



JAHRESBERICHT // 2018



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.



JAHRESBERICHT 2018 //

Vorwort 4

1

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

Den Schienengüterverkehr von morgen gestalten

„Zukunftsbündnis Schiene“ 10
Enak Ferlemann: Innovationspotenzial
auf die Schiene bringen 14
Masterplan
Schienengüterverkehr 17

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

Digitalisierung und Innovation
in der Praxis 20
Präsent im politischen Berlin 27
Medienecho 29
Branchentreff
VPI-Veranstaltungen 30

2

DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

Weichen stellen für eine Trendwende

Stagnierender Marktanteil
statt Wachstum 38
Beispiel Nachbarländer:
Politik pro Schiene bringt Erfolge .. 38

DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

Veraltete Infrastruktur
bremst SGV aus 39
Steigende Investitionen des Bundes:
ein gutes Signal 40
Externe Kosten treiben
die Preise im SGV in die Höhe 41

3

LEISE BAHN //

Hörbare Erfolge

Endspurt:
82 Prozent bereits leise 46
2020+: Lärminderung bleibt
ein Thema des Sektors 46
Leise Bahn –
ein europäisches Projekt 48

4

TECHNIK UND RECHT //

Sichere und effiziente Lösungen

4. Eisenbahnpaket
stärkt die ERA 54
AVV: Entwicklungen 2018 56
Technische Kommission 58
19. Technische
Informationsveranstaltung 60

5

VPILF GOES EUROPE //

Modernes Instandhaltungsmanagement

VPILF – Erfolgsmodell
und Branchenstandard 66
FtB – gefragter
Qualitätsnachweis 68
Die VERS:
neuer Herausgeber des VPILF 70

6

VPI INTERN //

Der Verband im Überblick

Mitgliederentwicklung 77
Beirat & TK 80
Arbeitsgremien 82
VPI-Mitglieder 88
Fahrzeuginstandhaltungswerke ... 92
Abkürzungsverzeichnis 96
Impressum & Kontakt 98

VORWORT //

**JETZT HANDELN FÜR
MEHR VERKEHR AUF DER SCHIENE**



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

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Bundesregierung will mehr Güter auf die Schiene bringen. Das ist gut so – und gleichzeitig überfällig. Nun kommt es darauf an, ob der Bund den Willensbekundungen konkrete Taten folgen lässt. Die Liste der Aufgaben, die vor uns liegen, ist nach wie vor lang. Auf einem der vorderen Plätze steht für mich das bereits 2017 als Sofortmaßnahme angekündigte Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, dessen Finanzierung im Bundeshaushalt 2020 noch immer offen ist. Für mich eine Nagelprobe für die Ernsthaftigkeit der angekündigten Verkehrswende im Gütertransport.

Innovationen sind der Schlüsselfaktor für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr. Die privaten Wagenhalter haben diese Herausforderung angenommen – mit erheblichen Investitionen in ihre Flotten und zukunftsweisenden Initiativen, etwa zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Die europaweite Migration der DAK gilt als Herzstück des anstehenden Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesses. Ein komplexer und finanziell herausfordernder Prozess, den der VPI in Zukunft engagiert begleiten wird. Mehr zum Engagement des Sektors können Sie in unserem Sonderteil ab Seite 20 lesen.

Darüber hinaus bietet Ihnen unser Jahresbericht Einschätzungen, Berichte und Zahlen zu den Entwicklungen des vergangenen Jahres – im Sektor und in unserem Verband. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Herzlichst Ihr

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

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

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

INNOVATION IST DER SCHLÜSSELFAKTOR FÜR EFFIZIENZ IM SCHIENENGÜTERVERKEHR





DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR VON MORGEN GESTALTEN

Die Schiene spürt Rückenwind: Der im März 2018 vorgestellte Koalitionsvertrag der Bundesregierung weist dem umweltfreundlichsten Verkehrsträger eine Schlüsselrolle für Mobilität und den Güterverkehr der Zukunft zu. Nur mit einer starken Schiene könne das stetig wachsende Verkehrsaufkommen bewältigt und zugleich die selbst gesteckten Klimaschutzziele erreicht werden, so die Koalitionäre. Schienenmaut, Deutschlandtakt, eine energische Innovationsförderung: die Regierungsparteien haben sich für die 19. Legislaturperiode erstmals eine umfangreiche To-do-Liste ins Aufgabenheft geschrieben und darin die Kernforderungen der Bahnbranche aufgenommen.

Erstmalig hat die Bundesregierung einen Schienenbeauftragten eingesetzt. Ein gutes Signal: Die Schiene hat mehr Gewicht in Berlin. Dieses „Open Window“ für die Anliegen des Schienengüterverkehrs gilt es zu nutzen. Der VPI stand 2018 im regen Austausch mit Politik und Bundesverkehrsministerium, um den Weg zu mehr Wachstum auf der Schiene mitzugestalten – gemeinsam mit den Akteuren des Sektors aus Verbänden und Unternehmen.

DAS „ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE“

Schon bei ihrem ersten Treffen im Juni 2018 setzten der neue Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und die acht führenden Bahnverbände Zeichen und schmiedeten ein „Zukunftsbündnis Schiene“. Mit dabei der VPI. Das gemeinsame Ziel des Bündnisses ist ehrgeizig: eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 und spürbar mehr Güter auf der Schiene. Unter der Leitung des neuen Beauftragten der Bundesregierung für Schienenverkehr, Enak Ferlemann, arbeiten Politik, Wirtschaft und Verbände seit Oktober 2018 am neuen Schienenpakt.

Branche und Politik schmieden Masterplan für das Gesamtsystem Schiene

Das Zukunftsbündnis richtet den Blick auf das Gesamtsystem Schiene. Der 2017 verabschiedete Masterplan Schienengüterverkehr dient ihm als Vorbild: Analog zum Vorgehen beim Runden Tisch Schienengüterverkehr identifizieren Politik und Sektor in Arbeitsgruppen Maßnahmen, die die Schiene als Verkehrsträger stärken sollen – für den Personen- ebenso wie für den Güterverkehr. In einem zweiten Schritt folgen konkrete Umsetzungspläne. Am Ende des Prozesses soll ein „Schienenpakt“ stehen, hinter dem sich Branche und Politik versammeln. Das von Minister Scheuer vorgegebene Ziel ist kurz und bündig: der „Wow-Effekt“ für die Schiene. Integraler Bestandteil sollen Projekte sein wie die Realisierung des Netzausbaus für 740-Meter-Züge bis 2020, die Elektrifizierung von 70 Prozent des Schienennetzes sowie die Einführung der funkgesteuerten Signaltechnik ETCS.

Kernthemen des VPI: Innovation und Lärmemission

Sechs Arbeitsgruppen erarbeiten seit Ende 2018 das Fundament des „Schienenpakts“. Der VPI konzentriert sein Engagement im Zukunftsbündnis auf die Themen des Güterverkehrs und bringt hier die Anliegen der Wagenhalter ein. Im Vordergrund stehen Innovation, Digitalisierung und Automatisierung sowie die Lärminderung.



In der AG 4 „Lärmemission senken“ hat der VPI-Vorsitzende Malte Lawrenz den Co-Vorsitz übernommen und steuert gemeinsam mit Dr. Jens Klocksinn vom BMVI die Lärm-Thematik im Zukunftsbündnis. Hier steht inzwischen nicht mehr allein der Güterwagen im Mittelpunkt der Diskussion, sondern auch die Infrastruktur, die Lok sowie der Lärm von Schienen-Baustellen. Gemeinsam suchen die Mitglieder der AG nach Ansätzen, den Lärm weiter zu senken und gleichzeitig einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr sicherzustellen.

Die AG 5 „Digitalisierung, Automatisierung und Innovation fördern“ behandelt das Schlüsselthema für einen attraktiven, zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Ohne einen spürbaren Innovationsschub kann es kaum gelingen, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs signifikant zu steigern. Der in 2017 von Sektor und Politik erarbeitete Masterplan Schienengüterverkehr hat hier bereits wichtige Themen gesetzt und Maßnahmen festgezurr. Anliegen des VPI ist es, diese auch im Rahmen des Zukunftsbündnisses zu verankern und, wo nötig, weiterzuentwickeln. Hierzu zählen etwa das angekündigte Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ und der Aufbau einer Forschungsstelle für die Schiene.

Die dritte Arbeitsgruppe, die AG 1 „Deutschland-Takt einführen“, befasst sich auf den ersten Blick vor allem mit den Belangen des Personenverkehrs. Ein vertakteter Schienenverkehr wird jedoch massiv in die Verteilung und Organisation der Trassenkapazitäten eingreifen – und damit auch den Güterverkehr betreffen. Unsere Branche ist deshalb gut beraten, ihre Interessen frühzeitig einzubringen. Und das heißt vor allem, das in diesem Zusammenhang immer wieder vorgebrachte Schlagwort „Systemtrassen“ zu konkretisieren und mit den Anforderungen des Schienengüterverkehrs abzugleichen. Der VPI hat deshalb 2018 auch die AG 1 mit einem Vertreter besetzt.

Seit Anfang 2019 tagt die nachträglich hinzugefügte AG 6 „Fachkräfte“, ebenfalls mit Beteiligung des VPI. Denn der Fachkräftemangel ist schon lange mehr als ein Lokführer-Mangel. Alle Unternehmen des Sektors, auch die Wagenhalter, spüren, vor welchen Herausforderungen die Branche steht, qualifiziertes Personal zu gewinnen. Grundsätzlich gilt: Die Bahnbranche muss als Arbeitgeberin wieder an Attraktivität gewinnen.

Die Arbeit aller Arbeitsgruppen wird in 2019 fortgeführt. Die Ergebnisse sollen im Laufe des Jahres dem Lenkungskreis vorgelegt werden. Seine 28 Mitglieder aus Politik, Wirtschaft und Verbänden fügen diese zum „Schienenpakt“ zusammen.

DIE THEMEN DES „ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE“

// **Deutschland-Takt einführen (AG 1)**

mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen für direktere, vertaktete Verbindungen im Nah- und Fernverkehr, an denen sich der Ausbau der Infrastruktur orientiert.

// **Kapazitäten ausbauen (AG 2)**

für eine zuverlässigere Bahn: Milliardeninvestitionen in Netz, Technik (ETCS) und Elektrifizierung (bis 2025: 70 Prozent des Schienennetzes).

// **Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken (AG 3)**

für eine flexiblere Bahn: weiterentwickelte Regeln zur Trassenvergabe und -preisgestaltung, Interoperabilität von Tarifen für vernetzte Angebote.

// **Lärmemissionen senken (AG 4)**

für eine leisere Bahn: Lärmschutz am Gleis und Einsatz leiserer Züge, damit die Bahn für alle ein guter Nachbar ist.

// **Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen fördern (AG 5)**

für eine modernere Bahn: autonomes Fahren auf der Schiene, Elektromobilität (z. B. Brennstoffzellentechnik).

// **Fachkräfte gewinnen (AG 6)**

für einen attraktiven Arbeitgeber Bahn: Im Wettbewerb um Nachwuchs- und Fachkräfte punkten.

DAS INNOVATIONSPOTENZIAL GEMEINSAM AUF DIE SCHIENE BRINGEN

VON ENAK FERLEMANN



Enak Ferlemann

ist Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr und Mitglied des Deutschen Bundestages.

Für einen wettbewerbsfähigen und zukunftsfesten Schienengüterverkehr brauchen wir Innovationen. Und es gibt auch schon zukunftsweisende Ideen, nun geht es darum, diese umzusetzen. Der Güterwagen spielt dabei eine wichtige Rolle. Darum hat das BMVI zusammen mit der beauftragten Arge aus DB Cargo AG und VTG AG im Projekt „Innovativer Güterwagen“ untersuchen lassen, wie ein moderner Güterwagen energieeffizient, lärmarm und kostengünstig konstruiert sein sollte. Die Ergebnisse zeigen, dass im Schienengüterverkehr ein beträchtliches Innovationspotenzial vorhanden ist, das es gilt zu nutzen und weiterzuentwickeln. Jetzt ist es wichtig, dieses Potenzial zügig auf die Schienen zu bekommen. Hier ist der Sektor gefordert und in der Verantwortung, um Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu erhöhen.

Gleichzeitig müssen wir gemeinsam schauen, wie wir den Schienengüterverkehr und insbesondere auch den Güterwagen zukunftsfähig machen. Digitalisierung und Automatisierung sind darum die Kernthemen im Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, welches das BMVI und der Sektor 2018 gemeinsam entwickelt haben. Aus dem Bundesprogramm sollen Betriebserprobungen und Markteinführungen gefördert werden. Zum Beispiel könnte man einen autonom fahrenden Güterzug auf der Schiene testen, ein Pilotprojekt zur Digitalen Automatischen Kupplung durchführen oder die Instandhaltung von Güterzügen digitalisieren. Wir brauchen den modernen Schienengüterverkehr als Rückgrat für ein leistungsfähiges Verkehrs- und Logistiksystem.





MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Kosten reduzieren, eine leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen, die Digitalisierung und Automatisierung vorantreiben: Der 2017 gemeinsam von Branche und Politik erarbeitete Masterplan hat klare Ziele definiert, um den Schienengüterverkehr grundlegend zu modernisieren und seine intermodale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Insgesamt zehn Themenfelder umfasst die Roadmap des Sektors. Sie ordnet Zuständigkeiten und Aufgaben zu und definiert Zeithorizonte.

Die Stärkung des Schienengüterverkehrs – ein permanenter Prozess

Die Umsetzung des Masterplans ist ein Prozess, den es permanent zu überwachen und nachzusteuern gilt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr kam deshalb auch 2018 mehrfach zusammen und wird dies weiter tun. Der Austausch zwischen Politik, Wissenschaft und Unternehmen bleibt wichtig und sorgt dafür, dass neue Entwicklungen aufgenommen werden. Zusätzlich kommt seit 2018 regelmäßig ein Monitoring-Kreis unter Federführung von VDV und BMVI zusammen, der über die Fortschritte bei der Umsetzung des Masterplans wacht. Der VPI bringt in beiden Gremien den Blick und die Anliegen der Wagenhalter ein.

Erste Erfolge:

- // Halbierung der Trassenpreise
- // Gleisausbau für 740-Meter-Züge
- // verbessertes Baustellenmanagement

Trassenpreishalbierung und Gleisusbau für 740-Meter-Züge

2018, im Jahr eins nach der Verabschiedung des Masterplans, haben sich die Beteiligten an die Umsetzung erster Vorhaben gemacht. Einer der großen Erfolge ist die Absenkung der Trassenpreise. Der Startschuss fiel Mitte 2018: Mit einem Bundeszuschuss von 175 Millionen Euro für das zweite Halbjahr ist es gelungen, den Kostenfaktor Trassenpreis fast zu halbieren. Für die Folgejahre sind vom Bund weitere 350 Millionen Euro per anno zur Trassenpreissenkung eingeplant.

Fortschritte hat der Sektor auch bei Themen wie der Verbesserung des Baustellenmanagements erzielt. Ein weiterer wichtiger Erfolg: Nach langem Hin und Her hat die Bundesregierung im vergangenen Jahr das Programm für den schnellen Ausbau des deutschen Schienennetzes für 740-Meter-Züge in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Ein vom BMVI 2018 in Auftrag gegebenes Gutachten hatte den Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe auf 405 Millionen Euro kalkuliert und den Kosten-Nutzen-Faktor mit 4,8 als sehr hoch eingeschätzt. Die Ertüchtigung des Netzes für lange Züge ist nun endlich angelaufen.

Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ verspätet sich

Als wichtige Sofortmaßnahme hatte der Masterplan dem Bund die Auflage eines Programms „Zukunft Schienengüterverkehr“ ins Pflichtenheft geschrieben. Angekündigt worden waren von Seiten des BMVI für das Programm zur Förderung von Innovationsprojekten 500 Millionen Euro verteilt auf fünf Jahre. Die Unternehmen des Sektors hatten zugesagt, die gleiche Summe beizusteuern. Die Chance, beim Thema Innovation schnell Fahrt aufzunehmen, hat der Bund vertan: Für 2019 sind keine Haushaltsmittel für das Programm eingestellt worden. Diese sind nun vom BMVI für 2020 angekündigt. Zu hoffen ist, dass der Ankündigung tatsächlich die Umsetzung folgt. Das Ministerium beabsichtigt, 2020 mit 60 statt 100 Millionen Euro zu starten. Ebenso wenig vorangekommen ist bislang der flankierende Aufbau einer Förderlandschaft, um das Rollout von Innovationen sicherzustellen. Besser steht es um die Pläne zur Einrichtung einer Forschungsanstalt für den Eisenbahnsektor. Sie wird in 2019 am Standort Dresden ihre Arbeit aufnehmen. Dort soll unter anderem zu den Feldern Digitalisierung und Automatisierung der Schiene geforscht werden.



Wagenhalter legen vor bei Digitalisierung und Innovation

In das Feld der Wagenhalter fallen vor allem die Themen Digitalisierung, Automatisierung sowie Forschung und Innovation. Wer hier auf die Aktivität der VPI-Mitgliedsunternehmen im vergangenen Jahr schaut, wird feststellen: Die Halter haben die anstehenden Aufgaben mit großer Ernsthaftigkeit und sichtbaren Erfolgen angenommen. Hierzu gehören etwa die zügige Ausrüstung der Güterwagenflotten mit Telematik, die Beteiligung an Forschungsprojekten wie dem „Innovativen Güterwagen“ oder das Bekenntnis der Branche zur Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung. Auch die Standardisierung der Telematikschnittstellen wurde vorangetrieben. Sie schafft die Voraussetzung für die Digitalisierung von Prozessketten, etwa in der Instandhaltung.

Auf welche Weise die Mitgliedsunternehmen des VPI Digitalisierung und Automatisierung konkret vorantreiben und nutzen, möchten wir Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen.

DIGITAL UNTERWEGS: DIE FLOTTEN DER PRIVATEN HALTER SIND SMART

Die Schiene der Zukunft ist digital. Ob kontinuierliches Monitoring, automatisierte Auswertung von Daten oder transparente Prozesse – Güterwagen sind integraler Bestandteil einer erfolgreichen Digitalisierungsstrategie, die den Schienengüterverkehr einfacher und effizienter macht.



„Unsere Digitalisierungsstrategie ist agil angelegt. Neue Entwicklungen in der Telematik- und Sensortechnologie integrieren wir umgehend.“

Johann Feindert, CEO der GATX Rail Europe. Die international aufgestellte GATX hält in Europa eine Flotte von 23.500 Wagen zur Vermietung bereit.

Die privaten Wagenhalter gestalten diesen Prozess aktiv mit und statten ihre Assets zügig mit Telematikgeräten aus – große, international aufgestellte Unternehmen mit mehreren zehntausend Wagen ebenso wie kleinere Halter, die einen Wagenpark von einigen hundert Waggons vorhalten. Für jedes dieser Unternehmen gilt: Sie investieren beträchtlich in die digitale Zukunft der Schiene.



„Seit 2017 rüsten wir jeden Neuwagen mit Telematik aus. Unser Ziel für die ganze Flotte: komplett digitalisiert bis Ende 2022.“

Udo Hamann, Sprecher der Geschäftsführung bei der Aretz GmbH & Co. KG. Aretz betreibt einen Fuhrpark mit 3.000 Kesselwagen, vornehmlich für Kunden aus der Chemie, Petrochemie und Flüssiggasenergieversorgung.

Positive Effekte zeigen sich schon heute. Vernetzte Wagen machen die Supply-Chain transparenter. Kunden wissen via Datentransfer jederzeit, wo sich ihr Ladegut befindet, Sensoren geben Auskunft über den Zustand des Transportguts – beides wichtige Voraussetzung für die Integration der Schiene in moderne Logistikketten. Be- und Entladeprozesse können so optimiert und der Wagenumlauf erhöht werden. Auch die Instandhaltung der Wagen lässt sich vorausschauender und damit effizienter organisieren.



„OnBoard-Telematik mit Sensoren bietet unseren Kunden wichtige Informationen zum Ladungszustand – jederzeit und an jedem Ort.“

Tiberiu Buzás, Leiter Vertrieb bei European Rail Rent GmbH. Rail Rent vermietet 5.000 Flach-, Container-, Schiebewand- und Mineralölwagen an Kunden aus ganz Europa.

DAS SYSTEM SCHIENE IM BLICK: DER SEKTOR SETZT AUF DIE DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG

Leise, leicht, laufstark, logistikfähig, life-cycle-cost-orientiert – der Innovative Güterwagen ist auf dem Weg. Der Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS) hat als Practice-Group des Sektors den hierfür notwendigen Innovationsprozess erfolgreich angeschoben. Aktuell nehmen die 13 im TIS zusammengeschlossenen Unternehmen nun den nächsten Schritt in Angriff: die Innovativen Güterwagen zu einem Intelligenten Güterzug zusammenzufügen. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nachhaltig zu erhöhen, müssen Digitalisierungs- und Automatisierungsstrategien für den gesamten Zugverbund konzipiert werden, so die gemeinsame Überzeugung.

Herzstück des Intelligenten Güterwagens bildet die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Eine solche DAK mit integrierter Strom- und Datenbusleitung unterstützt zahlreiche Innovationen, die die Produktivität des Schienengüterverkehrs spürbar steigern. Hierzu gehören etwa die automatisierte Bremsprobe und Zugbildung oder eine zustandsorientierte Instandhaltung.

Die Unternehmen des TIS arbeiten derzeit engagiert an einer Migrationsstrategie. Dies beinhaltet die Verständigung auf eine europaweit einheitliche DAK sowie auf einen Standard für das Energie- und Datenmanagement im Güterzug. Der anstehende Prozess der flächendeckenden DAK-Einführung ist komplex und finanziell herausfordernd. Er bedarf aus Sicht des TIS deshalb neben sektoraler Initiative auch einer breiten politischen Unterstützung, um erfolgreich ausgerollt zu werden.



„Der Intelligente Güterzug kann dem Schienengüterverkehr einen enormen Produktivitätsschub verleihen. Sein Herzstück: die Digitale Automatische Kupplung.“

Jürgen Hüllen, Sprecher des Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS). Mehr zur Initiative des TIS unter www.innovative-freight-wagon.de

Im Technischen Innovationskreis (TIS) haben sich namhafte Unternehmen zu einer Practice-Group der Bahnbranche zusammengeschlossen:



PROZESSOPTIMIERUNG DURCH DIGITALISIERUNG: ZUSTANDS- ORIENTIERTE INSTANDHALTUNG

Wie lassen sich Wartungsarbeiten auf Basis digitaler Technologien besser planen, um Ausfallzeiten von Wagen zu minimieren? Für Wagenhalter ist dies eine zentrale Frage, um ihre Instandhaltungsprozesse vorausschauender und damit effizienter zu gestalten. So erprobt beispielsweise die VTG im Rahmen ihres Pilotprojekts mit dem schwedischen Start-up eMaintenance 365 die automatische, frühzeitige Erkennung von Radsatzschäden. Der harte schwedische Winter stellt eine besondere Belastung für das Material dar und sorgt dafür, dass erste Verschleißerscheinungen schneller zu schweren Schäden und damit Ausfällen führen als in gemäßigteren Breiten. Das ist sowohl für die VTG als auch für ihre Kunden mit Kosten und Verzögerungen verbunden.

Hier setzt das Pilotprojekt an, bei dem Daten genutzt werden, die der staatliche Infrastrukturbetreiber Trafikverket an zahlreichen Messpunkten erhebt. Überprüft wird die dynamische Radkraft, also der Druck, den das Rad auf die Schiene ausübt. Ein Rad mit beginnendem Verschleiß läuft unrund und belastet die Gleise ungleichmäßig – dies wird durch Sensoren automatisch erfasst. Auf Basis dieser Informationen können Prognosen über voraussichtliche Ausfallzeitpunkte der Waggonen abgeleitet werden. Die Verfügbarkeit lässt sich dadurch optimieren: Werden Radsatzschäden erkannt, bevor sie zur Stilllegung oder gar zu Ausfällen auf der Strecke führen, können die Instandhaltungsmaßnahmen wesentlich effizienter geplant werden – ohne dass es zu Transportunterbrechungen kommt.



„Dank digitaler Technologien lassen sich Schäden beheben, bevor sie zum Ausfall führen. Das macht den Schienengüterverkehr zuverlässiger und effizienter.“

Dr. Niko Davids, Chief Digital Officer der VTG





PRÄSENT IM POLITISCHEN BERLIN

Parlamentarisches Frühstück des VPI: Themenschwerpunkt Innovation

Zum Jahresauftakt 2018 lud der VPI die verkehrspolitischen Sprecher und Bahn-Experten der Bundestagsfraktionen zum Parlamentarisches Frühstück in die Hamburger Landesvertretung in Berlin. Der VPI nutzte die Gelegenheit, noch vor der Regierungsbildung mit den frisch gewählten Abgeordneten ins Gespräch zu kommen. Einer der Schwerpunkte: das Thema Innovation. Der VPI informierte über die Digitalisierungsoffensive und eigene Forschungsprojekte der Branche. Die Botschaft des Verbandes: Die privaten Wagenhalter arbeiten konsequent an der Umsetzung ihrer Verpflichtungen, die sie im vergangenen Jahr mit der Verabschiedung des Masterplans eingegangen sind. Nun komme es darauf an, dass die neue Bundesregierung ebenso ihren Beitrag leistet.

Wie im vergangenen Jahr stellte der VPI auch den aktuellen Stand der Umstellung der privaten Flotten auf die Flüsterbremse vor. Dass die Wagenhalter hier zügig vorankommen und das Ziel einer komplett leisen Flotte spätestens Ende 2020 erreichen dürften, fand große Anerkennung.

»DIE BAHNVERBÄNDE

DIE BAHNINDUSTRIE.
VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

VCD 
Mobilität für Menschen.

VPI
VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E.V.

 **Allianz
pro Schiene**

bundes | arbeits | gemeinschaft
BAGSPNV
schienen | personen | nah | verkehr

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

INEE Netzwerk
Europäischer
Eisenbahnen e.V.

„Die Bahnverbände“ – starke Allianz für die Schiene

Das gemeinsame Engagement des VPI mit den führenden Schienenverbänden in den vergangenen zwei Jahren hat sich gelohnt. Die drei Kernforderungen der Allianz, die Halbierung der Trassenpreise, die Einführung des Deutschland-Takts und ein nationales Forschungs- und Förderungsprogramm Schiene 4.0, stehen auf der politischen Agenda der Regierung. Die Trassenpreissenkung ist seit Mitte 2018 umgesetzt. Die acht Verbände wollen auch künftig Stärke für die Schiene zeigen, seit 2018 auch unter einem gemeinsamen Namen: „Die Bahnverbände“.

Die acht Bahnverbände werden als starke Phalanx für die Schiene wahrgenommen. Der neue Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer lud sie schon kurz nach seinem Amtsantritt im Sommer 2018 zu einem ersten Treffen ein. Das Ergebnis ist bekannt: Gemeinsam wurde bereits beim ersten Treffen das „Zukunftsbündnis Schiene“ aus der Taufe gehoben. Vereinbart wurde auch, dass sich die acht Bahnverbände und der Minister künftig jährlich treffen, um Fortschritte ebenso wie Hürden auf dem Weg zu einer starken Schiene zu besprechen.

MEDIENECHO

Das Thema Verkehr war im vergangenen Jahr präsent in den Medien wie nie. Der VPI nutzte das Interesse, um seine Themen und Anliegen in die Öffentlichkeit zu tragen. Fachmedien und schienenpolitische Berichterstatter in den überregionalen Zeitungen berichteten über Erfolge bei der Lärmsanierung der privaten Flotten ebenso wie über die Forderung nach der Einstellung von Haushaltsmitteln für das „Zukunftsprogramm Schiene“ oder die fachlichen Impulse des VPI-Symposiums zur Digitalisierung.

Eine Zusammenstellung der Medienresonanz 2018 finden Sie unter:

www.vpihamburg.de/news

Mit dem VPI-Newsletter aus erster Hand informiert

Unser digitaler Newsletter bietet Hintergründe und News aus dem Sektor und hält über die Aktivitäten des Verbandes auf dem Laufenden. Positive Resonanz und hohe Klickraten zeigen: Innerhalb wie außerhalb des Verbandes besteht großes Interesse an Informationen aus erster Hand. Die Zahl der Abonnenten aus Unternehmen, Politik und Medien am Newsletter ist in 2018 stetig gestiegen. Mit einer Sonderausgabe haben wir Ende 2018 über die Gründung der VPI European Rail Service GmbH informiert – erstmals auch in Englisch und Französisch.

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



BRANCHENTREFF BEIM VPI

Neujahrsempfang und 8. VPI-Symposium

Es ist mittlerweile gute Tradition, dass die Branche sich zum Jahresauftakt beim Neujahrsempfang des VPI in Hamburg trifft. 290 Gäste nutzten im vergangenen Jahr nicht nur die Gelegenheit zum Netzwerken, sie verschafften sich auf dem Fachsymposium am folgenden Tag auch einen Überblick über die Herausforderungen, die aktuell vor dem Sektor liegen. Redner aus Politik, Unternehmen und Forschung präsentierten auf dem 8. VPI-Symposium zum Thema „Digitale Projekte“ ihre Einschätzungen und Erfahrungen aus der Praxis.

Veranstaltungsimpressionen 2018

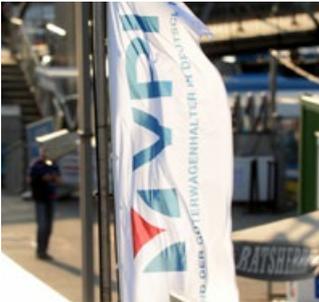


Get Together auf der Rickmer Rickmers

Zur Jahresmitte ist im Terminkalender der Branche unsere Technische Informationsveranstaltung (TIV) und das anschließende „Get Together“ gesetzt. Bei bestem Wetter genossen die zahlreichen Gäste 2018 maritimes Hamburger Ambiente auf der Rickmer Rickmers und gute Gespräche.

