenen VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG). Der modular aufgebaute Maintenance Guide bündelt umfassende Instandhaltungsempfehlungen für Eisenbahngüterwagen und gilt europaweit bei Haltern, ECM und Werkstätten als anerkannte fachliche Referenz.

Von Arbeitssicherheit bis Zugeinrichtung deckt der VPI-EMG alle wesentlichen Bereiche einer modernen und betriebssicheren Instandhaltung ab. Er ist kein verbindliches Regelwerk, sondern eine praxisorientierte Empfehlung. Gleichwohl bildet er für viele Halter die Grundlage ihres individuellen Instandhaltungsregimes, während Werkstätten ihre Leistungen an seinen Vorgaben ausrichten. Seit seiner erstmaligen Veröffentlichung im Jahr 2007 wächst der Kreis der Anwender kontinuierlich. Inzwischen nutzen über 600 Unternehmen aus 28 Ländern den VPI-EMG. Seine europäische Ausrichtung zeigt sich auch in der Herausgabe in derzeit 13 Sprachen. Ein kontinuierlicher Austausch mit den Anwendern stellt sicher, dass der VPI-EMG laufend weiterentwickelt und an aktuelle technische und betriebliche Anforderungen angepasst wird. Permanente Aktualität gehört damit zu seinen zentralen Qualitätsmerkmalen.

Version 5.0 – ein Tool für die Praxis

Mit der Überführung des VPI-EMG von einem Word-Dokument in ein modernes Redaktionstool hat die VERS Ende 2024 einen grundlegenden Entwicklungsschritt vollzogen. Die Version 5.0 liegt seither als PDF-Dokument vor – zusätzlich ist sie

im HTML-Format online abrufbar. Damit steht der Maintenance Guide in einer neuen technischen Struktur zur Verfügung – klar gegliedert, redaktionell konsistent und direkt nutzbar im betrieblichen Alltag. Das neue System schafft die Grundlage für schnellere Aktualisierungen und eine bessere Verzahnung der Inhalte. Gleichzeitig zeigt sich in der Praxis: Digitalisierung ist ein Prozess. Rückmeldungen zur Nutzerführung und Bedienbarkeit werden aufgenommen und fließen kontinuierlich in die Weiterentwicklung ein.

Mehrwert für die Anwender

Ein spürbarer Mehrwert für die Bezieher ist die neu eingeführte Administratorfunktion. Der benannte Hauptansprechpartner eines Unternehmens erhält einen Managerzugang und kann damit eigenständig unbegrenzt Unteraccounts für den jeweiligen Unternehmensverbund anlegen. Dies gilt nicht nur für persönliche Nutzerkonten, sondern ausdrücklich auch für Funktionsadressen oder neutrale E-Mail-Adressen, etwa für Werkstätten oder Abteilungen. Gerade in Verbindung mit der HTML-Version schafft diese Neuerung neue Spielräume für die praktische Nutzung. Der VPI-EMG kann nun an Werkstatt-Terminals oder in verschiedenen Unternehmensbereichen parallel eingesetzt werden, ohne dass ein einzelner Zugang weitergegeben werden muss. Damit wird der Maintenance Guide noch stärker zum gemeinsamen Arbeitsinstrument im Instandhaltungsalltag.

Inhaltliche Fortschreibung

Neben der technischen Weiterentwicklung blieb auch die inhaltliche Arbeit am VPI-EMG intensiv. Neue Anforderungen ergaben sich insbesondere aus den Vorgaben des Joint Network Secretariat

(JNS) im Nachgang des Unfalls im Gotthard-Basistunnel. Entsprechende Anpassungen mussten kurzfristig in den VPI-EMG eingearbeitet werden. Die Veröffentlichung der Version 5.1 ist für das erste Halbjahr 2026 vorgesehen. Bereits jetzt ist absehbar, dass im Sommer 2026 ein weiterer Bericht der JNS folgen soll. Mit einer erneuten Überarbeitung des VPI-EMG im zweiten Halbjahr 2026 ist daher zu rechnen.

Europäische Reichweite

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des VPI-EMG spiegelt sich auch in seiner wachsenden internationalen Nutzung wider. Ein sichtbares Zeichen für diese europäische Ausrichtung war im Berichtsjahr der Beitritt des ersten VPI-Mitglieds

und VPI-EMG-Beziehers aus Estland. Anfang 2026 konnte auch die spanische Staatsbahn Renfe als Bezieher des VPI-EMG gewonnen werden. Damit erweitert sich der Kreis der Anwender erneut. Der VPI-EMG bleibt damit das verbindende Element zwischen Haltern, ECM und Werkstätten in ganz Europa: als gemeinsame fachliche Grundlage für eine sichere, wirtschaftliche und interoperable Instandhaltung.



Klare Sprache für sichere Instandhaltung

WAGON WORDS BY VPI-EMG

Wenn unterschiedliche Sprachen auf komplexe Technik treffen, entscheidet präzise Terminologie über Sicherheit und Qualität. Genau hier setzt WagonWords by VPI-EMG an. Das digitale Wörterbuch der VERS bündelt zentrale Fachbegriffe der Güterwageninstandhaltung in mehreren Sprachen – und ist in der Branche auf ausgesprochen positive Resonanz gestoßen. Das Ende 2025 online gegangene Übersetzungstool ist ein umfassendes Nachschlagewerk, das aktuell 1.477 zentrale Begriffe aus dem VPI European Maintenance Guide in 13 Sprachen abbildet – insgesamt mehr als 19.000 Einträge. Wo mehrere fachlich zulässige Übersetzungen existieren, werden diese transparent dargestellt. So entsteht Klarheit im Umgang mit technischen Begriffen.

Ein Beispiel aus der Praxis: der deutsche Begriff „Lastwechsel“. Je nach Sprache und technischem Kontext existieren unterschiedliche Übersetzungen – nicht alle sind fachlich korrekt. WagonWords zeigt, welche Variante passt, reduziert Interpretationsspielräume und erleichtert die

tägliche Arbeit. Die zunehmende Internationalisierung der Güterwageninstandhaltung unterstreicht den Bedarf: Multinationale Teams, englischsprachige Abstimmungen und grenzüberschreitende Prozesse gehören längst zum Alltag. WagonWords richtet sich an Entities in Charge of Maintenance (ECM), Werkstätten, Auditorinnen und Auditoren sowie Fachübersetzerinnen und -übersetzer und unterstützt sowohl den laufenden Betrieb als auch die Einarbeitung

neuer Mitarbeitender und die Arbeit mit technischen Dokumenten.

