

JAHRESBERICHT // 2020/2021



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E.V.



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.

JAHRESBERICHT 2020/2021 //

Vorwort 5

1

PRIORITÄT FÜR DIE SCHIENE //

Die Verkehrswende beginnt auf der Schiene

Verkehrswende braucht
Commitment 10
Klimaschutz bleibt
globale Herausforderung 10
Kernforderungen an die Politik.... 12

2

HERAUSFORDERUNG CORONA //

Systemrelevant durch die Krise

Systemvorteil Schiene 18
Der Sektor steht zusammen 18
Im Fokus: Instandhaltung 18
Werkstätten sind systemrelevant 20
Digitales Covid-19-Werkeportal .. 20
Krise als Chance 22

3

INNOVATIONS- TREIBER DAK //

Die DAK ist in Europa angekommen

Europäisches Bekenntnis zur DAK 30
DAC Delivery Programme 30
„DAC4EU“ 32
„Migrationsstudie“ des BMVI 34
Der Sektor muss mitziehen 36
11. VPI-Symposium: DAK 38

4

SCHIENENGÜTER- VERKEHR GESTALTEN //

Weichen stellen für eine starke Schiene

Schienenpakt 44
Masterplan SGV 44
Gleisanschlussförderung 46
Private Flotten
komplett leise unterwegs 46

5

SCHIENE IM WETTBEWERB //

In die Zukunft investieren

Moderate Marktanteilsgewinne ... 52
Transportleistung wächst 54
Faire Wettbewerbsbedingungen 56
Infrastrukturausbau 56
Kostenbelastung 58
Innovationsförderung 59

6

TECHNIK UND RECHT //

Engagiert für gute Rahmenbedingungen

AWV 64
GCU-Broker nimmt Fahrt auf..... 64
Neue Förderrichtlinie LATPS 66
Normung – Engagement gefragt .. 67
Technische Kommission 68

7

VERS //

Die VERS setzt Standards

VPI-EMG 08 goes mobile 74
11. VPI-Symposium zu VPI 08 76
Neu an Bord im VERS-Team 78
Service & Schulungsprogramm ... 80
VPI European Maintenance Guide. 82
Fachtechnische Begutachtungen 83

8

VPI INTERN //

Remote verbunden

Digitalisierungsschub für VPI 88
Neu im Team 90
Mitgliederzahlen 91
Beirat, TK & Arbeitsgremien 94
VPI-Mitglieder 102
Abkürzungsverzeichnis 106
Impressum 108
Kontakt 110





Malte Lawrenz,

Vorsitzender Verband der
Güterwagenhalter in Deutschland e.V.



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

hinter uns liegt ein überaus herausforderndes Jahr. Die Corona-Pandemie verlangte nach Vorsicht, Einsatz und neuen Lösungen. Unter diesen besonderen Umständen bewies unser Sektor seine Leistungsfähigkeit. Über Grenzen hinweg sorgt der Schienengüterverkehr für intakte Transportketten. Er punktet als verlässlicher, sicherer und klimafreundlicher Verkehrsträger. Das alles nimmt auch die Öffentlichkeit wahr.

Die Schiene spürt Rückenwind. Unsere Mitgliedsunternehmen nutzen ihn, um Innovationen aufs Gleis zu setzen. Mit der Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) treibt die Branche ein Jahrhundertprojekt voran. Hatten wir im vergangenen Jahresbericht noch über unsere Initiative „DAK-Charta“ berichtet, so können wir jetzt erste Erfolge vermelden: Europa hat sich zur DAK bekannt und arbeitet in Brüssel an der Migrationsstrategie.

Wir haben einiges ins Rollen gebracht, und das nicht nur im vergangenen Jahr. Unser Verband ist eine starke Stimme für die Anliegen der Güterwagenhalter und des Sektors. In diesem Jahr wird der VPI 100 Jahre alt und zählt damit zu den traditionsreichsten Verbänden im Sektor. Das wollten wir im Sommer mit Ihnen feiern. Unsere Jubiläums-Waggons standen quasi schon abfahrbereit auf dem Gleis. Corona hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht, aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Ich bleibe optimistisch: Wir sehen uns spätestens nächstes Jahr in Berlin zu „100 + 1 Jahre VPI“.

Herzlichst Ihr

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

Malte Lawrenz,

Vorsitzender Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.

PRIORITÄT FÜR DIE SCHIENE //

**DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE
ENTSCHLOSSENE POLITIK FÜR
MEHR SCHIENENVERKEHR**





PRIORITÄT FÜR DIE SCHIENE //

DIE VERKEHRSWENDE BEGINNT AUF DER SCHIENE

Die Schiene hat Potenzial: Sie kann wachsende Transportmengen und Klimaschutz zusammenbringen. Deshalb war sie 2020 auf den politischen Bühnen in Berlin und in Brüssel beständig als Lösung präsent, wenn es darum ging, die Weichen für die Verkehrswende zu stellen. In der zweiten Jahreshälfte hat Deutschland seine EU-Ratspräsidentschaft gut genutzt, um wichtige Anliegen des Sektors voranzutreiben. Der EU-Schienengipfel im September 2020 mit der dort verabschiedeten „Berliner Erklärung“ ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Das für 2021 ausgerufene europäische „Jahr der Schiene“ bietet nun den Rahmen, die Schiene fest im New Green Deal der EU zu verankern.

Bereits vor vier Jahren hatten sich in Deutschland Politik und Sektor im „Masterplan Schienengüterverkehr“ auf konkrete Schritte verständigt, um den Schienengüterverkehr zu einem effizienten, modernen Verkehrsträger zu entwickeln. Mit ihren Unterschriften unter den „Masterplan Schienenverkehr“ im vergangenen Jahr haben beide Parteien erneut den Willen unterstrichen, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Nun kommt es auf eine entschlossene Umsetzung an. Deutschland wählt im September eine neue Regierung. Sie steht in der Pflicht, aus Zielen und Programmatik eine Erfolgsgeschichte zu machen.