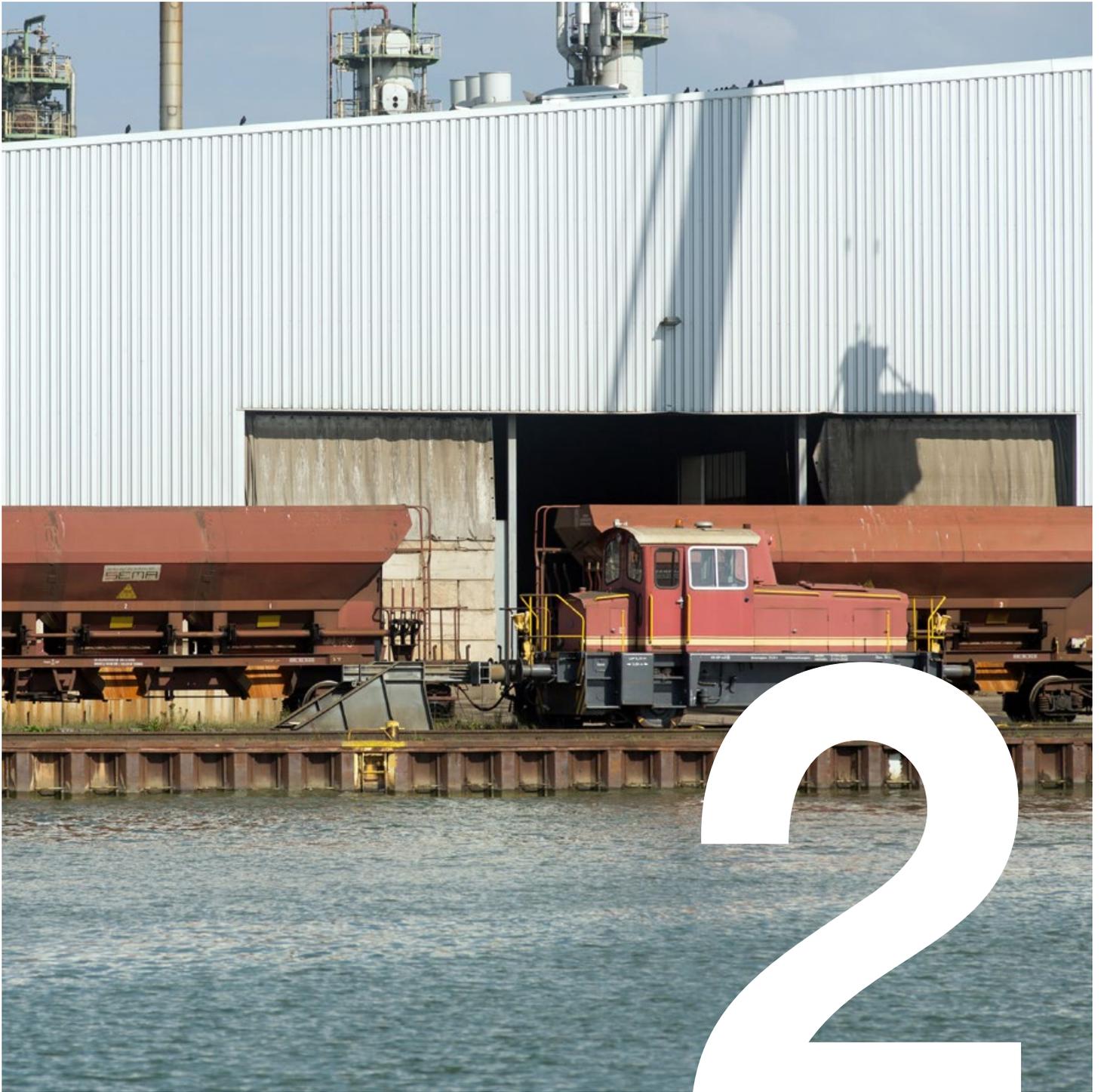


Impressionen von der Rickmer Rickmers



DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

NACHHALTIGER GÜTERTRANSPORT HEISST: VORFAHRT FÜR DIE SCHIENE





DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

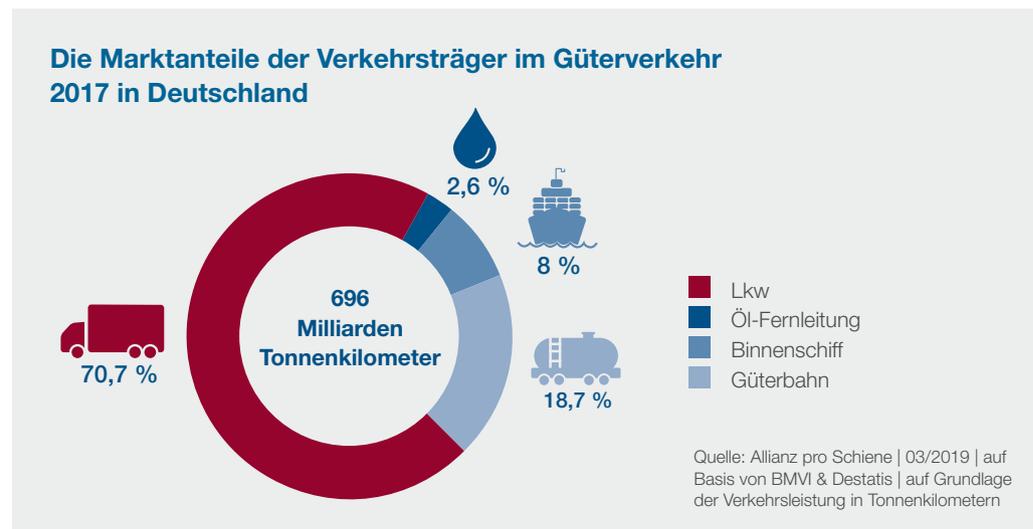
WEICHEN STELLEN FÜR EINE TRENDWENDE

Deutschland braucht eine Verkehrswende, die auf die Schiene setzt. Die Argumente für den Ausbau ihres Marktanteils sind überzeugend und bekannt: Die Schiene transportiert Güter so umweltfreundlich und sicher ans Ziel wie kein anderer Verkehrsträger. In puncto CO₂-Emission, Energiebilanz, Feinstaubbelastung ist sie der Straße weit voraus.

Dennoch: Die Schiene steht im harten Wettbewerb mit der Straße noch immer hinten an. Das gilt sowohl direkt am Markt als auch bei der Vergabe von Förder- und Investitionsmitteln durch die Politik. Ein Blick auf die Zahlen macht deutlich, dass wir von einer Trendwende noch weit entfernt sind. Der Marktanteil der Schiene am Gütertransport stagniert – und das auf niedrigem Niveau.

Stagnierender Marktanteil statt Wachstum auf der Schiene

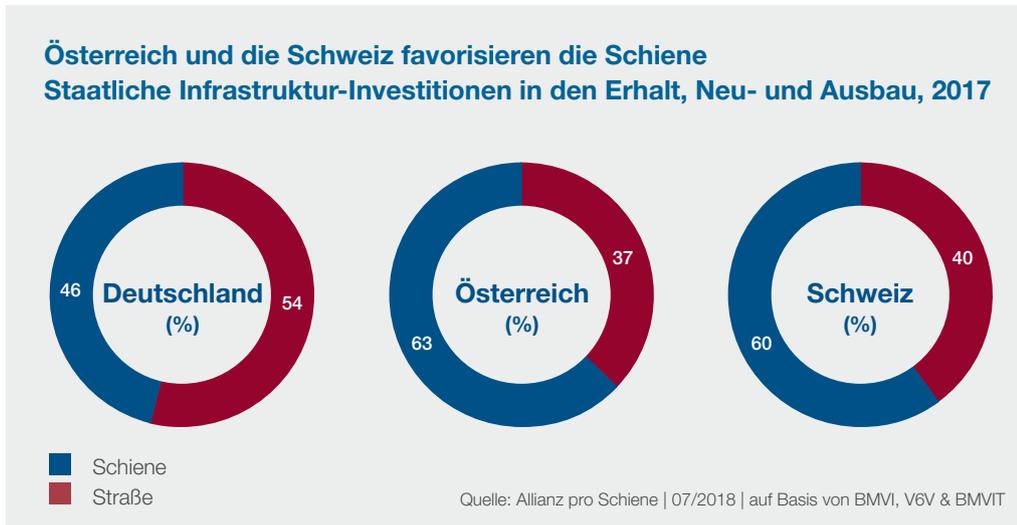
Beim Marktanteil kommt die Schiene nicht vom Fleck: Mit 18,7 Prozent sank der Anteil des Schienengüterverkehrs am Verkehrsträgermix 2017 um 0,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr 2016. Ungebrochen dominiert der Lkw den Gütertransport in Deutschland: 70,7 Prozent betrug sein Marktanteil 2017. 313 Milliarden Tonnenkilometer wurden auf der Straße transportiert, auf der Schiene hingegen nur 112 Tonnenkilometer.



Vergleich mit Nachbarländern zeigt: Politik pro Schiene bringt Erfolge

Ein Blick auf die europäischen Nachbarländer zeigt: Es geht auch anders. Österreich und die Schweiz setzen mit Erfolg auf die Güterbahn. Der Schweiz ist es 2018 gelungen, das Wachstum im Gütertransport komplett auf die Schiene zu lenken. 40 Prozent betrug ihr Marktanteil 2017 in der Schweiz. Im angrenzenden Österreich wurden gut 30 Prozent des Gütertransports auf der Schiene abgewickelt. Die Verkehrswende ist in beiden Ländern politisch gewollt und mit entsprechendem finanziellem Engagement unterlegt.

Hieran mangelt es in Deutschland noch immer. Bei den Pro-Kopf-Investitionen liegen wir im europäischen Vergleich abgeschlagen auf den hinteren Rängen. Hinzu kommt: Die Schweiz und Österreich investieren im Vergleich zu Deutschland nicht nur ein Vielfaches in ihr Schienennetz, sondern auch mehr als in ihre Straßeninfrastruktur.



Veraltete Infrastruktur bremst den Schienengüterverkehr aus

Die seit Jahrzehnten mangelnde Bereitschaft zur Investition in die Schieneninfrastruktur führt heute in Deutschland zu Engpässen an Knotenpunkten und auf Hauptkorridoren. Im vergangenen Jahr kamen laut Auskunft des Schienenbeauftragten Enak Ferlemann 39,3 Prozent aller Güterzüge in Deutschland verspätet ans Ziel. Auch beim Thema Elektrifizierung hinken wir hinterher: Nur etwa 60 Prozent der Strecken waren 2018 mit Stromüberleitungen ausgestattet. Die überalterte Infrastruktur bremst nicht nur den deutschen Schienengüterverkehr aus, sondern belastet auch die Zuverlässigkeit des Verkehrs auf den europäischen Schienenkorridoren insgesamt. Wenn wir mehr Güter umweltfreundlich transportieren wollen, brauchen wir eine moderne, belastbare Infrastruktur.



Steigende Investitionen des Bundes: ein gutes Signal

Die Bundesregierung hat 2018 angekündigt, umsteuern zu wollen. Das BMVI hat ein Milliardenprogramm zur Elektrifizierung in Aussicht gestellt. Mit 1,65 Milliarden Euro ist der für 2019 verabschiedete Etat für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes gegenüber den Vorjahren gewachsen. Dennoch: Eine verkehrspolitische Trendwende bedeutet das nicht. Gleichzeitig steigen die Investitionen in die Straße rasant.

Für die Jahre 2017 bis 2019 plant der Bund 4 Prozent an Mehrausgaben für die Schieneninfrastruktur. Im gleichen Zeitraum sollen die Investitionen in die Straße um 45 Prozent wachsen. Noch nicht im Haushalt verankert, aber vom BMVI angekündigt ist ein Milliardenprogramm zur Elektrifizierung des Streckennetzes. Damit soll das im Koalitionsvertrag verankerte Elektrifizierungsziel von 70 Prozent bis zum Jahr 2025 erreicht werden.

Externe Kosten treiben die Preise im SGV in die Höhe

Externe Kosten wie Trassenpreise, Vorgaben zum Lärmschutz oder die EEG-Umlage belasten den Schienengüterverkehr erheblich. Die Folge: eine seit Jahren dramatisch auseinanderklaffende Preisentwicklung zwischen Schiene und Straße. Zwischen 2010 und 2017 stieg der Erzeugerpreisindex im Schienengüterverkehr um 13,2 Prozent, der Transport auf der Straße kletterte mit 7,4 Prozent nur etwa halb so schnell. Deshalb ist die Mitte 2018 erfolgte Halbierung der Trassenpreise ein wichtiger Schritt, um die Schiene im Kostenwettbewerb mit der Straße zu stärken.



LEISE BAHN 2020 //

DIE PRIVATEN HALTEN WORT: LEISE FLOTTEN BIS 2020





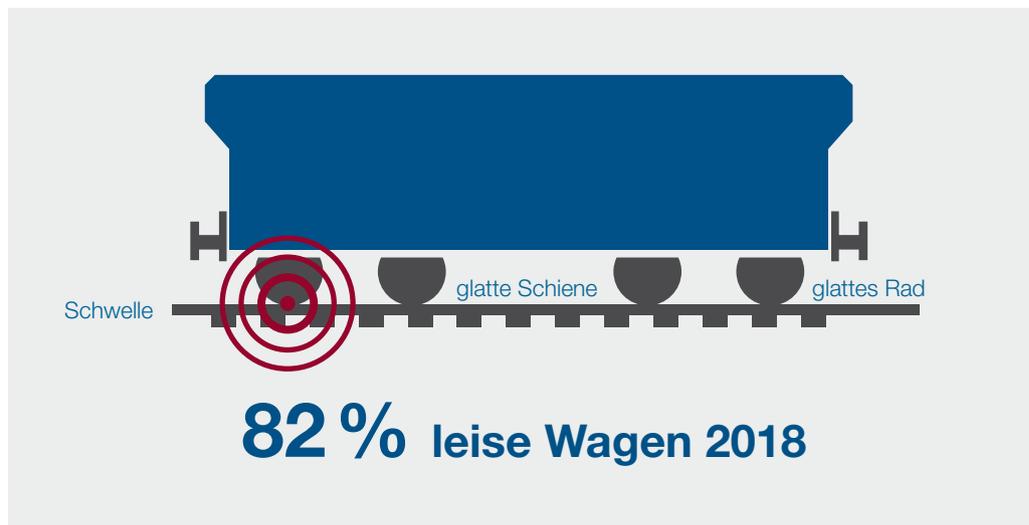
HÖRBARE ERFOLGE

Der Prozess der Flottenumstellung kommt in die Zielgerade: Ende 2020 werden sämtliche auf Deutschlands Schienen verkehrenden Wagen privater Halter leise fahren. Immer mehr Züge sind schon jetzt komplett mit Flüsterbremsen unterwegs. Ein großer Erfolg, der mit hohen Investitionen über die vergangenen Jahre verbunden war. Die Wagenhalter übernehmen mit ihrem Engagement Verantwortung für eine verbesserte Akzeptanz des Verkehrsträgers.

Die Diskussion um Bahnlärm bleibt dennoch ein Thema. Wie der Sektor den Lärm noch weiter senken kann, wird in Politik, Unternehmen und Verbänden lebhaft diskutiert. Das Gute: Alle Parteien reden miteinander und suchen nach Lösungen, die den Lärmschutz und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene berücksichtigen. Der VPI beteiligt sich – im Zukunftsbündnis Schiene ebenso wie im „Forum leise Bahn“ oder im direkten Gespräch mit Politik und Unternehmen.

Endspurt: 82 Prozent der Wagen bereits leise

Zum Stichtag 31. Dezember 2018 fuhren 82,0 Prozent der privaten Güterwagen mit Flüsterbremsen. Das ergab eine verbandsinterne Umfrage des VPI. Damit lagen die Halter zwei Prozent über dem für Ende 2018 prognostizierten Stand der Flottenumstellung. Auf Grundlage der für 2019 von den Unternehmen gemeldeten Planungen zur Umstellung des restlichen Wagenbestandes lautet die aktuelle Prognose: Die privaten Flotten werden bereits vor dem Stichtag 2020 komplett leise unterwegs sein.