WagonWords ist frei zugänglich und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Anregungen und Hinweise aus der Praxis sind ausdrücklich willkommen und fließen in die Weiterentwicklung des Angebots ein.

QR-Code scannen
und direkt ausprobieren.



Fachtechnische Begutachtung Qualität sichtbar machen

Die Fachtechnische Begutachtung bleibt neben dem VPI-EMG eine der tragenden Säulen der VERS. Sie schafft Transparenz, stärkt Vertrauen und gibt Werkstätten die Möglichkeit, ihre Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Anwendung der Instandhaltungsempfehlungen systematisch nachzuweisen.

2025 führte die VERS insgesamt 279 Begutachtungen und Zertifizierungen durch. Diese verteilten sich auf

- 143 jährliche Zwischenaudits (FtB)
- 89 Hauptaudits (FtB)
- 19 Erweiterungsaudits (FtB)
- 3 Nachaudits (FtB)
- 25 Zertifizierungsaudits (ECM und ISO 9001), davon 11 Neuanträge

Die konstant hohe Zahl der Verfahren unterstreicht die breite Nachfrage nach einem qualitätsgesicherten und transparenten Begutachtungsprozess.

Die Fachtechnische Begutachtung ist dabei mehr als eine formale Überprüfung. Sie steht für fachlichen Austausch auf Augenhöhe und für die kontinuierliche Weiterentwicklung von Prozessen in den Werkstätten. Für Halter und ECM schafft sie Sicherheit bei der Auswahl geeigneter Partner und stärkt die Nachvollziehbarkeit der Instandhaltungsleistungen.

FACHTECHNISCH BEGUTACHTET



Kompetenz im Einsatz

Das Auditorenteam der VERS

Unser Angebot der Fachtechnischen Begutachtungen ruht auf einer soliden Grundlage: der Kompetenz und Erfahrung unseres Auditorenteams. Die Auditoren sind europaweit im Einsatz und sorgen dafür, dass Werkstätten nach einheitlichen Maßstäben bewertet werden. Dafür bringen sie fundierte technische Ausbildung, langjährige Branchenerfahrung sowie die von der VERS definierten Zusatzqualifikationen mit, die für diese verantwortungsvolle Aufgabe erforderlich sind.

Im Jahr 2025 ist der Auditorenkreis von 25 auf 28 Mitglieder gewachsen. Damit stärken wir unsere personelle Basis und sichern zugleich die Qualität unserer Begutachtungen.

Unser Dank gilt jedem Einzelnen im Team. Engagement, Fachkenntnis und die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen, sind ein zentraler Baustein für die Verlässlichkeit der Fachtechnischen Begutachtung in ganz Europa.

Neu aufgenommen wurden vier Auditoren, darunter drei junge Ingenieure aus dem VERS-Team. Sie wurden in den vergangenen Jahren gezielt und intensiv auf diese Aufgabe vorbereitet. Das mehrjährige Qualifizierungsprogramm umfasst praktische Stationen bei Werkstätten und Haltern, die Begleitung erfahrener Auditoren sowie spezifische fachliche Zusatzqualifikationen. Mit ihrer Aufnahme wird die fachliche Kontinuität gesichert und zugleich die Zukunftsfähigkeit des Auditorenteams gestärkt.



Auditoren der VPI European Rail Service GmbH

- Dirk Adamczyk, ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- Murat Altuntas, VPI European Rail Service GmbH (DE) **Neu**
- 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)
- Uwe Hinz, S.C.H. GmbH (CH)
- Olaf Hingst, VPI European Rail Service GmbH (DE)
- Heiko Koch, ERMEWA SA (DE)
- Ben Krause, VPI European Rail Service GmbH (DE) **Neu**
- Hartmut Krischock (DE)
- Marvin Lensch, VPI European Rail Service GmbH (DE) **Neu**
- 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 (SE)
- 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) **Ausgeschieden**
- Peter Uhrig, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- Thomas Unverdorben, Wascosa AG (DE)
- Abdelali Wadeh, VPI European Rail Service GmbH (DE)



ErfA 2025

Fachlicher Austausch in Hamburg und Prag

Zweimal im Jahr kommen die Auditoren der VERS zum Erfahrungsaustausch (ErfA) zusammen. Wie gewohnt traf sich das Team einmal in Hamburg und einmal im europäischen Ausland – 2025 in Třemošnice bei DAKO. Diese Treffen sind ein fester Bestandteil der Qualitätssicherung in der Fachtechnischen Begutachtung. Hier werden Erfahrungen aus den europaweiten Begutachtungen gebündelt, Bewertungsmaßstäbe abgestimmt und aktuelle fachliche Entwicklungen gemeinsam eingeordnet. Im Mittelpunkt standen 2025 unter anderem die Neuerungen im VPI-EMG, die Auditplanung 2026, Arbeitssicherheit in der Instandhaltung sowie die Auswirkungen des Unfalls im Gotthard-Basistunnel auf die Auditpraxis. Auch erste Erfahrungen aus der ECM-Zertifizierung durch die VERS sowie Einführungshinweise für die Fachtechnische Begutachtung wurden intensiv diskutiert. Technologische Themen wie Laserschweißen und Laserreinigung ergänzten das Programm.

Neben dem intensiven fachlichen Austausch bot sich in Třemošnice die Gelegenheit zu einer Werksführung bei DAKO, einem Hersteller elektro-mechanischer und pneumatischer Bremssysteme für Schienenfahrzeuge. Die Einblicke in moderne Produktionsprozesse, einschließlich robotergesteuerter Fertigungslinien, erweiterten die Perspektive auf aktuelle technische Entwicklungen.



One-Stop-Shop für Zertifizierungen

Kompetenz bündeln, Prozesse vereinfachen

Audits sind für Werkstätten und Halter regelmäßig mit erheblichem organisatorischem Aufwand verbunden. Unterschiedliche Anforderungen, verschiedene Zertifizierungsstellen und mehrfach abgestimmte Termine erhöhen Komplexität und

Kosten. Die VERS verfolgt daher konsequent einen One-Stop-Shop-Ansatz: Mehrere Begutachtungen und Zertifizierungen werden strukturiert aus einer Hand angeboten.



Zertifizierungsportfolio im Überblick

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)*

Für Werkstätten ergibt sich aus dem wachsenden Zertifizierungsportfolio der Vorteil, Prüfprozesse abgestimmt und gebündelt durchführen zu lassen. Das One-Stop-Shop-Konzept steht damit für ein integriertes Zertifizierungsangebot, das Effizienz und Planungssicherheit in der Qualitätssicherung erhöht.