Verkehrswende braucht ein klares Commitment

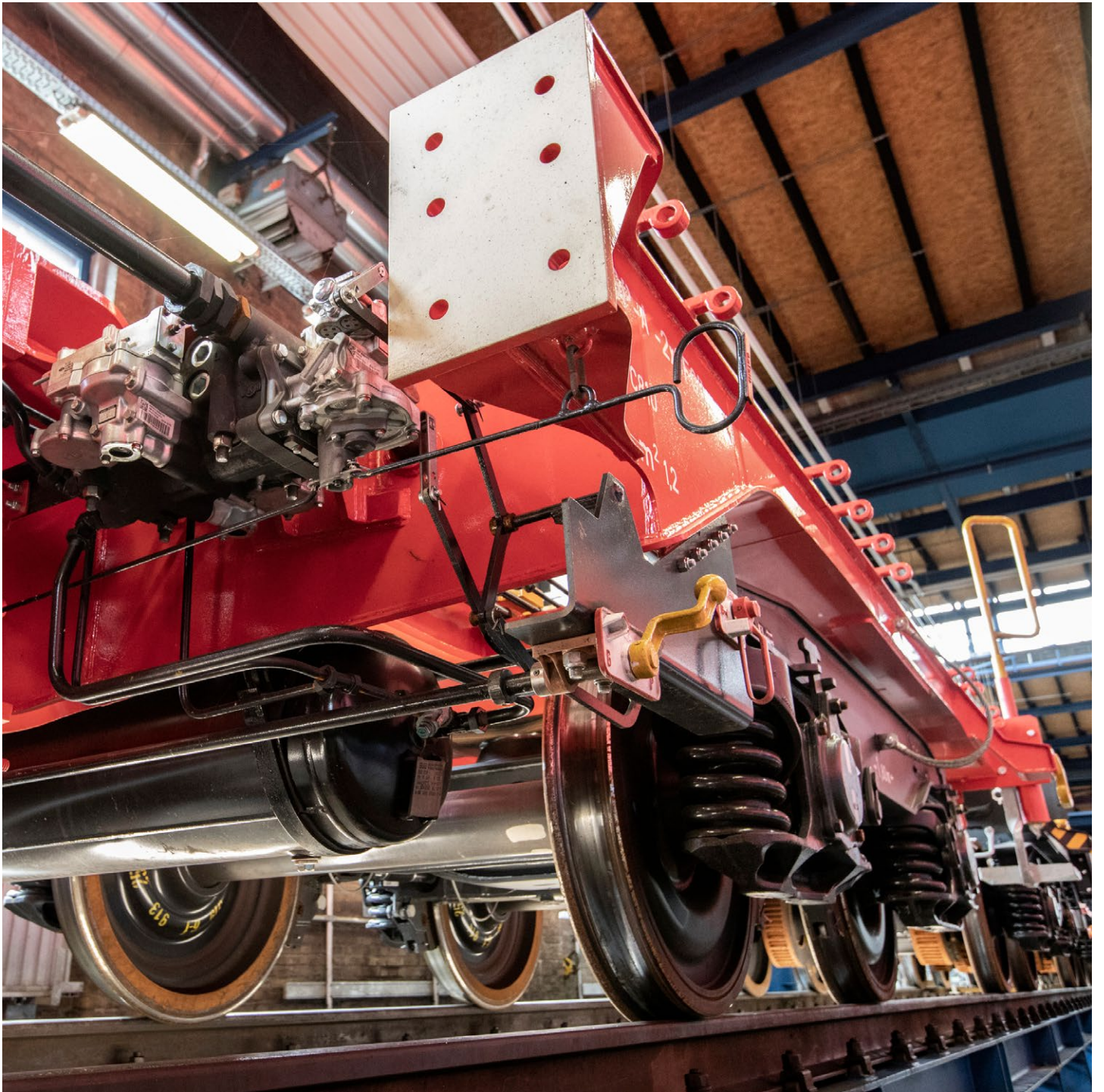
Wie ernst es eine Regierung mit der Priorisierung der Schiene meint, zeigt sich zum einen in ihrer grundsätzlichen Bereitschaft, in den Sektor zu investieren. Ein anderer Indikator ist die Verteilung der Haushaltsmittel auf die Verkehrsträger. Es ist erfreulich, dass Investitionsmittel des Bundes in die Schiene rasant gewachsen sind. Die Rekordhaushalte der vergangenen Jahre senden ein starkes Signal. Von vielen Einzelmaßnahmen profitiert der Sektor schon heute, etwa von der Trassenpreissenkung im Schienengüterverkehr oder vom verstärkten Engagement in der Schienenverkehrsforschung.

Dennoch: Es braucht mehr, um wie politisch vorgegeben bis 2030 den Marktanteil der Schiene auf 25 Prozent zu steigern und die Zahl der Bahnreisenden zu verdoppeln. Allein mindestens drei Milliarden Euro jährlich sind laut Verkehrsexperten für Neu- und Ausbau des Schienennetzes notwendig. Für diese Aufgabe sieht der Haushaltsplan der Bundesregierung für 2022 und die Jahre danach jedoch nur bis zu zwei Milliarden Euro vor. Die notwendige Verschiebung der Mittel im Verkehrsetat von der Straße zugunsten der Schiene hat bislang also nicht stattgefunden. Das muss sich ändern.

Klimaschutz bleibt die globale Herausforderung

Die Corona-Krise hat die Reduktion von CO₂-Emissionen aktuell ein Stück aus dem Fokus der öffentlichen Wahrnehmung zurückgedrängt: Trotzdem hat sich das Anliegen Klimaschutz nicht erledigt. Es wird Politik und Gesellschaft auch in den kommenden Jahren herausfordern. Der Verkehrssektor wird seinen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten müssen. Auf dem coronabedingten Rückgang der Emissionen im Verkehrsbereich im Jahr 2020 können wir uns nicht ausruhen.

Gerade vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie braucht es ein starkes Engagement des Staates für den umweltfreundlichsten Verkehrsträger. Der Schienengüterverkehr hat in der Krise wichtige Transportketten aufrechterhalten und für Versorgungssicherheit gesorgt. Gleichzeitig mussten die Unternehmen des Sektors in den vergangenen Monaten infolge sinkender Industrieproduktion insgesamt einen Rückgang der Ladungsmengen verkraften.