2020+: Lärminderung bleibt ein Thema des Sektors

Die Halbierung der Lärmbelastung ab 2020 durch den Einsatz von Flüsterbremsen bringt uns einen großen Schritt voran. Sie bedeutet aber nicht das Ende der Anstrengungen für eine leise Bahn. Die Betroffenen fordern weitere Lärmsenkungen ein. Deutlich wurde aber im vergangenen Jahr: Der Blick richtet sich aktuell verstärkt auf das Lärminderungspotenzial, das Infrastruktur und Triebfahrzeuge bieten. Auch die Lärmquelle Schienenbaustelle wird zum Thema.

Zukunftsbündnis Schiene: Lärmziele für den „Schienenpakt“ definieren

Wie eine erfolgreiche Lärminderung über die Halbierung des Schienenlärms ab 2020 konkret aussehen kann, darüber diskutieren unter anderem die Mitglieder der AG 4 Lärm des Zukunftsbündnisses Schiene. Unter Leitung von Dr. Jens Klocksinn vom BMVI und dem VPI-Vorsitzenden Malte Lawrenz erarbeitet die Arbeitsgruppe seit Oktober 2018 in regelmäßigen Treffen Vorschläge, die 2019 Bestandteil des „Schienenpaktes“ werden sollen. Gemeinsam wird herausgearbeitet, welche Stellschrauben künftig den größten Effekt für weitere Lärmsenkungen versprechen. Dem VPI ist es dabei ein Anliegen, Lärminderung und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu verbinden.

Forum leise Bahnen: Dialog zwischen Politik, Sektor und Zivilgesellschaft

Ein weiteres Forum, das 2018 seine Arbeit aufgenommen hat, ist die von der Allianz pro Schiene organisierte „Plattform leise Bahnen“. Sie bringt ebenfalls relevante Akteure an einen Tisch, die sich die Lärmreduzierung zum Ziel gesetzt haben: Bundes- und Landespolitik, Wissenschaft, von Lärm Betroffene und die Schienenverkehrsbranche. Im Dialog wird nach Wegen gesucht, um auch nach 2020 weitere Fortschritte zu erreichen, insbesondere im Schienengüterverkehr. Der Austausch von relevanten Informationen zur Schienenverkehrslärminderung bildet dazu die Grundlage.

Der VPI nimmt aktiv an dem vom Umweltbundesamt und vom Bundesministerium für Umwelt geförderten Projekt teil und informiert die Teilnehmer über das Engagement der Wagenhalter. Mitgliedsunternehmen nutzten das Forum, um Initiativen zur Entwicklung und Anwendung lärmmindernder Technik wie den „Innovativen Güterwagen“ oder den „5L Demonstratorzug“ zu präsentieren.



Leise Bahn – ein europäisches Projekt

Auch auf europäischer Ebene ist die Debatte um Strategien zur Lärminderung vorangeschritten. Im Mittelpunkt der Diskussion stand 2018 die anstehende Revision der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“, kurz TSI Noise. Der VPI beteiligt sich auf nationaler Ebene in den entsprechenden Spiegelgruppen am Prozess. Im Januar 2019 konnte nach mehrjähriger intensiver Arbeit die fachlich-inhaltliche Diskussion auf EU-Ebene schließlich abgeschlossen und das Ergebnis im RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) verabschiedet werden. Jetzt stehen die Zustimmung durch die EU-Kommission und das Europäische Parlament an.

Paradigmenwechsel: TSI Noise soll auch für Bestand gelten

Die überarbeitete TSI Noise fokussiert auf den Ansatz der sogenannten „Quieter Routes“: Auf festgelegten Strecken sollen ab 2024 keine lauten Güterwagen – gleich ob Bestand oder Neubau – verkehren dürfen. Damit wird nicht weniger als ein Paradigmenwechsel in der Systematik der EU-Eisenbahnrechtssetzung vollzogen. Denn bislang galt der Grundsatz, dass die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ausschließlich auf neue Wagen anzuwenden sind. Jetzt werden die Bestimmungen der TSI erstmals auch auf den Bestand angewendet.

Dieser Ansatz hat aber auch aus anderen Gründen im Sektor für reichlich Kritik gesorgt. Seine Umsetzung erzeugt einen derart hohen Rangier- und Planungsaufwand, dass Zugläufe erheblich verlangsamt würden, lautet die einhellige Einschätzung. Die Folge wären Transportzeiten, die nicht mehr wettbewerbsfähig sind.

Schielenlärmenschutzgesetz versus „Quieter Routes“-Ansatz

Die von der RISC vorgeschlagene TSI-Revision steht mit ihrem „Quieter Routes“-Ansatz im Widerspruch zum deutschen Schienenlärmenschutzgesetz, das an Schärfe und Eingriffstiefe weit über die geplante europäische Rechtslage hinausgeht. Letztere verbietet den Einsatz lauter Güterwagen ab Ende 2020 grundsätzlich auf dem gesamten deutschen Schienennetz, nicht nur auf definierten „Quieter Routes“. Dies könnte – je nach juristischer Betrachtungsweise – als ein Verstoß gegen die Waren- und Dienstleistungsfreiheit in der EU angesehen werden. Nach den Signalen aus verschiedenen Teilen des europäischen Sektors ist mit einem entsprechenden Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland durchaus zu rechnen. Bis ein solches Verfahren abgeschlossen ist, dürfte allerdings die gesamte relevante Güterwagenflotte in Europa auf leise Bremssohlen umgerüstet sein. Der Gegenstand der Klage hätte sich im Sinne einer umfassenden Lärminderung damit bereits vor Urteilsfindung erledigt.

TECHNIK UND RECHT //

**WIR BRINGEN MIT
EXPERTENWISSEN PRAXISTAUGLICHE
LÖSUNGEN AUF DIE SCHIENE**





TECHNIK UND RECHT //

SICHERHEIT UND EFFIZIENZ FÜR DIE BAHN DER ZUKUNFT

Es gehört zu den Kernaufgaben des VPI, für gute technische und rechtliche Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr zu sorgen. Die engagierten Mitglieder und Mitarbeiter unseres Verbandes setzen sich bei zahlreichen Themen erfolgreich für sichere, effiziente und praxistaugliche Lösungen ein, die die Schiene als Verkehrsträger stärken. Mit juristischem Sachverstand und fundiertem Eisenbahnfachwissen beteiligen wir uns an der Diskussion über neue Gesetzesvorhaben und technische Standards, nehmen deren Konsequenzen in den Blick und unterstützen unsere Mitglieder bei der Umsetzung neuer nationaler wie internationaler Regularien. Zu komplexen Themen, etwa dem Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV), bieten wir Schulungen an und vermitteln das notwendige Wissen zur Umsetzung in die Praxis.

Das 4. Eisenbahnpaket der EU stärkt die ERA

Das 4. Eisenbahnpaket soll für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum sorgen. Dazu gehören auch die konforme Umsetzung technischer Normen und Verordnungen sowie die Übertragung nationaler Aufgaben an europäische Institutionen. Im vergangenen Jahr wurden die Grundlagen dafür geschaffen, die Zuständigkeit für Fahrzeugzulassungen von den nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden, in Deutschland dem EBA, hin zur Europäischen Eisenbahnagentur ERA zu verlagern. Die Umstellung erfolgt europaweit zum Stichtag 16. Juni 2019. Für Wagenhalter ist in diesem Zusammenhang wichtig: Anträge auf Zulassung für international verkehrende Fahrzeuge, die sogenannten Inbetriebnahmegenehmigungen (IGB), können dann nur noch bei der ERA in Valenciennes gestellt werden und nicht mehr beim EBA.

Fahrzeugzulassungen laufen jetzt europäisch

Die Genehmigungsverantwortung geht damit formal an die ERA über. Gleichzeitig ist aber nicht vorgesehen, hier eine entsprechende Personaldecke für den zusätzlichen administrativen Aufwand aufzubauen. Vielmehr ist geplant, auf die vorhandenen Verwaltungsexperten in den nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden zurückzugreifen. Im Ergebnis ist es also durchaus wahrscheinlich, dass in der Sache dieselben Personen die Anträge bearbeiten wie zuvor. Herrin des Verfahrens ist allerdings nicht mehr die jeweilige nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde, sondern die ERA.

One-Stop-Shop erleichtert Zulassungsverfahren

Als eine wesentliche Erleichterung der Verfahren wird ein sogenannter One-Stop-Shop (OSS) eingerichtet. Für Wagenhalter bedeutet das: Sämtliche Dokumente und Anträge werden künftig an einer zentralen Stelle eingereicht, es gibt nur noch einen einheitlichen Ansprechpartner für das gesamte Verfahren. Der OSS ist ein automatisiertes IT-Tool, für das sich die Antragsteller registrieren können. Um nach dem Stichtag 15. Juni 2019 einen reibungslosen Verwaltungsprozess bei Fahrzeugzulassungen zu gewährleisten, bietet die ERA sogenannte Shadow-Runs an. Seit Mitte 2018 konnten Halter Fahrzeugzulassungen



ohne rechtliche Wirksamkeit durchspielen und so Erfahrungen sammeln. Am Shadow-Run haben sich auch VPI-Mitgliedsunternehmen unter Einbeziehung des VPI beteiligt. Um diese Neuerungen den VPI-Mitgliedern verständlich zu machen und nahezubringen, hat der VPI gemeinsam mit der UIP 2018 einen Workshop organisiert, der rege nachgefragt wurde. Dieser Workshop diente als Ergänzung zu dem ebenfalls zum 4. Eisenbahnpaket angebotenen Workshop der ERA. Im Rahmen des VPI/UIP-Workshops konnte explizit und ausschließlich auf die Belange der Güterwagen eingegangen werden, die bei anderer Gelegenheit eher ein Randthema darstellten.

Serienzulassung künftig nicht mehr möglich

Bedauerlich ist aus Sicht des VPI, dass es bei der europäischen Rechtsetzung nicht gelungen ist, die nur in Deutschland bekannte und angewandte Serienzulassung in das 4. Eisenbahnpaket zu überführen. An ihre Stelle tritt die Typzulassung, allerdings mit etwas anderen Rahmenbedingungen. Bestehende Serienzulassungen nach deutschem Recht können aber auf Antrag des Inhabers durch das EBA in eine Typzulassung umgeschrieben und in das europäische Register ERATV eingetragen werden.

AVV Message Broker – Meilenstein für elektronischen Datenaustausch

Der Allgemeine Vertrag über die Verwendung von Güterwagen AVV entwickelt sich beständig weiter. Auch 2018 wurde eine Vielzahl von Änderungen und Anpassungen des AVV diskutiert und nach teilweise langwierigen Diskussionen zwischen den Verbänden verabschiedet. Hervorzuheben ist aus Sicht des VPI vor allem eine Neuerung: die Einführung des AVV Message Brokers.

Der Message Broker markiert einen Meilenstein auf dem Weg zu einem einheitlichen elektronischen Datenaustausch zwischen EVU und Wagenhaltern. Schrittweise werden mit dem neuen Tool vier Funktionalitäten des Informationsaustausches standardisiert und automatisiert angeboten, die bislang per Fax, E-Mail oder PDF gehandhabt wurden.

Im Einzelnen sind das:

// die Wagenliste,

// das Customer-Relationship-Management CRM,

// die Laufleistung,

// das Schadprotokoll.

Der Appell des VPI an alle beteiligten Vertragspartner ist, diese Angebote möglichst rasch und umfassend zu nutzen.

AVV-Schulungen – Theorie und Praxis sicher anwenden

Restlos ausgebucht! Mit jeweils 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern waren im vergangenen Jahr die zwei Schulungen des VPI zur Anwendung des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV) bei Kaminski Waggonbau in Hameln erneut stark nachgefragt. Die Zahl der Interessenten überstieg sogar die zur Verfügung stehenden Plätze. Der VPI wird deshalb das gemeinsam mit der UIP entwickelte Angebot 2019 erneut auflegen – mit aktualisierten und leicht modifizierten Inhalten. In die Weiterentwicklung des Schulungskonzepts fließen neben dem Feedback aus den bisherigen Schulungen auch die reichhaltigen Erfahrungen des französischen Partnerverbandes AFWP ein, der bereits seit vielen Jahren AVV-Schulungen erfolgreich anbietet.

Die zweitägigen Schulungen vermitteln und vertiefen Kenntnisse zum AVV, die die Anwendung des Regelwerks in der Praxis erleichtern. Bewusst wurde als Schulungsort ein Waggonwerk gewählt. Denn neben rechtlichen Themen stehen die Durchführung einer wagentechnischen Untersuchung sowie einer Bremsprobe direkt am Objekt auf dem Programm.

Zusätzlich zur Schulung stellt der VPI den Teilnehmern den „Praktischen Leitfaden zum AVV“ zur Verfügung. Dieses digitale Nachschlagewerk wurde 2018 gemeinsam mit dem AFWP erarbeitet. Es beantwortet knapp und verständlich die wichtigsten Fragen zum AVV und dient zur kompakten Nacharbeit der Schulung. Der Leitfaden kann von den Mitgliedern des VPI selbstverständlich auch ohne Teilnahme am Schulungsprogramm angefordert und genutzt werden.

Gut aufgestellt: die Technische Kommission des VPI

Wagenhalter, Werkstätten, verladende Industrie: In der Technischen Kommission des VPI sitzen Praktiker verschiedenster Fachgebiete. Sie bringen ihre Expertise und ihre unterschiedlichen Perspektiven auf technische Aufgabenstellungen in die Arbeit der Kommission ein. Das Ergebnis sind praxisnahe Lösungen für den Schienengüterverkehr, die zugleich sicher und effizient sind. Was in der TK erarbeitet wird, stößt nicht nur in Deutschland auf große Akzeptanz, sondern findet oftmals in ganz Europa Anwendung.

Obwohl 2018 fast die Hälfte der Kommissionsplätze neu besetzt wurde, ist es gelungen, die Fachkompetenz des Gremiums nahtlos sicherzustellen.

// Jakob Kudlinski (GATX) und Dominic Pister (BASF SE) folgten 2018 Rainer Kogelheide (GATX) und Michael Edinger (BASF SE) nach, die beide nach langjähriger Mitarbeit aus der TK ausschieden.

// Frank Sadowski (HVLE) hat 2018 aufgrund beruflicher Veränderungen seine Arbeit in der Kommission beendet. Seinen Platz übernimmt Valérie Nicaise (ERMEWA).

// Zusätzlich wurde Stefan Franke (VTG) durch den Beirat ebenfalls in die TK berufen.

// Rainer Kogelheide wird der Kommission mit einem Gaststatus weiterhin beratend zur Seite stehen.

Wir freuen uns über die Bereitschaft der neuen Kommissionsmitglieder, ehrenamtlich die wichtige Arbeit der TK fortzuführen.

Radsätze, ZfP, VPILF – breites Themenspektrum in 2018

In jährlich vier Sitzungen befassen sich die ehrenamtlichen Mitglieder mit zahlreichen wichtigen technischen Fragen und Weichenstellungen für den Sektor.