* Im Unterauftrag des Deutschen Verbandes für Schweißtechnik e. V. (DVS) sind einzelne Auditoren der VERS berechtigt, Zertifizierungen nach ISO 9001 sowie Betriebsprüfungen nach EN 15085-2 durchzuführen.



Referent Knut Dotzauer (LQS Lauchhammer GmbH) erklärt den Teilnehmenden der Radsatz-Schulung in Eberswalde den Aufbau eines Zylinderrollenlagers.



Wie die Theorie in der Praxis funktioniert, lernen die Schulungsteilnehmer direkt am Objekt in der Werkstatt.

VERS-Schulungsprogramm

Fachwissen sichern, Praxis stärken

Die Anforderungen an Instandhaltung und Betrieb von Güterwagen bleiben hoch. Technische Verfahren entwickeln sich weiter, regulatorische Vorgaben verändern sich. Kontinuierliche Weiterbildung ist daher ein wichtiger Baustein für Qualität und Sicherheit im Schienengüterverkehr.

Das Einsteigerseminar für Neu- und Quereinsteiger bleibt weiterhin Bestandteil des Programms.

Die positiven Rückmeldungen der Teilnehmenden bestätigen unseren praxisnahen Ansatz und die fachliche Relevanz der Angebote.

Die VERS hat auch 2025 ein bewährtes Schulungsprogramm angeboten. Die Seminare richten sich an Werkstätten und Wagenhalter und verbinden Theorie mit praxisnaher Anwendung. Thematisch reicht das Spektrum von AVV über Radsatz bis hin zu Zerstörungsfreier Prüfung.

Das Schulungsprogramm der VERS für 2026 können Sie mit dem QR-Code abrufen oder einsehen unter:

<https://vpihamburg.de/de/vers/veranstaltungen/uebersicht>



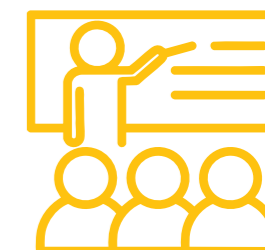
VERS-Schulungsraum in Hamburg mit Werkstattanbindung

Der Schulungsstandort auf dem Gelände der JOSEF MEYER Rail AG in Hamburg steht Mitgliedsunternehmen gegen geringe Gebühr für praxisnahe Weiterbildung mit direktem Zugang zu Werkstatt- und Gleisanlagen zur Verfügung.



- Platz für bis zu 20 Personen
- Moderne Präsentationstechnik
- Zugang zu Gleisanlagen der JOSEF MEYER Rail
- Exponate wie DAK und CFCB-Bremse

Anfragen: schulung@vpi-vers.eu



GEMEINSAM STARK

Stetig steigende Mitgliederzahlen bestätigen: Unser Kurs stimmt. Fachliche Expertise und persönlicher Einsatz verbinden sich im VPI zu einem starken Netzwerk. Die hohe Resonanz auf unsere Veranstaltungen zeigt, wie fest der Verband in der Branche verankert ist. Kontinuität und aktives Miteinander bleiben dabei die Grundlage unserer Arbeit.



Get-together und Neujahrsempfang Treffpunkt der Branche

Ob sommerlich über den Dächern Berlins oder winterlich im Hamburger Januar – Get-together und VPI-Neujahrsempfang standen ganz im Zeichen persönlicher Begegnungen und eines intensiven Austauschs innerhalb der Branche.

Zum Get-together durften wir im vergangenen Jahr rund 240 Gäste in Berlin begrüßen. In entspannter Atmosphäre und bei bestem Sommerwetter bot die Veranstaltung Raum für Gespräche, neue Kontakte und den informellen Austausch – jenseits des fachlichen Programms der Technischen Informationsveranstaltung am Folgetag.

Der traditionelle Neujahrsempfang markierte den gemeinsamen Auftakt ins Jahr 2026. Rund 450 Gäste aus Unternehmen, Verbänden und Institutionen folgten der Einladung – ein starkes Signal für die Bedeutung dieses Formats und den hohen Stellenwert des direkten Miteinanders.



VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz begrüßte bekannte und neue Gesichter zum traditionellen VPI-Neujahrsempfang in Hamburg.



Networking an der Spree beim Get-together in Berlin.



2025 VPI-Mitgliederversammlung



Neu im VPI-Beirat (v. l. n. r.): Markus Vaerst (Wascosa), Thomas Jäger (VTG) und Torben Jaeger (Transwaggon).

Personelle Wechsel im Beirat

Im Juni 2025 wurden im Beirat des VPI drei Mandate neu besetzt. Anlass waren berufliche Veränderungen bei bisherigen Gremienmitgliedern. Auf der Mitgliederversammlung benannte der Verband dafür erfahrene Branchenvertreter, die künftig im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss mitwirken.

Kontinuität und Erfahrung

Neu in die Gremien rücken Torben Jaeger (Transwaggon), Thomas Jäger (VTG) und Markus Vaerst (Wascosa). Alle drei sind seit vielen Jahren in der Branche und im Verband engagiert und bringen ihre Erfahrung in die Gremienarbeit ein. Zugleich übernehmen sie die Funktion als Stellvertreter des VPI-Vorsitzenden Malte Lawrenz. Verabschiedet wurden Carsten Schiering (Transwaggon), Iris Hilb (Wascosa) und Florian Schumacher (VTG), die ihre Mandate niedergelegt hatten. Der VPI dankt ihnen

herzlich für ihr Engagement, ihre fachliche Expertise und die konstruktive Zusammenarbeit.

Starkes Team und klarer Kurs

Gemeinsam mit den drei neuen Stellvertretern und den zwei weiteren Beiratsmitgliedern Peter Reinschagen (Ermewa) und Dr. Thorsten Bieker (BASF) bildet Malte Lawrenz ein schlagkräftiges Team für die weitere Arbeit des Verbandes. In seinem Bericht blickte der Vorsitzende auf die Aktivitäten des vergangenen Jahres zurück und skizzierte zugleich den Kurs für das kommende Jahr: eine starke Interessenvertretung für die Anliegen von Wagenhaltern und Werkstätten sowie ein weiterhin vielfältiges Serviceangebot für die Mitgliedsunternehmen.

Zum Abschluss dankte Lawrenz den Mitgliedern für ihr Engagement und die Unterstützung; die Mitgliederversammlung erteilte ihm einstimmig die Entlastung.