DEUTSCHLAND VOR DER WAHL: FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

2021 wählt Deutschland einen neuen Bundestag – und entscheidet damit auch über die Ausrichtung der Verkehrspolitik in den nächsten vier Jahren. Was die kommende Bundesregierung aus unserer Sicht auf den Weg bringen muss, haben wir jüngst gemeinsam mit den führenden Bahnverbänden an die Politik adressiert. Im Januar 2021 haben wir uns im Papier „Der Schiene jetzt Priorität geben“ mit drei Kernforderungen an die Politik gerichtet. Sie sind essenziell, um das Gesamtsystem Schiene zu stärken: die Infrastruktur für den Deutschlandtakt ausbauen, die Digitalisierung der Schiene vorantreiben und die Verkehrswende forcieren.

Die amtierende schwarz-rote Koalition hat die finanziellen Mittel für den Eisenbahnsektor aufgestockt, doch die künftige Bundesregierung muss das Tempo erhöhen und der Schiene Priorität einräumen, lautet die gemeinsame Einschätzung der an der Initiative beteiligten Verbände VPI, NEE, VDB, Allianz pro Schiene, Mofair, BAG-SPNV und VCD. Dazu gehört, vom Etat für Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mindestens zwei Drittel für die Schiene einzusetzen. Ebenso wichtig: die Abkehr vom Prinzip „Straße finanziert nur Straße“ hin zum Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“. Mit dem Aufkommen aus der Lkw-Maut, mit dem Abbau umweltschädlicher Subventionen und mit CO₂-Abgaben lassen sich wichtige Vorhaben für die Verkehrswende finanzieren und beschleunigen.

Der gemeinsame Forderungskatalog benennt klar die wichtigsten Anliegen des Schienengüterverkehrs: die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die Digitalisierung des Bundesschienenetzes und ebenso die Förderung von Gleisanschlüssen zur Anbindung der „letzten Meile“ sowie die Aufstockung der Forschungsförderung. Die kommenden Monate wird der VPI gemeinsam mit den Verbänden nutzen, um den Anliegen des Sektors in Berlin Gehör zu verschaffen.

<https://vpihamburg.de/downloadbereich/oeffentlich/publikationen/positionspapiere>



3

KERNFORDERUNGEN
ZUR BUNDESTAGSWAHL 2021 //

DER SCHIENE JETZT PRIORITÄT GEBEN

- 1. Infrastruktur ausbauen**
Für einen Deutschlandtakt mit mehr
Fahrgästen und Gütern auf der Schiene
- 2. Bahnsystem digitalisieren**
Für mehr Leistungsfähigkeit
und Zuverlässigkeit
- 3. Verkehrswende forcieren**
Für mehr Klimaschutz
und Lebensqualität

HERAUSFORDERUNG CORONA //

**VERLÄSSLICHE TRANSPORTKETTEN
ÜBER GRENZEN HINWEG –
DIE SCHIENE LIEFERT**





HERAUSFORDERUNG CORONA //

SYSTEMRELEVANT DURCH DIE KRISE

Die Welt befindet sich seit mehr als einem Jahr im Ausnahmezustand. Die Corona-Pandemie belastet jeden Einzelnen, aber auch die Wirtschaft in unserem Land. Noch ist kein Ende in Sicht. In dieser schwierigen Lage hat sich der Schienengüterverkehr als Garant für zuverlässige Lieferketten bewiesen: für Pasta-Lieferungen aus Italien ebenso wie für Rohstoff- und Containertransporte. Während die Lkw im Frühjahr 2020 an Grenzübergängen Schlange standen, fuhr die Bahn Waren und Güter zügig ans Ziel.

Der Schienengüterverkehr ist systemrelevant – und das nicht nur in der Krise. Die Unternehmen des Sektors haben unter den erschwerten Bedingungen der Pandemie mit viel Einsatz ihre Betriebsabläufe aufrechterhalten: am Gleis, auf dem Zug und in den Büros. Als Verband haben wir uns dafür eingesetzt, dass die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr auch unter Corona-Bedingungen stimmen. Im Jahr nach Ausbruch der Pandemie blicken Wagenhalter und Werkstätten auf ein gutes Krisenmanagement in ihren Unternehmen zurück. Sie haben sich für die Herausforderungen der Krise aufgestellt und sie als Chance für Entwicklung und Erneuerung genutzt.

Systemvorteil Schiene: Der Güterzug kommt ans Ziel

Der Schienengüterverkehr hat in der Corona-Krise über Grenzen hinweg seinen Systemvorteil ausgespielt. Ein Güterzug ersetzt bis zu 50 Lkw-Fahrten. Das ist unter Pandemiebedingungen gerade auf langen Strecken ein gewichtiger Vorteil. Statt 50 Lkw-Fahrer auf die Strecke zu schicken, wird für den Transport per Zug nur ein Lokführer benötigt, der zudem an Staatsgrenzen gewechselt werden kann. Damit leistet der Schienengüterverkehr einen Beitrag zur Eindämmung der Pandemie – und sichert gleichzeitig Lieferketten für Handel und Industrie.

Der Sektor steht zusammen

Der VPI hat sich im Frühjahr 2020 zusammen mit Bahnverbänden und Unternehmen des Sektors zur verstärkten Zusammenarbeit in der Corona-Krise bekannt. In der Charta „Gemeinsam die Corona-Krise bewältigen“ betonten die Unternehmen und Verbände die Bedeutung des Schienengüterverkehrs als Lebensader der Volkswirtschaft. Das breite Bündnis hob zugleich hervor, dass ein arbeitsfähiger Schienengüterverkehr existenziell auf den Einsatz seiner Lokführer, Wagenmeister und Werkstattmitarbeiter angewiesen ist. Sie müssen auch unter den Bedingungen der Pandemie ihre Aufgaben wahrnehmen können, wenn Güterzüge weiter rollen sollen. Es sei Aufgabe der Politik, dafür Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Herausforderungen der Corona-Krise gerecht werden, so der Appell des Bündnisses.