Schwerpunktthemen in 2018 waren:

- // Bewertung neuer Ansätze bei Zerstörungsfreien Prüfungen (ZfP-Verfahren)**
- // Bewertung und Veröffentlichung der VPILF-Module 01, 07 und 08**
- // Veränderungen der technischen und juristischen Rahmenbedingungen durch das 4. Eisenbahnpaket bei den überarbeiteten TSIs und dem neuen europäischen Zulassungsverfahren für Güterwagen**
- // Neue Erkenntnisse aus dem JNS-Ad-hoc-Committee zu Radsatzschäden**

Die Protokolle der TK-Sitzungen nebst Anlagen finden Sie online unter:

<https://www.vpihamburg.de/downloadbereich/mitglieder/techn-kommission>



19. TIV – Update zu technischen Neuerungen

Von den großen Themen wie Automatisierung und Digitalisierung bis hin zu sehr konkreten Fragen wie Inspektionsintervalle von Radsätzen bot die 19. Technische Informationsveranstaltung TIV wieder ein breit gefächertes Programm. Über 240 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen am 21. Juni 2018 zur VPI-Veranstaltung in die Kühne Logistics University in der Hamburger HafenCity und informierten sich über aktuelle Entwicklungen. Die Vorträge der TIV gelten unter Fachleuten mittlerweile als unverzichtbares Update zu technischen Neuerungen im Sektor.

Die Vorträge der 19. TIV finden Sie online unter:

<https://www.vpihamburg.de/downloadbereich/mitglieder/techn-infoveranstaltungen/19-techn-infoveranstaltung-juni-2018>

Veranstaltungsimpressionen TIV 2018



VPILF GOES EUROPE //

UNSER KONZEPT FÜR INSTANDHALTUNG SETZT STANDARDS – EUROPaweIT





VPILF GOES EUROPE //

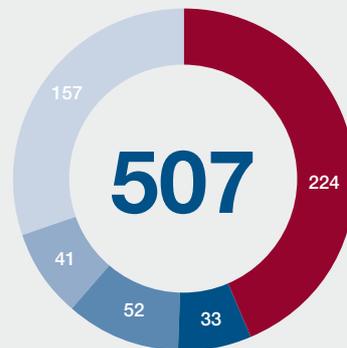
MODERNES INSTANDHALTUNGS- MANAGEMENT BAUT AUF DEN VPILF

Der VPI-Instandhaltungsleitfaden (VPILF) und die Fachtechnische Begutachtung (FtB) sind seit Jahren ein Erfolgsmodell. Sie gelten grenzübergreifend bei Haltern und Werkstätten als der Standard für die sichere Instandhaltung von Güterwagen. Die Zahl der Anwender wächst stetig. 507 Unternehmen nutzen mittlerweile das Instandhaltungskonzept des VPI, und das weit über den Kontinent hinaus. Zur europäischen Ausrichtung des Leitfadens gehört deshalb auch die Übersetzung in mittlerweile 13 Sprachen.

Zahl der Leitfadenbezieher in Westeuropa steigt

Besonders stark vertreten waren unter den Leitfaden-Beziehern bislang Halter und Werkstätten aus Mittel- und Osteuropa. Im vergangenen Jahr stieg vor allem die Zahl der Leitfadenbezieher in Westeuropa, insbesondere in Frankreich, Spanien und Italien, noch einmal an.

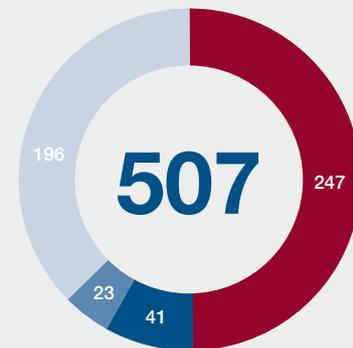
VPILF-Bezieher nach Tätigkeitsbereichen in 2018



- Werke
- Verlader
- Halter/ECM
- Bahnspediteure
- Andere

Stand: 31.12.2018

VPILF-Bezieher nach Ländern in 2018



- Deutschland
- Schweiz
- Österreich
- Andere

Stand: 31.12.2018

Kontinuierliche Weiterentwicklung sorgt für sichere Standards

Permanente Aktualität gehört zu den Qualitätsmerkmalen des VPILF. Die Rückmeldungen der Anwender sorgen für einen praxisorientierten Entwicklungsprozess des Leitfadens. Unser multinational zusammengesetzter Sicherheitstechnischer Arbeitskreis (STAK) und der Input aus sieben europäischen Unterstützerverbänden sichern den hohen fachlichen Standard.

Das Modul 07 – Bremse – wurde 2018 komplett überarbeitet und erstmalig in alle angebotenen Sprachen übersetzt. Inhaltlich wurde die Anzahl der Bremsbauarten im Modul erweitert und neue Bremskomponenten, zum Beispiel die Kompaktbremseinheiten, wurden aufgenommen.

Das Modul 08 – Digitaler Datenaustausch – wurde im vergangenen Jahr in der Version 3.1 veröffentlicht. Die Erweiterungen und Verbesserungen basieren auf dem zunehmenden Erfahrungsschatz mit dem Modul. Die Weiterentwicklung digitaler Schnittstellen gehört zu einer der wichtigsten Zukunftsaufgaben und wird auch in den kommenden Jahren die Arbeit am VPILF prägen. Sie muss vor dem Hintergrund der Herausforderung einer digitalisierten Supply Chain weit über die Kommunikation von technischen Daten eines Güterwagens oder Radsatzes hinaus gedacht werden.

Das Modul 01 – Allgemeines – wurde ebenfalls grundlegend überarbeitet und um einige Punkte erweitert. Insbesondere gibt es nunmehr deutliche Vorgaben zu den Voraussetzungen, die Werkstätten in puncto Ausrüstung und Befähigung erfüllen müssen, um das Instandhaltungssystem des VPILF sicher und fachgerecht anwenden zu können. Gleichzeitig sind klare Rahmenbedingungen zum Thema Messen beziehungsweise Messmittel in der Instandhaltung gesetzt worden.

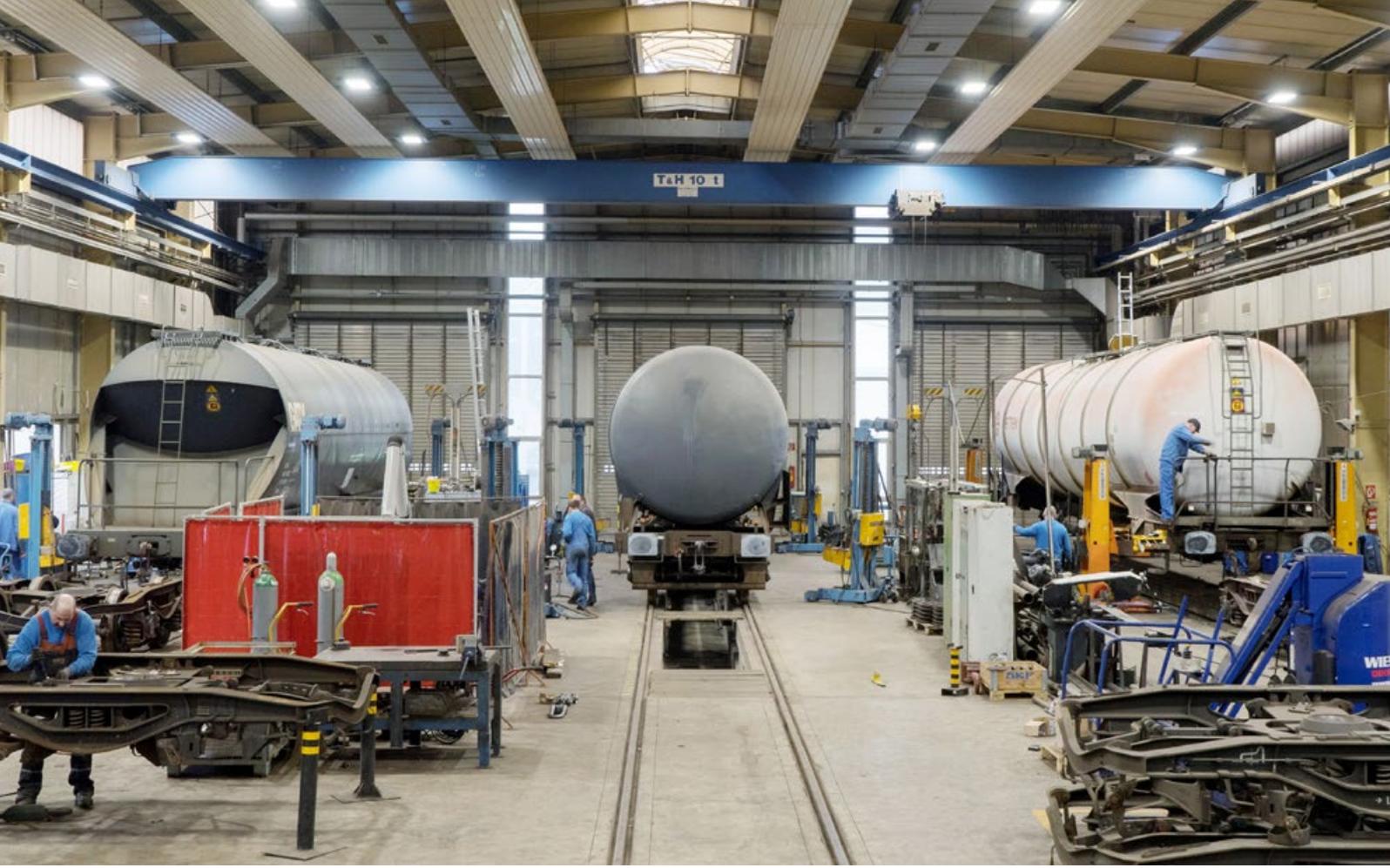
Fachtechnische Begutachtung: ein gefragter Qualitätsnachweis für Werkstätten

Ganz gleich in welchem europäischen Land ein Wagen zur Revision in die Halle rollt: Halter können sich darauf verlassen, dass in fachtechnisch begutachteten Werkstätten zuverlässig auf Basis des VPILF gearbeitet wird. Damit bieten wir Haltern einen wichtigen Baustein für die Erfüllung der EU-Anforderungen an ihr Instandhaltungsmanagement. Und erleichtern ihnen zugleich die Konformitätsbewertung der erhaltenen Leistung. Für Werkstätten ist ein erfolgreiches Audit ein gefragter Nachweis ihrer Qualität. Entsprechend hoch war auch im vergangenen Jahr die Zahl der erstmaligen Anfragen nach einer Fachtechnischen Begutachtung und Erteilung der VPI-Freigabe.

Im Einzelnen umfassten die insgesamt 86 Begutachtungen im vergangenen Jahr:

- // 45 Fachtechnische Begutachtungen**
- // 23 Kombiaudits (FtB + ECM-Zertifizierung)**
- // 15 Nachbegutachtungen**
- // 3 Erweiterungsaudits**

Wie wichtig die gründliche Prüfung für ein verlässliches Instandhaltungsmanagement ist, zeigen die in den nationalen Werkstätten oftmals sehr unterschiedliche technische Ausrüstung und die verfolgten Lösungsansätze. Um hier zu sicheren Einschätzungen und Urteilen zu kommen, tauschen sich die VPI-Auditoren auf ihrer internen Informationsplattform aus. Die einheitliche Systematik in den VPI-Audits zur Erteilung der VPI-Freigabe wird auch durch den zweimal im Jahr stattfindenden Erfahrungsaustausch (kurz ErfA) sichergestellt. Die regelmäßigen Rückmeldungen der Auditoren aus den Fachtechnischen Begutachtungun-



gen tragen wesentlich dazu bei, die Anforderungen des Return of Experience entsprechend der ECM-Verordnung abzudecken.

Die permanente Weiterentwicklung des Leitfadens lebt auch vom Feedback aus den europäischen Werken selbst. Mit der verstärkten Internationalisierung unseres Arbeitskreises Werke im vergangenen Jahr haben wir dafür Sorge getragen, dass die Umsetzung des VPILF in den freigegebenen Werkstätten europaweit besser begleitet und überwacht werden kann und nicht durch sprachliche Hürden behindert wird.

VERS: Instandhaltung europäisch denken

Zwölf Jahre nach Herausgabe der ersten Leitfaden-Ausgabe haben wir zum nächsten großen Schritt angesetzt und 2018 die Gründung der VPI European Rail Service GmbH (VERS) in Angriff genommen. Sie soll Transparenz und Qualität, vor allem aber die europäische Ausrichtung des VPILF stärken. Das Engagement vieler ehrenamtlicher Experten aus den Mitgliedsunternehmen des Verbandes und der Einsatz der VPI-Mitarbeiter haben sich gelohnt: Seit Januar 2019 ist unsere neue Servicegesellschaft VERS unter Leitung von Geschäftsführer Joachim Wirtgen am Start. Sie übernimmt als wirtschaftlich eigenständige GmbH künftig die Herausgabe des bewährten VPI-Leitfadens und die Durchführung der fachtechnischen Begutachtung von Werkstätten. Darüber hinaus wird sie Service-Leistungen wie Schulungen und Informationsveranstaltungen anbieten.

Die Schiene tickt international – und die VERS trägt dem Rechnung

Mit der organisatorischen Neuaufstellung sorgen wir dafür, dass unser Leitfaden für Instandhaltung den komplexen Anforderungen eines europaweiten Regelwerks auch künftig gerecht wird. Nicht nur der Name wird internationaler: VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG). In die Erstellung binden wir verstärkt Experten aus der gesamten europäischen Schienengüterverkehrsbranche ein. So stellen wir die Integration nationaler Besonderheiten der Waggontechnik in die einzelnen Leitfadenmodule sicher – und ermöglichen Wagenhaltern in ganz Europa, ihrer Verantwortung als ECM zu entsprechen.

Expertenwissen der Praktiker bleibt die Grundlage des Leitfadens

Von der Branche für die Branche – dieses Credo gilt auch für den neuen VPI-EMG. Seine Qualität und Aktualität fußen weiter auf dem Wissen von Haltern, Werkstätten und Herstellern. Ein international aufgestellter „Pool of Experts“ bürgt für den hohen fachlichen Standard. Regelmäßig durchgeführte Workshops sowie Fragebögen und Interviews sollen den „Return of Experience“ garantieren. Erheblich vergrößert wird der Kreis der Fachautoren, die – gegen eine angemessene Aufwandsentschädigung – am Leitfaden mitarbeiten. Damit stellt die VERS die Produktion des Leitfadens auf eine breite Basis.



QUALITY AND SERVICE FOR
MAINTENANCE //



www.vpi-vers.eu

Informationen zur VERS finden Sie auch unter: www.vpi-vers.eu

Auditoren des VPI/VAP/VPI Österreich

- // Dirk Adamczyk,
ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- // Alfred Meier,
WASCOSA AG (CH)
- // Andreas Barth,
GATX Rail Germany GmbH (DE)
- // Michael Mühlberg,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Markus Beintner (CH)
- // Renzo Rabufetti,
VTG Rail Europe GmbH (CH)
- // Flavien Bouters,
ATIR-RAIL (FR)
- // Jürgen Rauen,
ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- // Jan Dettmann,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Thomas Schulte-Zweckel,
TSZ-Rail (DE)
- // Jürg Fischer,
WASCOSA AG (CH)
- // Martin Stein,
GATX Rail Germany GmbH (DE)
- // Heiko Koch,
ERMEWA SA (DE)
- // Ewald Stöger,
VTG Austria GmbH (AT)
- // Helmut Lindenberger,
On Rail GmbH (DE)
- // Peter Uhrig,
VTG Rail Europe GmbH (DE)
- // Peter Linowski (DE)
- // Bernd Wassermann,
RailQ (DE)
- // Dr. Axel Marquardt,
Captrain Deutschland GmbH

Auditoren der DB Cargo AG

// Hartmut Krischock (DE)

// Jörg Schüler (DE)

Alle aktuellen Auditoren finden Sie auch online unter:

www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten/auditoren



VPI INTERN //

**DIE STÄRKE DES VPI:
238 ENGAGIERTE
MITGLIEDSUNTERNEHMEN**





DER VERBAND IM ÜBERBLICK

Stetig steigende Mitgliederzahlen zeigen: Der VPI fährt den richtigen Kurs. Gute Serviceleistungen und engagierte Interessenvertretung machen unseren Verband attraktiv für Unternehmen, die die Zukunft des Sektors mitgestalten möchten. Im vergangenen Jahr konnten wir 20 Unternehmen neu im Verband begrüßen. Die Zahl unserer Mitglieder stieg auf 238 und erreichte damit einen neuen Höchststand. Die Expertise unserer Mitglieder und ihr Engagement in den Gremien des Verbandes wie des Sektors bilden das Fundament für die Stärke des VPI.