Verlässlich informiert auf allen Kanälen

Der VPI setzt auf kontinuierliche und sachliche Kommunikation. In verschiedenen Formaten informieren wir unsere Mitglieder ebenso wie eine interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über fachliche Entwicklungen, Veranstaltungen, politische Positionen und die Arbeit des Verbandes.

Mitgliederinformationen

Ein zentrales Element bleibt die direkte Information unserer Mitglieder. Mit anlassbezogenen Mitgliederinformationen greifen wir wichtige fachliche, politische und verbandsinterne Themen auf. Seit dem 1. Januar 2026 werden diese Informationen zweisprachig in Deutsch und Englisch versandt – als pragmatische Antwort auf die zunehmende Internationalisierung der Mitgliedschaft.

Medien

Auch in den Medien ist der VPI regelmäßig präsent. Der Verband gibt Pressemitteilungen zu aktuellen Themen des Schienengüterverkehrs heraus und steht Medien als Ansprechpartner zur Verfügung, wenn es um die fachliche Einordnung technischer und schienenpolitischer Entwicklungen und Vorhaben geht. Darüber hinaus berichten Fachmedien regelmäßig über neue Angebote, Services und Initiativen des Verbandes für den Sektor.

Newsletter

Ergänzend informiert der digitale VPI-Newsletter, der mehrmals im Jahr erscheint, Mitglieder und Interessierte gebündelt über die Aktivitäten des Verbandes sowie über aktuelle Entwicklungen im Schienensektor.

LinkedIn

Der LinkedIn-Kanal des VPI hat im Berichtsjahr weiter an Reichweite gewonnen. Mittlerweile folgen dem Kanal über 4.300 Follower. Neben Beiträgen zu Veranstaltungen und Schulungsangeboten stehen dort insbesondere fachliche Themen und verkehrspolitische Positionen des Verbandes im Fokus.

Follow us auf LinkedIn!

Noch nicht Teil der VPI-Community? Dann jetzt die VPI-Seite aufrufen und dem Kanal folgen.

Newsletter abonnieren
Aktuelle Informationen
aus dem Verband – regelmäßig,
aber nicht ungefragt.
Den VPI-Newsletter kannst
du über unsere Website
abonnieren.



Positive Entwicklung der Mitgliederzahlen

Auch im Berichtsjahr setzte sich die stabile Entwicklung der Mitgliederzahlen im VPI fort. Zum Jahresende 2025 zählte der Verband 314 Mitgliedsunternehmen, nach 305 im Vorjahr. Damit bewegt sich das Wachstum im Rahmen der vergangenen Jahre. Zu den Neueintritten zählen wieder überwiegend Instandhaltungswerkstätten, vielfach mit internationalem Hintergrund. Dies unterstreicht die Rolle des VPI als zentrale Plattform für Wagenhalter und Werkstätten im europäischen Schienengüterverkehr und spiegelt zugleich die zunehmende Vernetzung der Branche wider.



NEUMITGLIEDER 2025

DAL Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG, Mainz
Napraw Moj Wagon Patryk Ogorek, Gliwice (PL)
Rails Sp.z o.o., Warszawa (PL)
AIXrail GmbH, Aachen
Total Wagon Management Deutschland GmbH, Hamburg
AS Valga Depoo, Valga (EE)
CLIP Intermodal Sp.z o.o., Swarzędz (PL)
Dr. Demuth Derisol Lackfarben GmbH, Northeim
Griepe Rail Service GmbH & Co. KG, Bremen
LTS Bahndienstleistungen GmbH, Triptis
INTECMA Anlagentechnik GmbH, Leipzig
Trans Cargo Logistic, Novi Beograd (RS)
Winton Otomotiv Endüstri A.S., Ankara (TR)
FE Rail & Repair GmbH, Magdeburg

BEENDIGUNG DER MITGLIEDSCHAFT ZUM 31.12.2025

ECM Teknik Bakim Onarım Sanayi, Bağcılar Istanbul (TR)
Linde Aktiengesellschaft, Pullach

UMFIRMIERUNG IN 2025

Jumbo Tec GmbH	Rhomberg Sersa Rail Tec GmbH
WISAG Rail Services GmbH & Co. KG	LSI GmbH & Co. KG
European Rail Forces BVBA	European Rail Forces BV
CEVA Logistics - GEFECO FVL Corporate	Ceva Finished Vehicle Logistics Liner
MG Valdunes	VALDUNES INDUSTRIES
Sim Boerema BV	Railinfra Logistiek B.V.
Grampet Debreceni Vagonyár Kft.	Grampet Debreceni Vagonyár Zrt.

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

Wagenpark der Mitglieder

WAGENGATTUNGEN NEU	WAGENZAHL 31.12.2025	IN %
Kesselwagen	44.675	46 %
Davon		
ohne RID-Klasse	626	
RID-Klasse 2	12.413	
RID ohne Klasse 2	31.636	
Schüttgut- und Kastenwagen	20.052	20 %
Davon		
offene/gedeckte Schüttgutwagen	13.214	
Staubgutwagen	3.035	
sonstige Güterwagen	3.803	
Sonstige Güterwagen	32.854	34 %
Davon		
Autotransportwagen	3.282	
Intermodalwagen	8.358	
Flachwagen	8.435	
Coils und Sonstige	12.779	
Gesamt	97.581	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



Thomas Jäger¹
VTG Rail Europe GmbH,
Hamburg



Heinz Deckers
ORV On Rail GmbH,
Moers



Malte Lawrenz¹ (Vorsitzender)
VPI – Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland e.V.,
Hamburg



Bianca Engelhardt
Shell Deutschland GmbH,
Hamburg



Jörg Nowaczyk¹
(stellvertr. Vorsitzender)
GATX Rail Germany GmbH,
Hamburg



Olaf Feldbinder
Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH,
Lutherstadt Wittenberg



Peter Reinshagen¹
(stellvertr. Vorsitzender)
ERMEWA SA,
Paris-Berlin



Kathrin Füller¹
RailMaint GmbH,
Delitzsch



Gert Sieksmeyer
Dettmer Rail GmbH,
Hamburg



Udo Hamann
Aretz GmbH & Co. KG,
Krefeld



Markus Vaerst¹
Wascosa AG,
Luzern (CH)