Im Fokus des VPI: Instandhaltung sicherstellen

Als Interessenvertretung der Wagenhalter und Werkstätten haben wir uns darauf konzentriert, die Instandhaltungsketten für das rollende Material aufrechtzuerhalten. Wagenhalter sind auf ein europaweit funktionierendes Netz von Werkstätten angewiesen. Wagen, die einen betriebsgefährdenden Mangel aufweisen, müssen umgehend instand gesetzt werden können. Fehlende Werkstattkapazitäten würden die Verfügbarkeit von Güterwagen spürbar einschränken und damit auch den Schienengüterverkehr insgesamt.

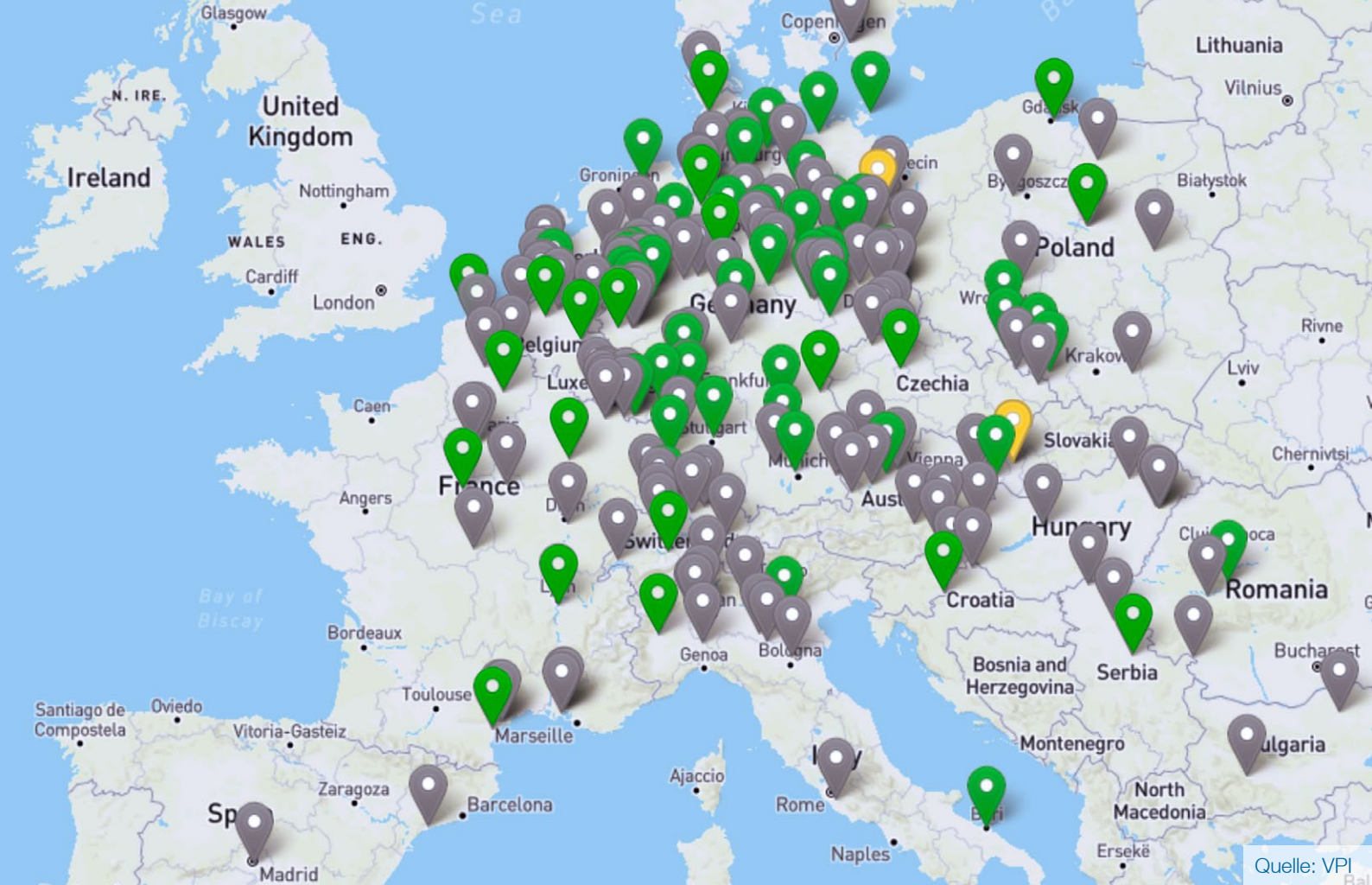


WERKSTÄTTEN SIND SYSTEMRELEVANT

Bereits im März 2020 hat sich der VPI an den Schienenbeauftragten der Bundesregierung, Enak Ferlemann, mit der Bitte gewandt, sich für die Aufrechterhaltung der Arbeitsfähigkeit von Instandhaltungswerkstätten einzusetzen – in Deutschland, aber auch EU-weit. Mit Erfolg: Zum 1. April 2020 wurden die Instandhaltungswerkstätten von der Bundesnetzagentur (BNetzA) als systemrelevant eingestuft. Ihre Arbeitsfähigkeit sei auch unter pandemiebedingten Einschränkungen aufrechtzuerhalten. Werkstätten erhielten damit die Möglichkeit, sich von der BNetzA in die Liste der „Betreiber von Serviceeinrichtungen“ eintragen zu lassen. Auf dieser Grundlage konnten sie bei den zuständigen Landesbehörden notwendige Genehmigungen für ihr Unternehmen und die Belegschaft erhalten, etwa Passierscheine. Darüber hinaus gelang es auf Anregung des Sektors, die gesetzlich vorgeschriebenen Revisionsfristen für Tankprüfungen bei Kesselwagen angesichts der aktuellen Situation vorübergehend zu verlängern.