Mitgliederentwicklung 2018

Zugänge in 2018	
1. Saar Stahlbau GmbH	12. Mantena AS, Norwegen
2. TankMatch Rail Hamburg GmbH	13. Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG
3. waggonservice WSG GmbH	14. VH-Rail
4. Nexiot AG, Schweiz	15. Railistics GmbH
5. Rosneft Deutschland GmbH	16. DS-Mineralöl GmbH
6. Wagony Swidnica sp. z.o.o., Polen	17. Ateliers de Basse-Ham
7. VELOX Services B. V., Niederlande	18. B&B Railfusion GmbH
8. Miner Enterprises Inc., USA	19. CargoBeamer Rolling Stock GmbH
9. SZ – Tovorni promet d.o.o., Slovenien	20. HLG – Holzlogistik und Güterbahn GmbH
10. BIGE Holding, Ungarn	
11. kasasi GmbH	

Beendigung der Mitgliedschaft zum Jahresende 2018	
1. BahnLog Bahnlogistik und Service GmbH	3. Faiveley Transport Witten GmbH
2. Rail Power Systems GmbH	

Umfirmierungen von VPI-Mitgliedern in 2018

Alte Firmierung		Neue Firmierung
1. CEMAT S.p.A.	»	Mercitalia Intermodal S.p.A.
2. ATIR-RAIL S.A.	»	ATIR-RAIL Gestion SAS
3. Les Ateliers de Provence	»	INVEHO UAP
4. SARI s.a.	»	INVEHO UAB
5. SOCOMAT – SGTI Industries	»	INVEHO USV
6. Eisenbahnwerkstatt Gesellschaft mbH	»	Transdev Instandhaltung GmbH
7. OWS Oberpfälzische Waggon-Service GmbH	»	OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH

Ausschlüsse 2018	
1. WBN Waggonbau Niesky GmbH	3. Wagon Care B.V.
2. TecSol GmbH	

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

Wagenpark der Mitglieder

Wagengattungen neu	Wagenzahl 31.12.2018	In %
Kesselwagen	38.186	50 %
Davon:		
ohne RID-Klasse	573	
RID-Klasse 2	11.349	
RID ohne Klasse 2	26.264	
Schüttgut- und Kastenwagen	12.960	17 %
Davon:		
Offene/gedeckte Schüttgutwagen	8.810	
Staubgutwagen	3.031	
Sonstige Güterwagen	1.119	
Sonstige Güterwagen	24.655	33 %
Davon:		
Autotransportwagen	1.739	
Intermodalwagen	4.000	
Flachwagen	7.550	
Coils und Sonstige	11.366	
Gesamt	75.801	100 %

Vermietgesellschaften

Das Verzeichnis der VPI-Vermietgesellschaften können Sie online einsehen:
www.vpihamburg.de/verbandsservice/waggonvermietung



Beiratsmitglieder

Mitglieder	
 <p>Dr. Thorsten Bieker BASF SE, <i>Ludwigshafen</i></p>	 <p>Peter Reinshagen Ermewa SA, <i>Paris-Berlin</i></p>
 <p>Olaf Feldbinder Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i></p>	 <p>Dr. Angelika Ruckert TOTAL Deutschland GmbH, <i>Berlin</i></p>
 <p>Udo Hamann ARETZ GmbH & Co. KG, <i>Krefeld</i></p>	 <p>Carsten Schiering TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i></p>
 <p>Rob Herbes bis 04/2019 Shell Deutschland Oil GmbH, <i>Hamburg</i></p>	 <p>Ulrich Swertz* (stellvertr. Vorsitzender) ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, <i>Moers</i></p>
 <p>Jürgen Hüllen VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i></p>	 <p>Ines Villmann-Doll* FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, <i>Ellrich OT Woffleben</i></p>
 <p>Matthias Knüpling* VTG Rail Europe GmbH, <i>Hamburg</i></p>	 <p>Sven Wellbrock* (stellvertr. Vorsitzender) VTG Rail Europe GmbH, <i>Hamburg</i></p>
 <p>Dr.-Ing. Günter Köhler Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, <i>Bochum</i></p>	 <p>Burkhard Welther bis 03/2018 Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, <i>Frankfurt/Main</i></p>
 <p>Malte Lawrenz* (Vorsitzender) VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V., <i>Hamburg</i></p>	 <p>Rainer Zechendorf* (stellvertr. Vorsitzender) bis 12/2018 TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i></p>
 <p>Johannes Mansbart* (stellvertr. Vorsitzender) bis 10/2018 GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i></p>	

* Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses

Ständige Gäste



Joachim Berends

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



Gilles Peterhans

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



Dirk Flege

Allianz pro Schiene e.V., Berlin



Andreas Witoszynskyj

Mineralölwirtschaftsverband e.V. (MWW), Berlin



Andrea Heid

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

Technische Kommission

Mitglieder



Karsten Eistner

Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln



Valérie Nicaise

Ermewa SA, Paris



Stefan Franke

VTG Rail Europe GmbH, Hamburg



Bertram Wieloch

TRANSWAGGON GmbH, Hamburg



Jakob Kudlinski

GATX Germany GmbH, Hamburg



Joachim Wirtgen**

VTG Rail Europe GmbH, Hamburg
Vorsitzender der Technischen Kommission des VPI



Helmut Lindenberg

On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und
Zubehör mbH, Mettmann

** ständiger Gast im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss

Alle Informationen zu den Organen finden Sie online unter:

www.vpihamburg.de/verband/organe

Vertretung in Arbeitsgremien

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

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

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
3. AVV			
3.1	VPI-Spiegelgruppe AVV*	Swertz (ORV), Hamann (ARETZ), Zander (TWA), von Brozy (On Rail), Münster (VTG), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen des VPI zu AVV-Fragen
3.2	Internal UIP-GCU WG**	von Rönn (Waggon24), Bouters (ATIR Rail), Münster (VTG), von Brozy (On Rail), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen der UIP zu AVV-Fragen
3.3	Gemeinsames Komitee des AVV**	Lohmeyer (VTG) Co-Chairman Fehr (VPI), Rapporteur/beide für UIP	Erarbeiten von AVV-Regelungen
4. Werke			
4.1	VPI-AG Instandhaltungswerke*	Villmann-Doll (Villmann-Gruppe), Edinger (BASF, bis 11/2017), Elstner (Kaminski)	Austausch über alle Themen, die Zusammenarbeit zwischen Halter/ECM und Werkstätten betreffend, z. B. Standard-Leistungsbeschreibungen, Zu- und Rücklauf, Instandhaltungsvorschriften, Zertifizierungen und Konformitätsbewertungen, Abstimmen gemeinsamer Positionen
5. Datenaustausch			
5.1	TC Data Exchange**	Mansbart (GATX), Elstner (Kaminski), Morrocu (VTG)	Entwickeln der UIP-Position zu allen Fragen des Datenaustausches
6. Lärm			
6.1	Sektor AG Lärm*	Lawrenz, Tuscher (VPI)	Abstimmen der Sektorposition in Deutschland (VDV, VPI, DB SR, DB Netz AG und ggf. andere Verbände und EVU) zum Schienenlärm und zur Einführung eines LaTPS in Deutschland sowie zu den Fördermöglichkeiten für EVU und Halter
7. Wirtschaftliche Effekte			
7.1	TC EE**	Swertz (ORV), Saabel (Wascosa) durch UIP berufen	Ermitteln und Bewerten der wirtschaftlichen Folgen von EU-Auflagen
8. Sicherheit und Normung Tank			
8.1	Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB) beim BMVI*	Kogelheide (GATX)	Koordinierung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
8.2	AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMVI*	Kogelheide (GATX)	Technische Aspekte bei der Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene
8.3	AGGB „Drucktanks“ beim BMVI*	Kogelheide (GATX)	Gefahrgutrechtliche Themen im Zusammenhang mit Drucktanks

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

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

9. Interoperabilität/Instandhaltung

9.1	Sicherheitstechnischer Arbeitskreis (STAK)*	alle Mitglieder der Technischen Kommission sowie Baumbach (NACCO), Bergmann (DB Cargo), Linowski, Mayer (GATX), Mandelli (Hupac), Nebendahl (ARETZ), Prahm (ERR), Rivière (ERMEWA), Saabel (WASCOSA), Sikorski (VDV), Stanganello (MITRAG), Streiff (BLS), Suter (J. Meyer), Tute (VTG), Perrey (VPI)	Rückfluss aus der Anwendung des VPI-Instandhaltungsleitfadens (VPILF)
-----	---	---	---