Torben Jaeger¹
TRANSWAGGON GmbH,
Hamburg

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



Frank Sadowski, Vorsitzender²
Wascosa AG,
Hamburg



Stefan Franke (stellv. Vorsitzender)
VTG Rail Europe GmbH,
Hamburg



Mario Tute
VTG Rail Europe GmbH,
Hamburg



Dirk Olaf Nebendahl
Aretz GmbH & Co. KG,
Krefeld



Dominic Volz
BASF SE,
Ludwigshafen



Valérie Nicaise
ERMEWA SA,
Hamburg



Bertram Wieloch
TRANSWAGGON GmbH,
Hamburg



Michael Prahm
ERR European Rail Rent GmbH,
Duisburg

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

Clemens Aschl	GATX Rail Germany GmbH
Konrad Ballweg	BASF SE
Heinz Deckers	ORV 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
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	Wascosa AG
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
Nadine Falvey	Alstom Transport Deutschland GmbH
Youssef Jemili	Waggonwerk Brühl GmbH
Armin Perrey	VPI
Adrian Schwarb	JOSEF MEYER Rail AG
Dietmar Silzer	RailMaint GmbH
Thomas Toschka	Nordic Rail Service GmbH
Markus Welling	F. Kiffe Söhne GmbH
Marc Ziese	BBL Technik GmbH



Externe Gremien

BRANCHENBEZIEHUNGEN	
VCI AG Bahntransport	
Malte Lawrenz	VPI
Lenkungskreis Fahrzeuge beim BMV	
Karl-Heinz Fehr	VPI
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
AK Güterwagen im LK Fahrzeuge	
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
Armin Perrey	VPI
Frank Sadowski	Wascosa AG
Manuel Schlosser	DB Cargo AG
Gregor Wilhelmi	Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH
Joachim Wirtgen	VPI European Rail Service GmbH
Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit beim BMV	
Karl-Heinz Fehr	VPI
EBA-Jahresgespräch	
Karl-Heinz Fehr	VPI
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
Malte Lawrenz	VPI
Armin Perrey	VPI
Frank Sadowski	Wascosa AG
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 BMV	
Malte Lawrenz	VPI
Runder Tisch Schienengüterverkehr	
Malte Lawrenz	VPI

AG Umsetzung Masterplan Schienen Güterverkehr	
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
Sabrina Steenbock	TRANSWAGGON GmbH
Armin Perrey	VPI
Gemeinsames Komitee des AVV	
Per-Anders Benthin	TRANSWAGGON
Karl-Heinz Fehr	VPI
Thomas Jäger	VTG Rail Europe GmbH
Stefan Lohmeyer	UIP
Peter Reinshagen	ERMEWA SA
Markus Vaerst	Wascosa AG
SICHERHEIT UND NORMUNG TANK	
Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung AGGB beim BMV	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMV	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
AGGB „Drucktanks“ beim BMV	
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	
DGZIP-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
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	Wascosa AG
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	Wascosa AG
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 „Kordinierungsausschuss“	
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“	
Murat Altuntas	VERS
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
NA 087-00-15-01 UA „Grundlagen Fertigungstechnologie“	
Peter Linowski	Beauftragter VPI
Armin Perrey	VPI
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH

Externe Gremien

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 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



VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)

01.	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, Düsseldorf
02.	AIXrail GmbH, Aachen
03.	AKN Eisenbahn GmbH, Kaltenkirchen
04.	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe
05.	Alstom Maintenance B.V.
06.	ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
07.	AlzChem Trostberg GmbH, Unterneukirchen
08.	APRIXON Information Services GmbH, Hamburg
09.	ARCONIX AG, Zug (CH)
10.	ARETZ GmbH & Co. KG, Krefeld
11.	ARS Altmann AG, Wolnzach
12.	arxes-engineering GmbH, Berlin
13.	Astrans Waggon-Service GmbH, Bottrop
14.	AS Valga Depoo, Valga (EE)
15.	Ateliers de Basse-Ham, Yutz (FR)
16.	ATIR-RAIL Gestion SAS, Paris (FR)
17.	AWV-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, Leipzig
18.	Axtone S.A., Neitersen
19.	Bahnbau Weidlich GmbH
20.	Basell Polyolefine GmbH, Wesseling
21.	BASF SE, Ludwigshafen
22.	BBL Technik GmbH, Hannover
23.	BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft mbH & Co. KG, Bernburg
24.	Bentheimer Eisenbahn AG, Nordhorn
25.	Bige Holding Kft., Szolnok (HU)
26.	Bischoff Federnwerk und Nutzfahrzeugteile GmbH, Staßfurt
27.	BLG Railtec GmbH, Uebigau-Wahrenbrück
28.	Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum
29.	BONATRANS GROUP a.s., Bohumin (CZ)
30.	Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, Berlin
31.	Brothtal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Brohl-Lützing
32.	Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, Eisenhüttenstadt
33.	Buffer Technologies GmbH, Landsberg
34.	Bulmarket Group JSC, Ruse (BG)
35.	Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), Koblenz
36.	BWR Waggonreparatur GmbH, Rastatt
37.	CAF S.A., Beasain (ES)
38.	Captrain Deutschland GmbH, Dortmund
39.	Cargo Logistik Rail Service GmbH, Barleben
40.	CargoBeamer Rolling Stock GmbH, Leipzig

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)

41.	CD CARGO HUNGARY Kft., Püspökladány (HU)
42.	CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, Bautzen
43.	Ceva Finished Vehicle Logistics Liner, Puteaux Cedex (FR)
44.	CFL technics S.A., Petange (LU)
45.	CHEMET S.A., Tarnowskie Góry (PL)
46.	Chemion Logistik GmbH, Dormagen
47.	Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main
48.	CLIP Intermodal Sp. z o.o., Swarzędz (PL)
49.	COGNID Telematik GmbH, Dortmund
50.	Combo WagonService BV, Born (NL)
51.	Covestro Deutschland AG, Leverkusen
52.	Crossrail Benelux NV, Antwerpen (BE)
53.	DAKO-CZ, a.s., Třemošnice (CZ)
54.	DAL Deutsche Anlagen-Leasing GmbH & Co. KG, Mainz
55.	DB Cargo BTT GmbH, Mainz
56.	DB Cargo France, Aubervilliers (FR)
57.	DB Cargo Polska S.A., Rybnik (PL)
58.	DB Cargo Scandinavia A/S, Frederica (DK)
59.	DB Fahrwegdienste GmbH OE Logistik, Karlsruhe
60.	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt/Main
61.	D & D Eisenbahngesellschaft mbH, Hagenow
62.	DEKRA Incos GmbH, Ingolstadt
63.	DE-Rail Schienenfahrzeug Bedarf/Reparatur, Köln
64.	Dellner GmbH, Ubstadt-Weiher
65.	Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, Harpstedt
66.	Dettmer Rail GmbH, Hamburg
67.	DGzFP Ausbildung und Training GmbH, Wittenberge
68.	DIV Dienstleistungsgesellschaft für Intermodale Verkehre, Hannover
69.	Dow Olefinverbund GmbH, Schkopau
70.	Dr. Demuth Derisol Lackfarben GmbH, Northeim
71.	DS-Mineralöl GmbH, Bremen
72.	duisport rail GmbH, Duisburg
73.	Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., Slavonski Brod (HR)
74.	Duroc Rail AB, Lulea (S)
75.	ECM Teknik Bakim Onarım Sanayi, Bağcılar Istanbul (TR)*
76.	Eiffage Rail France, Vélizy Villacoublay (FR)
77.	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
78.	Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH, Aurich
79.	ELEN Ing. De Rossi srl, Albano Laziale (IT)
80.	ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH, Landsberg