Digitales Covid-19-Werkeportal: praktische Hilfe in der Krise

Wo kann aktuell in Frankreich ein Radsatz überarbeitet werden? Wer kann in Polen Fahrzeugrevisionen durchführen? In welchem Umfang sind Werkstätten in Deutschland von Shutdown-Maßnahmen betroffen? Halter mussten zu Beginn der Corona-Krise europaweit mit erheblichen organisatorischen Problemen rechnen, wenn Reparatur- oder Instandhaltungsarbeiten am Wagen anstanden. Die Technische Kommission (TK) des VPI hat im Frühjahr 2020 mit Hands-on-Mentalität innerhalb weniger Tage ein Internet-Portal bereitgestellt, das Antworten bietet. Wagenhalter finden hier einen schnellen Überblick zur von den Werkstätten gemeldeten Verfügbarkeit von Leistungen und mobilen Services. Das Portal soll in der akuten Krise helfen, die stark angewachsene und mitunter zeitraubende Suche nach Werkstattangeboten zu verschlanken, und so Freiraum schaffen für individuelle und fallbezogene Kommunikation.



Das digitale „Covid-19-Werkeportal“ ist seit Anfang April 2020 online. Als Betreiber der Plattform fungiert die VPI-Servicegesellschaft VERS. Interessenten können das „Covid-19-Werkeportal“ über die Website der VPI-Servicegesellschaft VERS unter <http://vpi-covid19.unitygroup.com> aufrufen – kostenfrei und ohne Beschränkungen.

DIE KRISE ALS CHANCE FÜR VERÄNDERUNG NUTZEN

Instandhaltungs- und Reparaturaufgaben unter den Bedingungen der Corona-Pandemie zu organisieren, war eine von vielen Herausforderungen, vor denen die Mitgliedsunternehmen des VPI in den vergangenen Monaten standen. Sie mussten sich in kürzester Zeit darauf vorbereiten, auch bei einem möglichen Lockdown betriebsfähig zu sein. Güterwagen sollten weiterhin reibungslos für Transportaufgaben zur Verfügung stehen. Gleichzeitig galt es, wie bei jedem Unternehmen, betriebsinterne Abläufe so zu gestalten, dass eine weitere Ausbreitung des Virus eingeschränkt wird – etwa durch das Ermöglichen von Arbeit im Homeoffice und die räumliche Trennung wichtiger Teams im Unternehmen.

Unsere Mitgliedsunternehmen haben diese Verantwortung nicht nur angenommen, sondern sie als Chance für Veränderung und Modernisierung begriffen. Wir haben drei Unternehmen gebeten zu schildern, was sie aus der Krise positiv mitnehmen. Ein großer und ein mittelständischer Wagenhalter sowie die führende Werkstattgruppe in Deutschland berichten, was sie in den vergangenen Monaten bewegt haben.



DER SERVICE MUSS STIMMEN – OB REMOTE ODER PERSÖNLICH



„Die Herausforderungen der Pandemie haben Prozesse beschleunigt, die wir bei Aretz schon angeschoben hatten – von Homeoffice bis digitalisierte Rechnungsstellung.“

Gastbeitrag von Udo Hamann

Geschäftsführer des Waggonvermieters Aretz GmbH & Co. KG

Digitaler Wandel ist bei Aretz ein Prozess, der seit Jahren läuft. Das hat uns geholfen, während der Corona-Krise den Service für unsere Kunden im gewohnten Standard aufrechtzuerhalten. Einen Schub haben die vergangenen Monate insbesondere für den Bereich des „Mobile Working“ bewirkt. Wie viele andere Unternehmen mussten wir uns hier im Frühjahr 2020 sofort umstellen. Die technischen Lösungen und Arbeitsabläufe zunächst einmal in einzelnen Abteilungen einführen, Erfahrungen sammeln, neu justieren – das war Vergangenheit. Innerhalb kürzester Zeit wurden für alle Mitarbeitenden Laptops angeschafft und Microsoft-Teams-Accounts angelegt, um die Arbeitsfähigkeit auch im Shutdown sicherzustellen.

Heute können unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowohl intern als auch extern jederzeit an virtuellen Konferenzen teilnehmen und ihre Teams digital organisieren – unabhängig davon, ob sie sich im Büro oder im Homeoffice befinden. Die größten Herausforderungen traten bei der Gestaltung der EDV-Infrastruktur und des Datenzugriffs auf – vor allem im Hinblick auf die Datensicherheit. Weitere Innovationsprojekte sind angelaufen, etwa die Digitalisierung des Posteingangs und der automatisierte Versand von elektronischen Ausgangsrechnungen aus unserem Datenbanksystem. Nahezu alle Maßnahmen werden uns auch für die Zeit nach Corona von Nutzen sein – als Arbeitgeber ebenso wie mit Blick auf unsere Kunden und Geschäftspartner.

GUTE TEAMS BEWÄHREN SICH IN DER KRISE



„Waggons lassen sich nicht im Homeoffice instand halten. Wir haben dafür gesorgt, dass in unseren Werkstätten pandemiegerecht gearbeitet werden kann.“

Gastbeitrag von Karsten Elstner

Geschäftsführer Franz Kaminski Waggonbau GmbH

Die Kaminski-Instandhaltungswerke hatten ihre Prozesse schon vor Corona weitgehend digitalisiert und optimiert. So waren wir bei Ausbruch in vielen Bereichen gut gerüstet, um mit den Anforderungen pandemiegerechten Arbeitens umgehen zu können. Administrative Aufgaben haben wir zügig ins Homeoffice verlegt. Dennoch standen wir vor Herausforderungen: Ein Waggon passt nicht ins heimische Arbeitszimmer und kann auch nicht per Videokonferenz instandgehalten werden. Zoom war für uns nicht die Lösung aller Probleme. Unser Personal musste auch vor Ort in den Werkstätten arbeiten können. Dazu haben wir umgehend ein Hygiene- und Abstandskonzept entwickelt, schon früh für ausreichend viele FFP-2-Masken gesorgt und unseren Mitarbeitenden Kinderbetreuung angeboten. Ein besonderes Problem stellte für uns der innerhalb der Kaminski-Gruppe übliche Austausch von Werke-Teams dar. Hier mussten die in Europa unterschiedlichen Reiseregeln berücksichtigt werden. Nach dem Hinweis auf unsere Systemrelevanz, etwas Kampf mit der Bürokratie und ein wenig Kreativität gelang das aber.