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

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

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

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

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



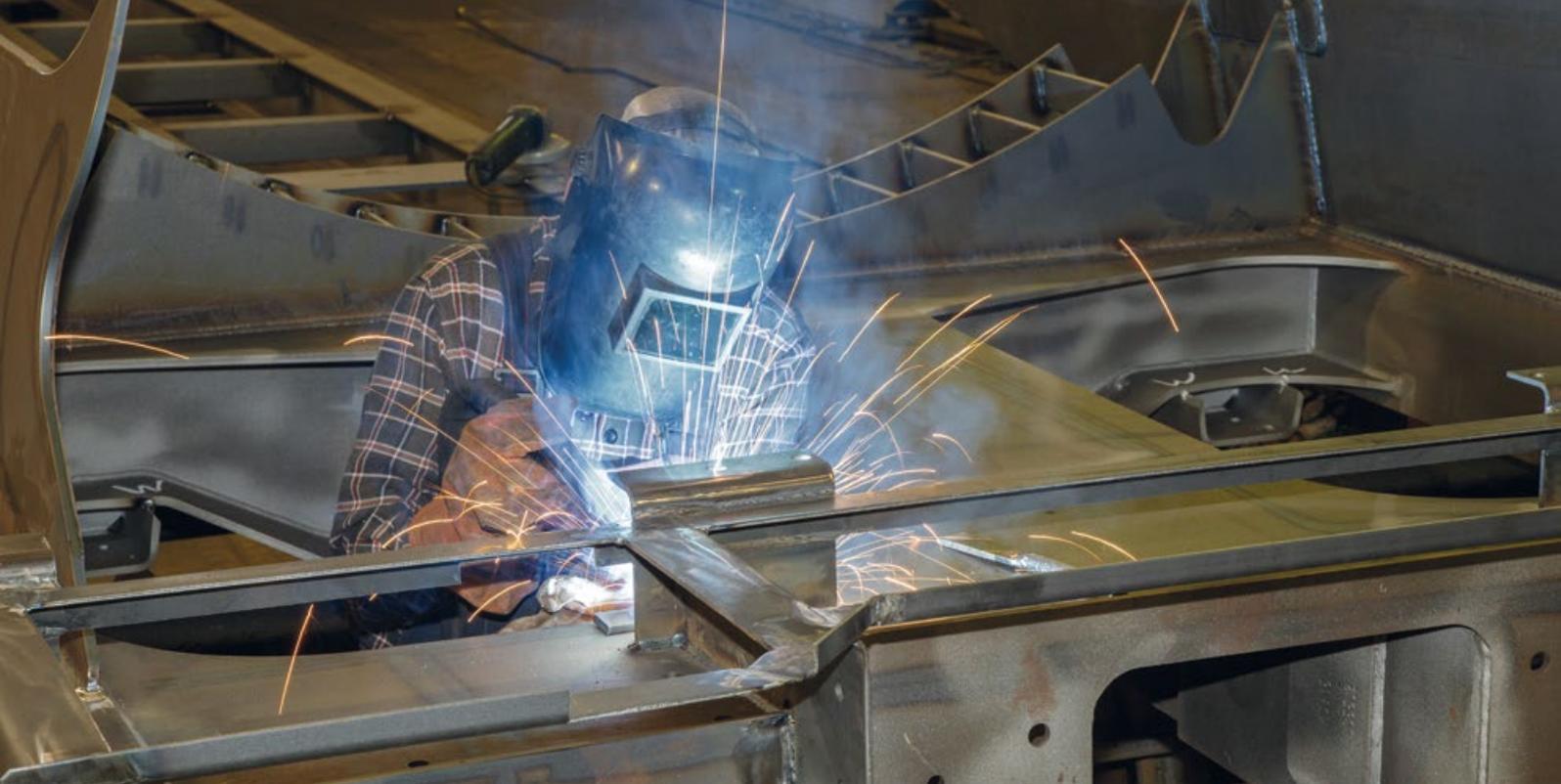
VPI-Mitglieder

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2018)	
1. 4 PL Central Station Deutschland GmbH, <i>Langenfeld</i>	36. BWR Waggonreparatur GmbH, <i>Rastatt</i>
2. AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, <i>Düsseldorf</i>	37. CAF S.A., <i>Beasain (ES)</i>
3. ajax Loktechnik GmbH & Co. KG, <i>Hamburg</i>	38. Captrain Deutschland GmbH, <i>Dortmund</i>
4. Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, <i>Dillingen/Saar</i>	39. CargoBeamer Rolling Stock GmbH, <i>Leipzig</i>
5. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, <i>Karlsruhe</i>	40. CE GIDEON Engineering GmbH & Co. KG, <i>Bautzen</i>
6. ALSTOM Transport Deutschland GmbH, <i>Salzgitter</i>	41. CFL technics S.A., <i>Petange (LU)</i>
7. AlzChem Trostberg GmbH, <i>Unterneukirchen</i>	42. Chemion Logistik GmbH, <i>Dormagen</i>
8. APRIXON Information Services GmbH, <i>Hamburg</i>	43. Chemtura Organometallics GmbH, <i>Bergkamen</i>
9. ARETZ GmbH & Co. KG, <i>Krefeld</i>	44. Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>
10. ARS Altmann AG, <i>Wolnzach</i>	45. CMI Traction S.A., <i>Antwerpen (BE)</i>
11. arxes-tolina GmbH, <i>Berlin</i>	46. COGNID Telematik GmbH, <i>Dortmund</i>
12. ASTRA RAIL Industries S.A., <i>Arad (RO)</i>	47. Combo WagonService BV, <i>Born (NL)</i>
13. AStrans Waggon-Service GmbH, <i>Bottrop</i>	48. Covestro GmbH, <i>Leverkusen</i>
14. Ateliers de Basse-Ham, <i>Yutz (FR)</i>	49. Crossrail Benelux NV, <i>Antwerpen (BE)</i>
15. ATIR-RAIL Gestion SAS, <i>Paris (FR)</i>	50. CTL Logistics GmbH, <i>Berlin</i>
16. Augsburgener Localbahn GmbH, <i>Augsburg</i>	51. DAHER PROJECTS GmbH, <i>Hanau</i>
17. Autotransport Service A/S, <i>Lierstranda (NO)</i>	52. DB Cargo BTT GmbH, <i>Mainz</i>
18. AWW-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, <i>Leipzig</i>	53. DB Cargo Polska S.A., <i>Rybnik (PL)</i>
19. Axtone GmbH, <i>Neitersen</i>	54. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>
20. B&B Railfusion GmbH, <i>Dortmund</i>	55. Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, <i>Harpstedt</i>
21. B & V Leipzig GmbH, <i>Leipzig</i>	56. Deutsche Transfesa GmbH, <i>Kehl</i>
22. BahnLog Bahnlogistik und Service GmbH*, <i>St. Ingbert</i>	57. DGZfP Ausbildung und Training GmbH, <i>Wittenberge</i>
23. Basell Polyolefine GmbH, <i>Wesseling</i>	58. DIV Dienstleistungsges. für Intermodale Verkehre, <i>Hannover</i>
24. BASF SE, <i>Ludwigshafen</i>	59. Dow Olefinverbund GmbH, <i>Schkopau</i>
25. BBL Technik GmbH, <i>Hannover</i>	60. DS-Mineralöl GmbH, <i>Bremen</i>
26. Beacon Rail Leasing, <i>Luxemburg (LU)</i>	61. duisport rail GmbH, <i>Duisburg</i>
27. Bentheimer Eisenbahn AG, <i>Nordhorn</i>	62. Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., <i>Slavonski Brod (HR)</i>
28. Bige Holding Kft., <i>Szolnok (HU)</i>	63. Duroc Rail AB, <i>Lulea (SE)</i>
29. BLG Railtec GmbH, <i>Uebigau-Wahrenbrück</i>	64. Eiffage Rail France, <i>Vélizy Villacoublay (FR)</i>
30. Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, <i>Bochum</i>	65. Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, <i>Zeven</i>
31. BONATRANS GROUP a.s., <i>Bohumin (CZ)</i>	66. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland Oldenburg mbH, <i>Aurich</i>
32. BP Europa SE, <i>Bochum</i>	67. ELH Eisenbahnaufwerke Halle GmbH & Co. KG, <i>Landsberg OT Queis</i>
33. Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, <i>Berlin</i>	68. Erfurter Bahnservice GmbH, <i>Erfurt</i>
34. Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, <i>Eisenhüttenstadt</i>	69. ERMEWA SA, <i>Berlin</i>
35. Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), <i>Koblenz</i>	70. ERMEWA SA, <i>Prag (CZ)</i>

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2018)

71. ERR European Rail Rent GmbH, <i>Duisburg</i>	108. InfraserV GmbH & Co. Höchst KG, <i>Frankfurt/Main</i>
72. ESSO Deutschland GmbH, <i>Hamburg</i>	109. InfraServ Wiesbaden Technik GmbH & Co. KG, <i>Wiesbaden</i>
73. ETF, <i>Beauchamp (FR)</i>	110. Interporto Bologna SpA, <i>Interporto Bologna (IT)</i>
74. ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, <i>Bönen</i>	111. INVEHO UAB, <i>Bapaume (FR)</i>
75. ETZ Betriebs GmbH (ETZ), <i>Herne</i>	112. INVEHO UAP, <i>Miramas (FR)</i>
76. eurailpool GmbH, <i>Ismaning</i>	113. INVEHO USV, <i>Villeneuve le Roi (FR)</i>
77. EuroMaint Rail AB, <i>Solna (SE)</i>	114. Italy Rail S.r.l., <i>Guastalla (IT)</i>
78. European Rail Forces BVBA, <i>Antwerpen (BE)</i>	115. JOSEF MEYER Rail AG, <i>Rheinfelden (CH)</i>
79. Evonik Services GmbH, <i>Hanau</i>	116. Jungenthal-Waggon GmbH, <i>Hannover</i>
80. Evonik Technology & Infrastructure GmbH, <i>Marl</i>	117. kasasi GmbH, <i>Kempten</i>
81. Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, <i>Münster</i>	118. KINEX BEARINGS, a.s., <i>Bytca (SK)</i>
82. Faiveley Transport Witten GmbH*, <i>Witten</i>	119. KLV Wheelco SA, <i>Paradiso-Lugano (CH)</i>
83. Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>	120. Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, <i>München</i>
84. Fels-Werke GmbH, <i>Goslar</i>	121. KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, <i>Bonn</i>
85. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, <i>Blankenburg/Harz</i>	122. Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, <i>Leipzig</i>
86. FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, <i>Augsburg</i>	123. KOVIS d.o.o., <i>Brezice (SL)</i>
87. Franz Kaminski Waggonbau GmbH, <i>Hameln</i>	124. Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG, <i>Berlin</i>
88. FWB Fahrzeugwerk Brandenburg, <i>Brandenburg</i>	125. LEGIOS Loco a.s., <i>Louny (CZ)</i>
89. FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, <i>Ellrich OT Woffleben</i>	126. LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, <i>Göppingen</i>
90. GATX Rail Austria GmbH, <i>Wien (AT)</i>	127. Les Ateliers des Flandres, <i>Hazebrouck (FR)</i>
91. GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i>	128. Linde Aktiengesellschaft, <i>Pullach</i>
92. Gepor SAS, <i>Florange (FR)</i>	129. Lineas Group nv/sa, <i>Brüssel (BE)</i>
93. Göhmann & Co. GmbH, <i>Moers-Hülsdonk</i>	130. LOCON SERVICE GMBH, <i>Pinnow</i>
94. Grampet Debreceni Vagongyár Kft, <i>Debrecen (HU)</i>	131. Lokomotion GmbH, <i>München</i>
95. Greenbrier Germany GmbH, <i>Leipzig</i>	132. LORMAFER S.A., <i>Creutzwald (FR)</i>
96. Gunvor Deutschland GmbH, <i>Ingolstadt</i>	133. LOTOS Kolej Sp. z o.o., <i>Danzig (PL)</i>
97. Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH, <i>Oberhausen</i>	134. LWS Lappwaldbahn Service GmbH, <i>Weferlingen</i>
98. Häfen und Güterverkehr Köln AG, <i>Köln</i>	135. Mantena AS, <i>Oslo (NO)</i>
99. Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, <i>Krefeld</i>	136. Mercitalia Intermodal S.p.A., <i>Milano (IT)</i>
100. Hamburg Port Authority, <i>Hamburg</i>	137. Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, <i>Rijsbergen (NL)</i>
101. Hanse Waggon UG, <i>Bremen</i>	138. MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, <i>Gottesgabe</i>
102. Havelländische Eisenbahn AG, <i>Berlin</i>	139. MG Valdunes SAS, <i>Trith Saint Leger (FR)</i>
103. Henkel AG & Co. KGaA, <i>Düsseldorf</i>	140. Miner Enterprises Inc., <i>Geneva (USA)</i>
104. Hering Bahnbau GmbH, <i>Burbach (OT Holzhausen)</i>	141. Modalis S.A.S., <i>Aix-en-Provence (FR)</i>
105. HFG Transport-Technik GmbH, <i>Lauchhammer-Süd</i>	142. Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), <i>Kirchheim/Teck</i>
106. HLG – Holzlogistik und Güterbahn GmbH, <i>Bebra</i>	143. Mozdony és Vasúti Járm javító Kft., <i>Szombathely (HU)</i>
107. InfraLeuna GmbH, <i>Leuna</i>	144. NACCO GmbH, <i>Hamburg</i>

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2018)	
145. Netinera Werke GmbH, <i>Neustrelitz</i>	183. RZV Cakovec GmbH, <i>Cakovec (HR)</i>
146. NetRail AB, <i>Paarp (SE)</i>	184. Saar Stahlbau GmbH, <i>Saarbrücken-Burbach</i>
147. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, <i>Neuss</i>	185. SAM - SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., <i>Bratislava (SK)</i>
148. Nexiot AG, <i>Zürich (CH)</i>	186. SDH FER, <i>St. Denis de l'Hotel (FR)</i>
149. Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, <i>Moers</i>	187. SEA-rail NV, <i>Meer (BE)</i>
150. Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH, <i>Niebüll</i>	188. SEMA Aktiengesellschaft, <i>Celle</i>
151. Nordic Rail Service GmbH, <i>Lübeck</i>	198. SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, <i>Dachau</i>
152. On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, <i>Mettmann</i>	190. Shell Deutschland Oil GmbH, <i>Hamburg</i>
153. On track GmbH, <i>Krefeld</i>	191. Siemens AG, <i>Braunschweig</i>
154. OOO TD EPK, <i>Moskau (RU)</i>	192. SKF GmbH, <i>Schweinfurt</i>
155. ORLEN KolTrans Sp. z o.o., <i>Plock (PL)</i>	193. SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., <i>Bratislava (SK)</i>
156. ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, <i>Moers</i>	194. SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, <i>Neubrandenburg</i>
157. Ostthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, <i>Celle</i>	195. SOGEEFER S.A., <i>Hagondange (FR)</i>
158. OVEG mbH, <i>Schwandorf</i>	196. Spoorijzer Materieel Management en Onderhoud B.V., <i>Rotterdam (NL)</i>
159. OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, <i>Weiden</i>	197. SZ – Tovorni promet, d.o.o., <i>Ljubljana (SL)</i>
160. PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., <i>München</i>	198. TABOR Debica Sp. z o.o., <i>Debica (PL)</i>
161. PROTOR S.A., <i>Zabrze (PL)</i>	199. TankMatch Rail Hamburg GmbH, <i>Hamburg</i>
162. R.B.S. Kirchweyhe Reinigen-Beschichten-Strahlen GmbH, <i>Weyhe-Kirchweyhe</i>	200. TATRAVAGÓNKA a.s., <i>Poprad (SK)</i>
163. Rail Clinic s.r.o., <i>Prag (CZ)</i>	201. TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>
164. Rail-Tec GmbH, <i>Bremen</i>	202. TOTAL Deutschland GmbH, <i>Berlin</i>
165. Rail Power Systems GmbH*, <i>Berlin</i>	203. TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., <i>Debrecen (HU)</i>
166. Rail Triage BVBA, <i>Herentals (BE)</i>	204. TOUAX RAIL LTD, <i>Puteaux (FR)</i>
167. Rail Wagon Services (RWS) b.v., <i>Hendrik Ido Ambacht (NL)</i>	205. Transdev Instandhaltung GmbH, <i>Husum</i>
168. Rail4Rent, <i>Neerpelt (BE)</i>	206. TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i>
169. Railistics GmbH, <i>Dessau-Roßlau</i>	207. TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, <i>Köln</i>
170. RailMaint GmbH, <i>Delitzsch</i>	208. Tyczka Gase GmbH, <i>Geretsried</i>
171. RailQ Der Instandhaltungsmanager, <i>Wedemark</i>	209. UKL IT & Logistik GmbH, <i>Bad Driburg</i>
172. RailReLease B.V., <i>ND Rotterdam - Pernis (NL)</i>	210. Velox Services B.V., <i>Roosendaal (NL)</i>
173. Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, <i>Kamp-Lintfort</i>	211. Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. – VDEF, <i>Halle (Saale)</i>
174. RailTraining GmbH, <i>Hamel</i>	212. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, <i>Salzgitter</i>
175. RCM Rail Care and Management GmbH, <i>München</i>	213. VH-Rail, <i>Bremen</i>
176. Rembrandtin Lack GmbH nFG. KG, <i>Wien (AT)</i>	214. voest Alpine Railpro BV, <i>AB Hilversum (NL)</i>
177. Remont i proizvodnja željeznickih vozila d.o.o., <i>Slavonski Brod (HR)</i>	215. VRS Vossloh Rail Services GmbH, <i>Hamburg</i>
178. RheinCargo GmbH & Co. KG, <i>Neuss</i>	216. VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i>
179. ROLANFER MATERIEL FERROVIAIRE, <i>Yutz (FR)</i>	217. VTG Rail Europe GmbH, <i>Hamburg</i>
180. Rosneft Deutschland GmbH, <i>Berlin</i>	218. W.S. Werkstoff Service GmbH, <i>Essen</i>
181. RSK Beheer B.V., <i>Bergen op Zoom (NL)</i>	219. Wabtec Europe GmbH, <i>Brunn am Gebirge (AT)</i>
182. RYKO a.s., <i>Decin (CZ)</i>	220. waggon24 GmbH, <i>Berlin</i>



VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2018)

221. Waggonbau Altenburg GmbH, <i>Altenburg</i>	230. WISAG Produktionsservice GmbH, <i>Senftenberg/OT Brieske</i>
222. waggonservice WSG mbH, <i>Berlin</i>	231. Zaklady Aparatury Chemicznej „CHEMET“ S.A., <i>Tarnowskie Góry (PL)</i>
223. Wagony Swidnica Sp. z o.o., <i>Olawa (PL)</i>	232. ZELOS s.r.o., <i>Trnava (SK)</i>
224. WASCOSA AG, <i>Luzern (CH)</i>	233. ZEROS GmbH, <i>Berlin</i>
225. Werner Ditzinger GmbH, <i>Braunschweig</i>	234. ZOS Trnava, a.s., <i>Trnava (SK)</i>
226. Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, <i>Leipzig</i>	235. Zürcher Bau GmbH, <i>Meißenheim</i>
227. Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, <i>Lippstadt</i>	236. Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, <i>Burgkirchen</i>
228. WHEELTEC Eisenbahntechnik, <i>Kamp-Lintfort</i>	237. Zweckverband für Abfallwirtschaft in Nordwest-Oberfranken, <i>Dörfles-Esbach</i>
229. Wi-NEU GbR Lokinstandsetzung, <i>Moers</i>	238. Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, <i>Erlangen</i>