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)	
81.	ENON Gesellschaft mbH & Co. KG, Putlitz
82.	ENVILOC GmbH, Siegelsbach
83.	Erfurter Bahnservice GmbH, Erfurt
84.	ERMEWA SA Niederlassung, Berlin
85.	ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg
86.	Esray Makine Otomotiv Insaat San. Ve Tic. A.S., Eskisehir (TR)
87.	ESL GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Lübbenau
88.	ETF, Beauchamp (FR)
89.	ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, Bönen
90.	ETZ Betriebs GmbH (ETZ), Herne
91.	eurailpool GmbH, Ismaning
92.	EuroMaint Rail AB, Solna (SE)
93.	European Rail Forces BV, Antwerpen (BE)
94.	Everysens GmbH, Duisburg
95.	Evonik Industries AG, Marl
96.	Express Group a.s., Bratislava (SK)
97.	Fabrika Zeleznickih Vozila Zelvoz d.o.o. Smederovo (SR)
98.	Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, Münster
99.	Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg
100.	FE Rail & Repair GmbH, Magdeburg
101.	FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, Blankenburg/Harz
102.	FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, Augsburg
103.	Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln
104.	Fremeo GmbH, Staßfurt
105.	Freunde des VPI c/o railiable, Osnabrück
106.	GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)
107.	GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
108.	Gayen & Berns Homann GmbH, Hamburg
109.	G&K Rail ECM Sp. z o.o., Katowice (PL)
110.	Global Wagon Services, Hürth
111.	GMH Bahn + Service GmbH, Georgsmarienhütte
112.	Göhmann & Co. GmbH, Moers-Hülsdonk
113.	Grampet Debreceni Vagonyár Zrt., Debrecen (HU)
114.	Greenbrier Europe Wagony Swidnica sp. z o.o.
115.	Greenbrier Leasing Europe B.V., Amsterdam (NL)
116.	Griep Rail Service GmbH & Co. KG, Bremen
117.	Grupa Azoty „KOLTAR“ Sp. z o.o., Tarnów (PL)
118.	Gunvor Deutschland GmbH, Ingolstadt
119.	GYSEV Zrt., Sopron (HU)
120.	Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)	
121.	Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Krefeld
122.	HanseWaggon Mobile Instandhaltung GmbH & Co. KGn UG, Bremen
123.	Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft, Berlin
124.	Heavy Haul Power International GmbH, Erfurt
125.	HELM AG, Hamburg
126.	Helrom GmbH, Frankfurt am Main
127.	Hering Bahnbau GmbH, Burbach (OT Holzhausen)
128.	HTS Mobile Schienenfahrzeugtechnik GmbH, Vellmar
129.	InfraLeuna GmbH, Leuna
130.	Infraserv GmbH & Co. Höchst KG, Frankfurt/Main
131.	Ingenieurbüro Thomas Stegmüller, Böbingen
132.	Innofreight Germany GmbH, Saalburg-Ebersdorf
133.	Instytut Kolejnictwa, Warszawa (PL)
134.	INTECMA Anlagentechnik GmbH, Leipzig
135.	Interporto Bologna SpA, Interporto Bologna (IT)
136.	INVEHO BRB GmbH, Brandenburg
137.	INVEHO FWN GmbH, Ellrich OT Woffleben
138.	INVEHO UFF Ateliers Ferroviaires et Industriels de Fos, Fos Sur Mer (FR)
139.	INVEHO WBA GmbH, Altenburg
140.	Italy Rail S.r.l., Guastalla (IT)
141.	J.M. Voith SE & Co. KG/VTA, Salzgitter
142.	JOSEF MEYER Rail AG, Rheinfeld (CH)
143.	KAF Falkenhahn Bau AG, Kreuztal
144.	Kansai Helios Austria GmbH, Wien (AT)
145.	kasasi GmbH, Kempten
146.	KINEX BEARINGS, a.s., Bytca (SK)
147.	Klüber Lubrication München GmbH & Co. KG, München
148.	KLW Wheelco SA, Paradiso-Lugano (CH)
149.	Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, München
150.	Körfez Ulastirma A.S., Hacilar/Kirikkale (TR)
151.	KOLOWAG AD, Septemvri (BG)
152.	KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bonn
153.	Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, Leipzig
154.	KOVIS d.o.o., Brezice (SL)
155.	Kübler Heavy Rail GmbH, Michelfeld
156.	KUK - Kompleksowe Usługi Kolejowe Sp. z o.o., Szczecin (PL)
157.	Lanxess Organometallics GmbH, Bergkamen
158.	Lenicker-GmbH, Hürth
159.	LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, Göppingen
160.	Les Ateliers Des Flandres, Hazebrouck (FR)

