



Die Mitglieder im VPI bringen gemeinsam rund 73.000 Güterwagen auf die Gleise. Das Foto zeigt wartende Güterzüge in der Einfahrgruppe des Rangierbahnhofes München Nord.

VPI

Starke Stimme für die Schiene

Vom vornehmlich technisch orientierten Fachverband zur breit aufgestellten Interessenvertretung der Wagenhalter: Der VPI hat sich in den vergangenen Jahren zu einer starken Stimme für den Schienengüterverkehr entwickelt. Ob Masterplan oder Zukunftsbündnis Schiene – der Verband setzt sich engagiert für gute Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr ein. Heute ist der Verband mit seinen zwei Säulen „Interessenvertretung“ und „Serviceleistung“ eine feste Bank für Halter und Werkstätten. Geschätzt wird der VPI auch als Herausgeber des europaweit maßgeblichen Instandhaltungsleitfadens für Güterwagen. Stetig steigende Mitgliederzahlen bestätigen seinen Kurs. Mittlerweile unterstützt der Verband 238 Mitgliedsunternehmen bei der Weichenstellung für die Fahrt in die Zukunft.

Die Bahnstrecke Hamburg – Berlin kennt der VPI-Vorsitzende Malte Lawrenz gut. Der Vorsitzende des in Hamburg ansässigen Wagenhalterverbandes schickt zwar keine Güterwagen auf die Strecke, sorgt aber mit Präsenz in der Hauptstadt dafür, dass die Interessen der Wagenhalter in Berlin Gehör finden. Gemeinsam mit den Mitarbeitern des Verbandes und Experten aus den Mitgliedsunternehmen setzt er sich für eine Stärkung des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Schiene ein. Bei der Erarbeitung des Masterplans Schienengüterverkehr ebenso wie aktuell im Zukunftsbündnis Schiene oder in den vielen weniger bekannten Fachgremien. Schwerpunkte legt der Verband auf die Themen Innovation und Digitalisierung, faire Wettbewerbsbedingungen sowie Ausbau der Infrastruktur.

Im Fokus: Digitalisierung und Automatisierung

Ganz besonderes Augenmerk richtet der Verband auf die Felder Digitalisierung und Automatisierung. Für den VPI sind sie Schlüsselfaktoren, die den Sektor entscheidend nach vorn bringen. Seine Mitgliedsunternehmen haben sich auf den Weg gemacht und digitalisieren ihre Assets zügig.

Für den VPI ist jedoch klar: Spürbare Effizienzsteigerung im Schienengüterverkehr kann nur in einer gemeinsamen sektoralen Anstrengung gelingen. Dafür benötigt die Schiene politischen Rückenwind und finanzielle Förderung des Bundes. Das gelte für den Infrastrukturausbau ebenso wie für die Innovationsförderung, so Lawrenz. Als wichtiges Zukunftsthema sieht der Verband die – europaweite – Einführung

der Digitalen Automatischen Kuppelung. „Die hängt zwar im wahren Sinne des Wortes am Wagen, von den Effekten profitiert aber die gesamte Branche“, betont Lawrenz. Hier will sich der VPI für Lösungen einsetzen, die die Investitionslast nicht allein den Haltern aufbürden.

In Berlin bewegt sich nach Lawrenz' Einschätzung vieles in die richtige Richtung. Die Nagelprobe aber sei, ob den Willensbekundungen Taten folgen. Das gelte beispielsweise für das bereits 2017 als Sofortmaßnahme angekündigte Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, dessen Finanzierung im Bundeshaushalt 2020 noch immer offen ist.

Stark gemacht hat der Verband sich in den vergangenen Jahren in Berlin ebenfalls beim Thema „Lärm“ und hat hier viel Überzeugungsarbeit geleistet – gegenüber Betroffenen und Politik, aber auch den Mitgliedsunternehmen. Mittlerweile haben die im VPI organisierten Halter ihre Flotten zu 82 Prozent auf die lärmindernden Flüsterbremsen umgestellt, bis Ende 2020 wird das Lärmziel einer kompletten Umstellung erreicht sein. Die Halter hätten verstanden, dass sie Verantwortung tragen für die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs – und geliefert, so Lawrenz.

Gleichzeitig habe der Verband dafür sorgen können, dass Betroffene und Politik sehen: Dieser Prozess muss so gestaltet werden, dass der Verkehrsträger Schiene wettbewerbsfähig bleibt.