* Kündigung zum 31.12.2018

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

Fahrzeuginstandhaltungswerke

Deutschland, REV*	
1. ajax Loktechnik GmbH & Co. KG, <i>Hamburg, ajax</i>	39. Infracor GmbH & Co. Höchst KG, <i>Frankfurt/Main, 302</i>
2. Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke AG, <i>Dillingen/Saar, 314</i>	40. Infracor Technik GmbH & Co. KG, <i>Wiesbaden, ISW</i>
3. Alstom Transport Deutschland GmbH, <i>Salzgitter, 109</i>	41. JumboTec GmbH, <i>Spremberg, 621</i>
4. AlzChem Trostberg GmbH, Werk Hart, <i>Unterneukirchen, ACH</i>	42. LOCON Service GmbH, <i>Pinnow, Loc</i>
5. Baltic Port Services GmbH, <i>Sassnitz/Neu Mukran, BPSM</i>	43. LTH Waggonwerkstatt GmbH, <i>Ameburg, LTH</i>
6. BASF SE, <i>Ludwigshafen, 306</i>	44. MEG Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, <i>Merseburg, 605</i>
7. BBL Technik GmbH, <i>Hannover, BBL</i>	45. MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, <i>Gottesgabe, MFG</i>
8. Bentheimer Eisenbahn AG, <i>Nordhorn, BEB</i>	46. neg – Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH, <i>Niebüll, NEG</i>
9. BLG RailTec GmbH, <i>Uebigau-Wahrenbrück, BLG</i>	47. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, <i>Neuss, NDH</i>
10. Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Werk Ilsenburg, <i>Ilsenburg, RAFIL</i>	48. NIAG Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG, <i>Moers, 210</i>
11. Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, <i>Eisenhüttenstadt, BEH</i>	49. Nordic Rail Service GmbH, <i>Lübeck, NRS</i>
12. BWR Waggonreparatur GmbH, <i>Rastatt, 504</i>	50. On track GmbH, <i>Krefeld, OT</i>
13. DB Cargo (AG), <i>Gremberg, KG 9</i>	51. OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, <i>Weiden, OWS</i>
14. DB Cargo (AG), <i>Seddin, BSE 9</i>	52. R.B.S. Kirchweyhe GmbH, <i>Weyhe-Kirchweyhe, 132</i>
15. DB Cargo (AG), Maintenance Services, <i>Mainz</i>	53. Rail-Tec GmbH, <i>Bremen, R-Tec</i>
16. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, <i>Paderborn, EPDX</i>	54. RailMaint GmbH, <i>Delitzsch, EMD</i>
17. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, <i>Wittenberge, WWV</i>	55. RailMaint GmbH, <i>Duisburg, EMDu</i>
18. Dortmunder Eisenbahn GmbH, <i>Dortmund, 219</i>	56. RailMaint GmbH, <i>Kaiserslautern, EMRK</i>
19. Eisenbahn und Häfen GmbH, <i>Duisburg, 266</i>	57. RailMaint GmbH, <i>Leipzig, EML</i>
20. ETZ – Eisenbahn Technik Zentrum GmbH, <i>Herne, 119</i>	58. RailMaint GmbH, <i>Oberhausen, EMO</i>
21. European Rail Forces GmbH, <i>Monsheim, ERF</i>	59. Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, <i>Kamp-Lintfort, RRR</i>
22. EVB Elbe Weser GmbH, <i>Zeven, BRV</i>	60. Rurtalbahn GmbH, <i>Düren, RTB</i>
23. Evonik Industries AG, Werk Infracor, <i>Marl, 218</i>	61. Saar Stahlbau GmbH, <i>Saarbrücken-Burbach, 307</i>
24. Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co., <i>Münster, 110</i>	62. Schienenfahrzeugbau Wittenberge GmbH, <i>Eberswalde, SFWE</i>
25. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, <i>Blankenburg/Harz, 620</i>	63. SEMA AG, <i>Celle, SEMA</i>
26. FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, <i>Augsburg, FKA</i>	64. SFW Schienenfahrzeugbau Wittenberge GmbH, <i>Wittenberge, SFWW</i>
27. Franz Kaminski Waggonbau GmbH, <i>Hamel, 102</i>	65. Transdev Instandhaltung GmbH, <i>Husum, EWG</i>
28. FWB Fahrzeugwerk Brandenburg, <i>Brandenburg, 617</i>	66. VH-Rail, <i>Bremen, VH</i>
29. FWN GmbH Fahrzeugwerk Niedersachswerfen, <i>Ellich, 625</i>	67. VPS Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, <i>Salzgitter, VPS</i>
30. GBM Gleisbaumechanik Brandenburg GmbH, <i>Brandenburg, 619</i>	68. waggon24 GmbH, <i>Berlin, W24</i>
31. Häfen und Güterverkehr Köln AG, <i>Brühl, 113</i>	69. Waggonbau Altenburg GmbH, <i>Altenburg, 601</i>
32. Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, <i>Krefeld, RHKE</i>	70. Waggonwerk Brühl GmbH, Stützpunkt „Südost“ BASF, <i>Schwarzheide, 701</i>
33. Hamburg Port Authority, <i>Hamburg, HPA</i>	71. Waggonwerk Brühl GmbH, <i>Ahaus Alstätte, Hamburg, Lutherstadt, Wittenberg, Vacha, 201</i>
34. HanseWaggon Mobile Instandhaltung GmbH & Co. KG, <i>Bremen, HW</i>	72. Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, <i>Lippstadt, WLE</i>
35. Hansebahn Bremen GmbH, <i>Bremen, HW</i>	73. Westfälische Lokomotiv-Fabrik Reuschling GmbH & Co. KG, <i>Hattingen, 216</i>
36. HTS-Kassel, <i>Vellmar, HTS</i>	74. Wi-NEU GbR Lokinstandsetzung, <i>Moers, WIN</i>
37. InfraLeuna GmbH, <i>Leuna, 602</i>	75. WISAG Produktionsservice GmbH, <i>Senftenberg, 126</i>
38. Infracor GmbH & Co. Gendorf KG, <i>Burgkirchen, ISG</i>	

Belgien, REV*	
76. LBX S.A., <i>Seraing, LBX</i>	79. Rail Triage BVBA, <i>Herentals, RTG</i>
77. Lineas, <i>Antwerpen, LIN</i>	80. SNCB, <i>Gentbrugge, FUG</i>
78. Rail Service Net BVBA, <i>Wommelgem, RSN</i>	81. SNCB Wagon Maintenance Services (WMS), <i>Antwerpen, FNN</i>

Bulgarien, REV*	
82. KOLOWAG AD, <i>Septemvri, VRZ99</i>	83. TRAKTSIA AD, <i>Samuil, Sml</i>

Frankreich, REV*	
84. ATELIERS D'ORVAL, <i>St-Amand-Montrond, UFO</i>	95. SARI s.a., <i>Achiet La Grand, UAB</i>
85. ateliers d'occitanie, <i>Narbonne, UAO</i>	96. SDH Fer, <i>St. Denis de l'Hotel, 966</i>
86. Ateliers de Joigny, <i>Joigny, UJS</i>	97. SEGI, <i>Créteil, UIP</i>
87. Etablissements CLAUDE, <i>Colombiers, UAC</i>	98. SNCF Bourgogne France-Comte, <i>Gevrey-Chambertin, GVR</i>
88. FERIFOS Ateliers Ferroviaires et Industriels de Fos, <i>Fos sur Mer, UFF</i>	99. SNCF – TechniCentre Alsace, <i>Straßburg, MHN</i>
89. Franz Kaminski France SARL, <i>Joinville, FKF</i>	100. SNCF – TechniCentre Lorraine Uo Materiel Fret, <i>Maizieres-Les-Metz, WPY</i>
90. Freeman Industrie SAS, <i>Beziers, UJD</i>	101. SNCF Tergnier, <i>Tergnier, TG</i>
91. Les Ateliers de Provence, <i>Miramas, UAP</i>	102. SNCF – Up Wagons TNPC, <i>Dunkerque, DK</i>
92. LORMAFER S.A., <i>Creutzwald, 963</i>	103. Socomat – SGTL Industries, <i>Villeneuve le Roi, USV</i>
93. MG Valdunes SAS, <i>Trith Saint Leger, UV</i>	104. SOGEEFER S.A., <i>Hagondange, 964</i>
94. ROLANFER MATERIEL FERROVIAIRE, <i>Yutz, URY</i>	105. SteelWag, <i>Terville, ULA</i>

Italien, REV*	
106. CIMA Riparazioni Ferroviarie S.r.l. con unico Socio, <i>Bozzolo MN, 925</i>	112. Lucchini RS S.p.A., <i>Lovere, L</i>
107. COSMEF WM s.r.l., <i>Tortona, TT-CF</i>	113. ORR s.r.l., <i>San Vitaliano, ORR</i>
108. ECMS Srl, <i>Caldiero (VR), ECMS</i>	114. RFMA Srl, <i>Torino, RFMA</i>
109. Eurogateway s.r.l., <i>Novara, EG</i>	115. Rifer Srl., <i>Busto Arsizio, BU-CF</i>
110. Interporto Bologna SpA, <i>Interporto Bologna, GSIB</i>	116. S.I.M. - Sistemi d'Ingegneria Manutentiva s.r.l., <i>Cimitile, SIM</i>
111. Italy Rail Srl , <i>Guastella, ITR</i>	

Kroatien, REV*	
117. RZV Cakovec GmbH, <i>Cakovec, 181</i>	

Luxemburg, REV*	
118. CFL technics S.A., <i>Petange, AP</i>	

* REV = Revisions-Rasterkennzeichnung des Werkes

Fahrzeuginstandhaltungswerke

Niederlande, REV*	
119. Combo Wagonservice BV, <i>Born, CWS</i>	123. Spoorijzer Materieel Management & Onderhoud B.V., <i>Rotterdam, SPR</i>
120. Metaal- en Onderhoudswerken von den Broek BV, <i>Rijsbergen, MOB</i>	124. Strukton Rail Equipment, <i>Zutphen, SRM</i>
121. RSK Beheer B.V., <i>Bergen op Zoom, RSK</i>	125. Velox Services B.V., <i>Rotterdam, VLX</i>
122. Shunter Wagenbedrijf Nederland B.V., <i>AD Rotterdam, WBS</i>	

Österreich, REV*	
126. LENZING Aktiengesellschaft, <i>Lenzing, LWW</i>	129. ÖBB Technische Services GmbH, Werk Knittelfeld, <i>Knittelfeld, 904</i>
127. Logistik Service GmbH, <i>Linz, 902</i>	130. Salzburg AG, <i>Salzburg, SLB</i>
128. Logistik Werfring GmbH, <i>Sieggraben, LOGW</i>	

Polen, REV*	
131. DB Cargo Polska S.A., <i>Kedzierzyn Kozle, DBKK</i>	137. ORLEN KolTrans Sp. z o.o., <i>Plock, OKT</i>
132. DB Cargo Polska S.A., <i>Rybnik, DBRYB</i>	138. TABOR Debica Sp. z o.o., <i>Debica, 1034</i>
133. Europejskie Konsorcjum Kolejowe Wagon Sp. z o.o., <i>Ostrow Wielkopolski, 916</i>	139. Wagon Service Ostroda Sp. z o.o., <i>Ostroda, WSO</i>
134. Franz Kaminski Waggonbau Polska Sp. z o.o., <i>Nysa, FKP</i>	140. Wagon Service Ostroda Sp. z o.o., <i>Außenstelle Plock, WSP</i>
135. Grupa Azoty „KOLTAR” Sp. z o.o., <i>Tarnow, KLT</i>	141. Wagony Swidnica Sp. z o.o., <i>Olawo, 918</i>
136. LOTOS Kolej Sp. z o.o., <i>Danzig, 3105</i>	142. ZNTK „PATEREK” S.A., <i>Naklo nad Notecia, 919</i>

Rumänien, REV*	
143. Astra Rail Industries S.A., <i>Drobeta Turnu Severin, ARI</i>	145. WAGONS MAINTENANCE SRL, <i>Alba Iulia, WMN</i>
144. S.C. REVA - S.A., <i>Simeria, 874</i>	

Schweden, REV*	
146. CT-X Rail Service AG, <i>Luterbach, CTX</i>	151. SweMaint AB, Gävle Godsvagnservice AB, <i>Gävle, KGAV</i>
147. Duroc Rail AB, <i>Lulea, DR</i>	152. SweMaint AB, Werk Borlänge, <i>Borlänge, GBLG</i>
148. EuroMaint Rail AB, <i>Landskrona, 956</i>	153. SweMaint AB, Werk Göteborg, <i>Göteborg, KG</i>
149. MIDWAGGON AG, <i>Ange, MWA</i>	154. SweMaint AB, Werk Hallsberg, <i>Hallsberg, GH</i>
150. NetRail AB, <i>Paarp, SRN</i>	155. SweMaint AB, Werk Malmö, <i>Malmö, GM</i>

Schweiz, REV*	
156. Bahn-Support GmbH, <i>Glattbrugg, BASU</i>	161. SBB Cargo AG, <i>Muttenz, Mu</i>
157. BLS AG, Werkstätte Bönigen, <i>Bönigen, Bö</i>	162. Schweizerische Bundesbahnen SBB, <i>Bellinzona, Be</i>
158. BLS AG, Werkstätte Oberburg, <i>Oberburg, Obb</i>	163. Sersa Group AG, <i>Lonay, LOY</i>
159. JOSEF MEYER Rail AG, <i>Möhlín, JMR</i>	164. Sersa Maschinereller Gleisbau AG, <i>Weinfelden, WFD</i>
160. Müller Technologie AG, <i>Frauenfeld, MFAG</i>	165. STAK AG, <i>Sargans, Sa</i>

Serbien, REV*

166. Sirvoz d.o.o., <i>Zrenjanin, ZR</i>	169. Tatravagonka Bratstvo doo, <i>Subotica, TVB</i>
--	--

Slowakei, REV*

168. ZELOS spol. s.r.o., <i>Trnava, 888</i>	169. ZOS TRNAVA, a.s., <i>Trnava, 887</i>
---	---

Slowenien, REV*

170. SZ – Centralne delavnice Ljubljana d.o.o., <i>Dobova, Do</i>	171. SZ – Centralne delavnice Ljubljana d.o.o., <i>Ptuj, Pt</i>
---	---

Tschechische Republik, REV*

172. BMTI CR s.r.o., <i>Bmo, BMTI</i>	176. RYKO a.s., <i>Decin, 897</i>
173. Krnovske Opravny a Strojirny s.r.o., <i>Krnov, 895</i>	177. RYKO a.s., <i>Kralupy nad Vltavou, 797</i>
174. LEGIOS Loco a.s., <i>Louny, 896</i>	178. Unipetrol Doprava s.r.o., <i>Litvinov, 674</i>
175. Rail Clinic s.r.o., <i>Prag, 896</i>	

Ungarn, REV*

179. Franz Kaminski Waggonbau Hungaria Kft., <i>Debrecen, FKHU</i>	182. Mozdony és Vasúti Járm javító Kft., <i>Szombathely, MVJ</i>
180. Grampet Debreceni Vagongyár Kft., <i>Debrecen, 812</i>	183. Total Wagon Management Hungary Kft., <i>Debrecen, TWMMH</i>
181. MAV Vagon Kft., <i>Szekesfehervar, 811</i>	184. TS Hungaria Kft., <i>Miskolc, 814</i>

* REV = Revisions-Rasterkennzeichnung des Werkes

Alle Werkstätten auf einen Klick unter:

www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

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

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

IMPRESSUM

VPI – uns interessiert, was Sie bewegt

Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

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

Verantwortlich für den Inhalt

Malte Lawrenz

Konzept und Redaktion

elbgold | Büro für Außenwirkung
www.elbgold.biz

Konzept und Gestaltung

Menneken's Communications
www.mennekens.de

Fotonachweis

Seite 21

Aretz GmbH & Co. KG

Seite 11

BMVI

Titel, Seite 63, 87

Jörg Böhling

Titel, Seite 7, 10, 14–16, 25, 35, 36, 40, 44, 55, 64, 69,
19, 73, 75, 79, 91

Martin Egbert

Seite 21

European Rail Rent GmbH

Seite 48, 99

Fotolia

Seite 20

GTAX Rail Europe

Seite 71, 76

iStock

Seite 23

TIS

Seite 8

TOTAL

Seite 5, 26

VPI/Tuscher

Titel, Seite 2, 23, 25, 43, 51, 52

VTG AG

Seite 30–33, 60, 61

Hartmut Zielke



Ihr direkter Draht zum VPI



Malte Lawrenz

Vorsitzender

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 0

E-Mail: lawrenz@vpihamburg.de



Karl-Heinz Fehr

Justiziar

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 31

E-Mail: fehr@vpihamburg.de



Cornelia Audran

Assistentin

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 11

E-Mail: audran@vpihamburg.de



Annika Becker

Assistentin

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 12

E-Mail: becker@vpihamburg.de



Nicola Hilgeland

Assistentin

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 13

E-Mail: hilgeland@vpihamburg.de



Armin Perrey

Technischer Koordinator

Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 41

E-Mail: perrey@vpihamburg.de



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

Vorsitzender: Malte Lawrenz
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg

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