Ohne unsere engagierte und mitdenkende Belegschaft wäre es nicht möglich gewesen, unsere systemrelevanten Leistungen für den Schienengüterverkehr so reibungslos zu erfüllen. Unser Resümee: Es braucht beides, persönliches Engagement und digitale Tools, um gut in die Zukunft zu kommen. Die Kaminski-Gruppe wird diesen Weg weitergehen.

DIGITALES FLOTTENMANAGEMENT IST DIE ANTWORT



„Die Zukunft liegt im digitalen Flottenmanagement – das bestätigen die Erfahrungen aus der Corona-Pandemie. Digitalplattformen sind ein wichtiges Element in dieser Strategie.“

Gastbeitrag von Dr. Niko Davids

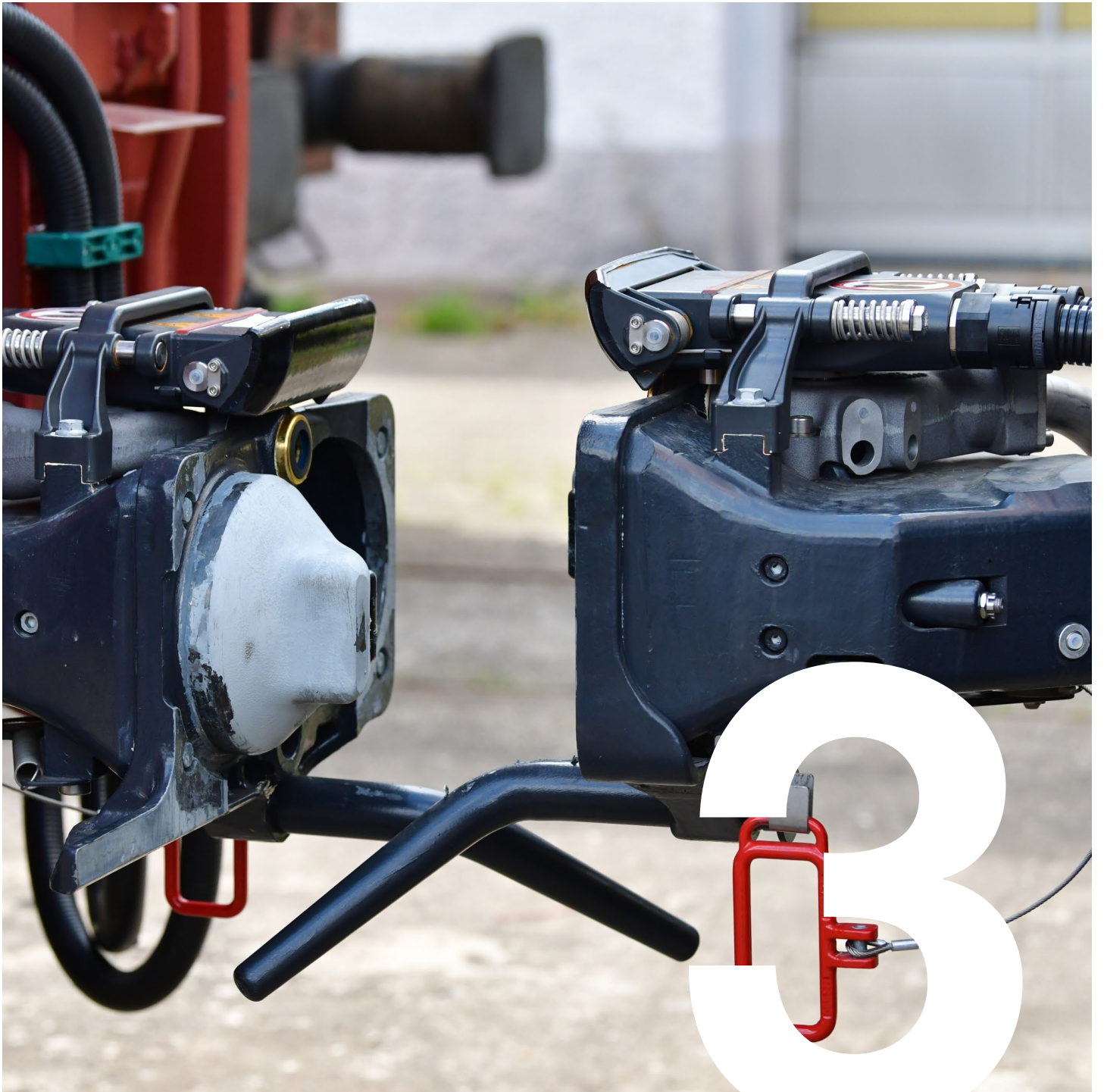
Chief Digital Officer der VTG AG

Die Corona-Krise hat viele gewohnte Routinen des Schienengüterverkehrs ausgehebelt und verlangt Verladern und Transporteuren ein hohes Maß an Flexibilität und Reaktionsfähigkeit ab. Bei der VTG fiel die Einführung der Digitalplattform traigo just in die Anfangsphase der Corona-Krise. Vor allem im Schienengüterverkehr ist der Bedarf an digitalen Lösungen sehr groß. Eine Dialogplattform ermöglicht den kurzfristigen Umstieg auf ein digitales Flottenmanagement. Auch im Homeoffice können Kunden sämtliche Vertrags- und Wagendaten einsehen und das Flottengeschehen steuern. Vor allem der Zugriff auf Vorhersagen von Laufleistungen und die Anzeige von lang stehenden Wagen sowie aktuellen Werkaufenthaltszeiten bieten Nutzern die Möglichkeit, ihre Flotte smarter zu steuern. Die direkte Verfügbarkeit von Echtzeit-Informationen, ohne auf Umwegen Informationen von Dritten abfragen zu müssen, ermöglicht ein effizientes, unabhängiges Arbeiten. Mit unserer Digitalplattform konnten wir unseren Kunden ein Instrument anbieten, das sie bei der Bewältigung der Corona-Herausforderung ganz konkret unterstützte.