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)	
161.	Linde Aktiengesellschaft, Pullach*
162.	Lineas NV, Brüssel (BE)
163.	Liropa S.A. (DBCC Transport), Montevideo (URY)
164.	LOCON SERVICE GMBH, Pinnow
165.	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München
166.	LORMAFER S.A., Creutzwald (FR)
167.	LORRAINFER SAS, Lisses (FR)
168.	LSI Brieske GmbH & Co. KG, Senftenberg/OT Brieske
169.	LTH Waggonwerkstatt GmbH, Arneburg
170.	LTS Bahndienstleistungen GmbH, Triptis
171.	LWS Lappwaldbahn Service GmbH, Weferlingen
172.	Mäder Germany GmbH, Hamm
173.	Mantena AS, Oslo (NO)
174.	MATISA Materiél Industriel S.A., Crissier (CH)
175.	MCR Engineering Lausitz GmbH, Cottbus
176.	MEDWAY - Maintenance & Repair S.A., Entroncamento (PRT)
177.	Mercitalia Intermodal S.p.A., Milano (IT)
178.	Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, Rijsbergen (NL)
179.	MFD Rail GmbH, Rotkreuz (CH)
180.	MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, Gottesgabe
181.	MIBRAG GmbH, Zeitz
182.	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Merseburg
183.	MK-RAIL MATEUSZ K DZIAK, Ostrów Wielkopolski (PL)
184.	Mobile Rail Service GmbH, Naunhof
185.	Modalis S.A.S., Aix-en-Provence (FR)
186.	Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., Szombathely (HU)
187.	MULTIMODAL SERVICE SRL, Ploiesti - Jud. Prahova (RO)
188.	Napraw Moj Wagon Patryk Ogorek, Gliwice (PL)
189.	NeSA Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH, Rottweil
190.	NetRail AB Außenstelle, Paarp (SE)
191.	Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
192.	Nexxiot AG, Zürich (CH)
193.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG Geschäftsbereich Fahrzeugwerkstatt, Moers
194.	Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH, Niebüll
195.	Nordic Rail Service GmbH, Lübeck
196.	NYMWAG CS a.s., Nymburk (CZ)
197.	On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann
198.	On track GmbH, Krefeld
199.	ORLEN Kolej Sp. z o.o., Danzig (PL)
200.	ORLEN Kolej Sp. z o.o., Plock (PL)

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)	
201.	ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
202.	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle
203.	OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Cakovec (HR)
204.	OVEG mbH, Schwandorf
205.	OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, Weiden
206.	PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München
207.	Plasser Robel Services GmbH
208.	Private Joint Stock Company Kharkiv Bearing Plant (PJSC HARP), Kharkiv (UA)
209.	PROTOR S.A., Zabrze (PL)
210.	Rail Cargo Carrier Germany GmbH, Ingolstadt
211.	Rail Cargo Logistics - Germany GmbH, Frankfurt am Main
212.	Rail Clinic s.r.o., Prag (CZ)
213.	Rail Factory d.o.o., Cakovec (HR)
214.	RAIL NET d.o.o., Prudnice (HR)
215.	Rail Wagon Services B.V.,Europoort-Rotterdam (NL)
216.	Rail-Tec GmbH, Bremen
217.	RailAdventure GmbH, München
218.	railaid rosendahl GmbH, Berlin
219.	RailfixX GmbH, Witten
220.	Railinfra Logistiek B.V., GJ Franeker (NL)
221.	Railistics GmbH, Dessau-Roßlau
222.	RailMaint GmbH, Delitzsch
223.	RailQ Der Instandhaltungsmanager, Wedemark
224.	RailReLease B.V., ND Rotterdam - Pernis (NL)
225.	RAILSCANNER, s.r.o., Prag (CZ)
226.	Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, Kamp-Lintfort
227.	Rails Sp. z o.o., Warszawa (PL)
228.	Rail STM Sp. z o.o., Tychy (PL)
229.	RailTraining GmbH, Hameln
230.	RBT Rail Bavaria Technik GmbH, Rohrbach
231.	RCM Rail Care and Management GmbH, München
232.	RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
233.	Rhomberg Sersa RailTec GmbH, Spremberg
234.	RWE Power AG, Frechen
235.	Rosneft Deutschland GmbH, Berlin
236.	RSK Beheer B.V., Bergen op Zoom (NL)
237.	RYKO a.s., Decin (CZ)
238.	Saar Stahlbau GmbH, Saarbrücken-Burbach
239.	SAM INDUSTRIES a.s., Bratislava (SK)
240.	SAVVY Telematic Systems AG, Schaffhausen (CH)

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)	
241.	Schaeffler Technologies AG & Co. KG, Schweinfurt
242.	Schweerbau GmbH & Co. KG, Stadthagen
243.	SDH FER, St. Denis de l'Hotel (FR)
244.	SEA-rail NV, Meer (BE)
245.	SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau
246.	SGS Germany GmbH, Hamburg
247.	Shell Deutschland GmbH, Hamburg
248.	Siemens Mobility GmbH, Braunschweig
249.	SITFA S.P.A., Moncalieri (IT)
250.	SKF GmbH, Schweinfurt
251.	SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., Bratislava (SK)
252.	smart rail GmbH, Neubiberg
253.	SOGEEFER S.A., Hagondange (FR)
254.	SPITZKE SE, Großbeeren
255.	Spoorijzer Mobiel en Werkplaats B.V., Rotterdam (NL)
256.	Städtische Häfen Hannover, Hannover
257.	Sternico GmbH, Wendeburg
258.	STRABAG Rail Fahrleitungen GmbH, Berlin
259.	SZ - Tovorni promet, d.o.o., Ljubljana (SL)
260.	SZ - Vleka in tehnika, d.o.o., Ljubljana (SI)
261.	TABOR Debica Sp. z o.o., Debica (PL)
262.	TankMatch Rail Hamburg GmbH, Hamburg
263.	TATRAVAGÓNKA a.s., Poprad (SK)
264.	Techkol - Technika Kolejowa, Swidnica (PL)
265.	TecSol Switzerland AG, Wangen bei Olten (CH)
266.	TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, Lutherstadt Wittenberg
267.	TOTALEnergies Deutschland GmbH, Berlin
268.	Total Wagon Management Deutschland GmbH, Hamburg
269.	TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., Debrecen (HU)
270.	TOUAX RAIL LTD c/o , Paris La Défense (FR)
271.	Train-Clinic Kft., Ebes (HU)
272.	Traktsia AD, Samuil, Razgrad (BG)
273.	TransANT GmbH, Linz, Österreich
274.	Trans Cargo Logistic, Novi Beograd (RS)
275.	Transdev Instandhaltung GmbH, Husum
276.	Transfesa Logistics, Madrid (ES)
277.	TRANSWAGGON GmbH, Hamburg
278.	TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln
279.	Tyczka Gase GmbH, Geretsried
280.	UKL iT & Logistik GmbH, Bad Driburg