Regularien, Gesetze, Normen: VPI bringt Expertise

Die Interessenvertretung in Berlin ist eine Säule der Verbandsarbeit. Ebenso wichtig sind Serviceleistungen für die Mitglieder und das Engagement in den Gremien des Sektors. AVV, TSI oder viertes Eisenbahnpaket – Regularien, Gesetze und Normen entscheiden darüber, ob der Verkehr auf der Schiene rollen und wachsen kann.

Aktuell setzen sich die Vertreter des VPI in mehr als 70 Arbeitsgruppen für effiziente, sichere und praxistaugliche Lösungen auf dem Weg zur Schiene 4.0 ein. Der Verband begleitet Gesetzesvorhaben mit fachlicher Expertise und nimmt deren Konsequenzen ins Visier. Seinen Mitgliedsunternehmen bietet der VPI Unterstützung bei der praktischen Umsetzung veränderter Regularien.

Zum Beispiel mit einem neu aufgesetzten Schulungsprogramm, das über Neuerungen beim AVV informiert und das notwendige Wissen zur Anwendung in der Praxis vermittelt.

Erfolgsgeschichte VPILF

Europaweit geschätzt wird der VPI für seinen Instandhaltungsleitfaden, den VPILF. Der Verband hatte 2006 in einem Kraftakt mit Experten aus seinen Mitgliedsunternehmen die erste Ausgabe des Leitfadens veröffentlicht. Damals galt es, schnell einen Ersatz für das bis dato genutzte Regelwerk der

Staatsbahnen auf die Beine zu stellen, das den privaten Wagenhaltern für ihre neuen Aufgaben und Verantwortungen als ECM nicht mehr zur Verfügung stand. Seitdem sind sowohl der Leitfaden als auch der Kreis der Bezieher stetig gewachsen – national wie international. Heute liegt er in 13 Sprachen vor und hat sich zum europäischen Standard entwickelt. Über 500 Unternehmen und Institutionen beziehen den Leitfaden, 190 Werkstätten nutzen ihn. „Hast du VPI?“, gilt inzwischen europaweit ganz selbstverständlich als Frage nach hochwertigem, verlässlichem Instandhaltungsmanagement für Güterwagen.

Neue Servicegesellschaft

Zum Jahresbeginn 2019 hat der VPI die „VPI European Rail Service GmbH“ gegründet. Unter der Führung von Geschäftsführer Joachim Wirtgen produziert sie künftig den bewährten Leitfaden. Mit diesem Schritt will der Verband Transparenz, Qualität und die europäische Ausrichtung des Leitfa-

dens weiter ausbauen. Nicht nur der Name des Leitfadens wird internationaler: „VPI European Maintenance Guide“, kurz VPI EMG. In die Erstellung seiner Module werden verstärkt Experten aus der gesamten europäischen Schienengüterverkehrs-Branche eingebunden – Wagenhalter ebenso wie Werkstätten, Hersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ziel ist es, die Integration nationaler Spezifika der Waggontechnik in die einzelnen Module weiter auszubauen.

Die Aufgaben werden dem Verband nicht ausgehen, da ist sich Lawrenz sicher. Deutschland braucht die Schiene, um die Herausforderungen wachsender Transportmengen zu bewältigen und gleichzeitig beim Klimaschutz voranzukommen. Moderne Güterwagen aufs Gleis zu bringen, die sich in die Supply Chains der Zukunft einbinden, ist Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr. „Der VPI wird diesen Prozess mitgestalten und die Perspektive der Wagenhalter einbringen“, sagt Lawrenz. ■

Der VPI: Deutschlands Wagenhalter-Verband

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten – unter diesem Namen hoben 1921 Unternehmen der chemischen Industrie den VPI aus der Taufe. Als private Halter von Güterwagen benötigten sie eine Interessenvertretung gegenüber der damaligen Staatsbahn, der Reichsbahn. Die privaten Halter von Eisenbahngüterwagen, heute überwiegend Vermietgesellschaften, bilden nach wie vor den Kern des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. Gemeinsam bringen sie rund 74.000 Güterwagen aufs Gleis.

Ihre Flotten bewegen gut die Hälfte der Güter, die auf Deutschlands Schienen transportiert werden. Daneben gehören dem VPI Betriebe der chemischen Industrie und der Mineralölwirtschaft als Wagenmieter an. Auch Werke für den Neubau, den Umbau und die Instandhaltung von Güterwagen sind Mitglieder des Verbandes.

Quelle: Privatbahn Magazin 19.07.2019