Inside VTG gilt schon seit langem: Ein Großteil unserer Operationsprozesse ist bereits digitalisiert, sodass wir auch mit einer Ad-hoc-Umstellung auf mobiles Arbeiten weiterhin für unsere Kunden erreichbar waren und der übliche Betriebsablauf ungehindert gewährleistet wurde.

INNOVATIONSTREIBER DAK //

DER GAMECHANGER: DIE DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG





INNOVATIONSTREIBER DAK //

DIE DAK IST IN EUROPA ANGEKOMMEN

Das Jahr 2020 hat das Zeug, Eisenbahngeschichte zu schreiben: Mit ihrer Unterschrift unter die „Berliner Erklärung“ legten die europäischen Verkehrsminister am 21. September ein Bekenntnis zur Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) ab. Bis 2022 soll ein europäischer Plan zur Migration der DAK vorliegen, so der Wille der Unterzeichner. Die DAK avanciert damit zum zentralen europäischen Projekt des Schienengüterverkehrs.

Die auf dem 10. VPI-Symposium präsentierte „DAK-Charta“ hat einen Prozess mitangeschoben, der im vergangenen Jahr rasant an Fahrt aufgenommen hat. Mittlerweile liegt nicht nur die Studie des BMVI zur Migration der neuen Technologie vor. Auch der auf dem VPI-Symposium angekündigte Demonstratorzug „DAC4EU“ ist auf dem Gleis. Brüssel geht nun mit dem European DAC Delivery Programme (EDDP) in die Umsetzungsphase auf EU-Ebene. Der VPI und seine Mitgliedsunternehmen sind mit an Bord.

Europäisches Bekenntnis zur DAK

„Wir, die Verkehrsminister (...) betrachten die Umsetzung der digitalen automatischen Kupplung, der automatischen Zugvorbereitung und anderer digitaler Plattformen als eine der Hauptprioritäten und beabsichtigen, uns diesbezüglich bis 2022 auf eine gesamteuropäische Strategie zu einigen, die gemeinsame Normen sowie die Aufteilung etwaiger Lasten vorsieht.“ Die „Berliner Erklärung“ der europäischen Verkehrsminister vom September 2020 ließ an Klarheit nichts zu wünschen übrig. Deutschland hat seine EU-Ratspräsidentschaft in der zweiten Jahreshälfte 2020 genutzt und die Schlüsseltechnologie für einen effizienten Schienengüterverkehr auf der europäischen Agenda verankert. Mehr noch: Mit dem in 2020 aufgesetzten European DAC Delivery Programme (EDDP) unter dem Dach von Shift2Rail wurde die konkrete Arbeit an der europäischen Umsetzung aufgenommen. Die zügige Einführung der DAK im Schienengüterverkehr gilt als wichtiger Baustein zur Erreichung der europäischen Klimaziele.

European DAC Delivery Programme (EDDP) gestartet

Seit Mitte 2020 arbeiten Sektor und Politik in den Arbeitsgruppen des EDDP an Lösungen für die verschiedenen Aspekte einer europaweit einheitlichen Migrationsstrategie. Auf der Tagesordnung des unter dem Dach von Shift2Rail aufgesetzten Programms stehen technische und operative Themen ebenso wie ein ausgewogenes Finanzierungskonzept. Definiert wurden insgesamt sieben „Working Packages“ zu verschiedenen Themenfeldern. Die Mitgliedsunternehmen des VPI bringen ihre Expertise mit viel Einsatz ein. Sie tun dies, weil sie überzeugt sind, dass die DAK den Schienengüterverkehr entscheidend nach vorn bringt. Die neue Kupplungstechnologie ermöglicht die Automatisierung zahlreicher Betriebsprozesse und sorgt so für mehr Effizienz, etwa bei der Zugzusammenstellung. Gleichzeitig schafft sie die Voraussetzungen für digitale Anwendungen.



„WORKING GROUPS“ DES EUROPEAN DAC DELIVERY PROGRAMME

- 1. Technologie, Betrieb und Standardisierung**
- 2. Tests, Demonstratoren und Pilot-Projekte**
- 3. Migration**
- 4. Netzkapazität und Green Deal**
- 5. Kosten, Business-Cases und Finanzierung**
- 6. Kommunikation**
- 7. Innovationspotenzial für den „Intelligenten Güterzug“**

AUF DEM GLEIS: DER DEMONSTRATORZUG „DAC4EU“

Ein einheitlicher Kupplungsstandard ist Voraussetzung, um die DAK europaweit auszurollen

Parallel zum DAC Delivery Programme der EU arbeitet ein europäisches Konsortium bereits daran, für die Mitglieder des EDDP eine fundierte Entscheidungsgrundlage zur Auswahl eines europaweit einheitlichen Kupplungsstandards zu schaffen. In dem vom BMVI finanzierten „Pilotprojekt zur Demonstration, Erprobung und Zulassung der DAK“, kurz DAC4EU, engagieren sich die DB AG (Konsortialführer), die Wagenhalter ERMEWA, GATX Rail Europe und VTG sowie die Güterbahnen DB Cargo, ÖBB Rail Cargo und SBB Cargo.

Im Sommer 2020 wurden in einem ersten Schritt zwölf Güter- und Kesselwagen von DB Cargo und GATX mit vier Kupplungs-Prototypen verschiedener Hersteller ausgerüstet. Seit Oktober durchläuft jeder Kupplungstyp auf dem Testgelände in Görlitz ein umfangreiches Programm: In 440 Einzeltests werden die DAK-Typ-4-Modelle auf ihre Praxistauglichkeit geprüft. Das reicht vom Verhalten der verschiedenen DAK-Modelle in Gleisbögen mit verschiedenen Gleisradien über das Kuppeln bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Beladezuständen bis hin zu Untersuchungen in der Klimakammer. Die Ergebnisse und die Empfehlung für einen Kupplungstyp werden dem EDDP voraussichtlich Mitte 2021 übergeben. In der abschließenden Phase des Forschungsprojekts soll ein Demonstratorzug mit 24 Wagen auf die Reise geschickt werden, der das ausgewählte Kupplungsdesign EU-weit auf der Strecke und im Einsatz in Rangierbahnhöfen erprobt.