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2025)	
281.	ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung GmbH & Co. KG, Bebra
282.	Uzina de Vagoane Aiud, Aiud Alba (RO)
283.	Valdunes INDUSTRIES, Trith Saint Léger (FR)
284.	Velox Services B.V., Roosendaal (NL)
285.	Veneta Lavaggi Turbo s.r.l., Malcontenta Veneta (IT)
286.	VENTAIX GmbH, Monschau
287.	Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. - VDEF, Halle (Saale)
288.	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Salzgitter
289.	VH-Rail GmbH, Bremen
290.	Vitkovicke zeleznicni opravny a.s., Ostrava (CZ)
291.	voestalpine Track Solutions Netherlands B.V., AB Hilversum (NL)
292.	Vossloh Rail Services GmbH
293.	VR Kunnossapito OY, Helsinki (FI)
294.	VTG GmbH, Hamburg
295.	VTG Rail Europe GmbH, Hamburg
296.	Wabtec Faiveley Transport, Gennevilliers (FR)
297.	Wagon Lostr a.s., Louny (CZ)
298.	Waggon Service Nord e.K., Flintbek
299.	WASCOSA AG, Luzern (CH)
300.	Werner Ditzinger GmbH, Braunschweig
301.	Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Leipzig
302.	Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt
303.	WaggonService Neuschäffer GmbH (WSN), Moers
304.	Willke Logistics GmbH, Ludwigslust
305.	Winton Otomotiv Endüstri A.S., Ankara (TR)
306.	WRS Widmer Rail Service AG, Standsstad (CH)
307.	W.S. Werkstoff Service GmbH, Essen
308.	ZELOS s.r.o., Trnava (SK)
309.	ZOS Trnava, a.s., Trnava (SK)
310.	ZOS Vrutky a.s., Vrutky (SK)
311.	Zürcher Bau GmbH, Meißenheim
312.	Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Burgkirchen
313.	Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, Erlangen
314.	Zweckverband für Abfallwirtschaft in Nordwest-Oberfranken, Dörfles-Esbach

















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

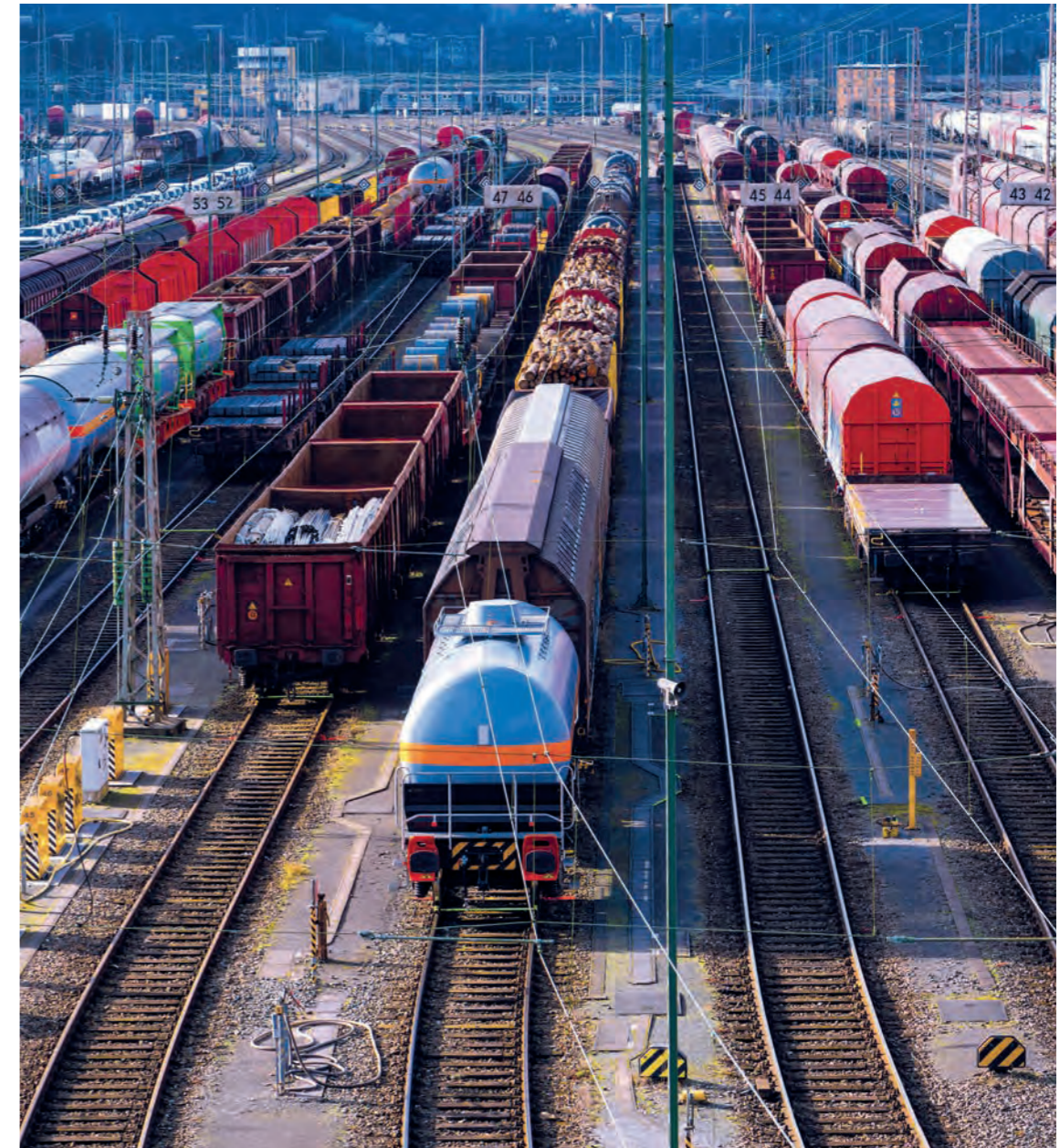
Abkürzungsverzeichnis

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 BMV	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
BMV	Bundesministerium für 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	Lärmabhängiges 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 Ferroviaires (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	 Nicola Hilgeland Office Management/VPI-EMG Telefon: +49 40 2265921-13 E-Mail: hilgeland@vpihamburg.de
 Annika Becker Office Management/Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 40 2265921-12 E-Mail: becker@vpihamburg.de	



Unser Beitrag zu einer umweltfreundlichen Produktion:

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



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
mennekens.de

Bildnachweise

Daniel Abrahamsson

Seite 38, 39

Adobe Stock

Seite 04, 05, 08, 12, 15, 18,
21, 44, 54, 55, 58, 77, 78, 82,
85, 87, 105

BMV

Seite 10, 11

CER

Seite 37

Deutsche Bahn AG

Oliver Lang
Seite 16, 17

DIE GÜTERBAHNEN

Seite 22

Lemonia Dikeos

Seite 27

Martin Egbert

Seite 60, 61, 63, 65

GATX

Seite 72, 81

Jet Foto, Kranert

Seite 42, 43

E. Schick

Seite 40, 41

VPI

Seite 04, 05, 32, 46, 47, 49,
50, 56, 66, 67, 68, 70, 71

VTG

Seite 69

Wascosa

Seite 93

Hartmut Zielke

Seite 07, 30, 31, 52, 53, 74, 75, 76



**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.**