Mehr zum Projekt unter: dac4.eu





DREI FRAGEN

an Oliver Behrens, GATX Rail Europe, zum Stand des DAC4EU-Projekts

1. Herr Behrens, warum engagiert sich die GATX beim DAC4EU-Projekt?

Wir haben ein großes Interesse daran, den Schienengüterverkehr zu stärken. Auch aus klimapolitischer Sicht gibt es hierzu keine Alternative. Die DAK sehen wir als echten Gamechanger. Sie wird den Güterverkehr auf der Schiene effizienter machen und im Wettbewerb mit der Straße deutlich voranbringen.

2. Wo liegen aktuell die großen technischen Herausforderungen?

Da ist zum einen der doch sehr raue Betrieb der Güterwagen mit den daraus resultierenden hohen Kräften. Zum anderen ist der digitale Teil der Kupplung für den Eisenbahngüterverkehr komplettes Neuland. Hier eine unter allen Betriebsbedingungen zuverlässig funktionierende DAK zu entwickeln, stellt sicher die größte Herausforderung dar.

3. Wird der DAC4EU-Zug pünktlich sein Ziel erreichen und die Basis für die Entscheidung über einen einheitlichen Kupplungsstandard liefern?

Beim Testen von Prototypen ergibt sich fast immer Nachbesserungsbedarf. Die Testphase für die DAK Prototypen wird daher bis Ende Juni 2021 verlängert, die Ergebnisse im Juli an das EDDP übermittelt. Wir sind zuversichtlich, die Entscheidung für ein EU-weit standardisiertes Kupplungsdesign vom EDDP wie geplant im Herbst 2021 zu erhalten und damit die nächste Projektphase angehen zu können.

ROADMAP ZUR DAK: DIE „MIGRATIONSTUDIE“ DES BMVI

Die Finanzierung der DAK-Migration ist eine Gemeinschaftsaufgabe

Dem DAC4EU-Projekt vorangegangen war die vom BMVI in Auftrag gegebene Studie zur EU-weiten Migration der DAK. Sie befasst sich vornehmlich mit Fragen der operativen Umsetzung des Migrationsprozesses sowie der Finanzierung. Im Juni 2020 präsentierte Projektleiter Stefan Hagenlocher von der hwh Gesellschaft für Transport und Unternehmensberatung mbH in Berlin die Ergebnisse. Die erarbeitete Roadmap dient den Working Groups des EDDP mittlerweile als Grundlage für die Diskussion über die weitere Ausgestaltung des Migrationsprozesses.

Als Startpunkt für die Migration der DAK hat die hwh-Studie das Jahr 2023 gesetzt, als Zielhorizont das Jahr 2030. Dann soll der Schienengüterverkehr in Europa flächendeckend automatisch kuppeln. Voraussetzung hierfür sei, so die Einschätzung der Studienmacher, dass die Eckpfeiler rechtzeitig stünden. Hierzu zählen sie die Verständigung auf einen praxisperbten, einheitlichen Kupplungsstandard, die Festlegung regulatorischer Voraussetzungen für den Einbau sowie einen klar strukturierten Plan für den Umbau und die Phase des Parallelbetriebs beider Kupplungsformen. Schließlich müssten Förderformen etabliert werden, um den Sektor bei der Umsetzung des ambitionierten Vorhabens zu unterstützen.

Die Studie steht zum Download bereit unter:

<https://bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/studie-digitales-automatisches-kupplungssystem-dak.html>



DREI FRAGEN

an Stefan Hagenlocher, hwh Gesellschaft für Transport & Unternehmensberatung mbH, zur Arbeit des European DAC Delivery Programme

1. Herr Hagenlocher, Sie haben mit Ihrer Migrationsstudie eine Vorlage geliefert, auf der das EDDP in vielen Punkten aufsetzt. Kommt die Arbeit in Brüssel gut voran?

Ja, auf jeden Fall. Innerhalb kürzester Zeit wurde ein EU-weites Umsetzungsprogramm für die DAK mit breiter Beteiligung aus dem Sektor aufgesetzt. Die Arbeit im EDDP ist klar strukturiert, Meilensteine wurden definiert. Das ist eine gute Basis, um die vielen komplexen Fragestellungen zu klären.

2. In Deutschland ist die Zahl der DAK-Fans groß. In unseren Nachbarländern auch?

Das Thema ist international und entsprechend beteiligen sich Stakeholder aus den verschiedensten EU-Ländern im EDDP. Noch ist Überzeugungsarbeit zu leisten, insbesondere bei den Playern aus süd- und südosteuropäischen Ländern. Aber die Dinge entwickeln sich. Klar ist: Das Projekt DAK wird nur funktionieren, wenn alle an Bord sind.

3. Wo liegen die Top-3-Challenges, für die das EDDP Lösungen finden muss?

Die erste Herausforderung sehe ich darin, sich in Europa auf eine zuverlässige und vor allem standardisierte DAK zu verständigen und die rechtlichen Voraussetzungen für ihren Einsatz zu etablieren. Zweitens muss ein sektorweit akzeptiertes Migrationskonzept aufgestellt und schließlich drittens die Finanzierung geklärt werden. Wir brauchen ein großzügiges EU-Förderprogramm und ein faires Finanzierungskonzept.



DER GANZE SEKTOR MUSS MITZIEHEN

Die Einführung der DAK ist ein sektorales Projekt – auch wenn es zunächst einmal die Wagenhalter sind, die ihr rollendes Material umrüsten müssen. Die VPI-Mitgliedsunternehmen haben sich klar für die Einführung der DAK-Technologie ausgesprochen und engagieren sich in Gremien und Forschungsprojekten für das Thema. In den komplexen Migrationsprozess müssen aber ebenso EVU, Werkstätten, Verlader sowie zahlreiche weitere Akteure im Schienengüterverkehr eingebunden werden.

Mit engagierter Öffentlichkeitsarbeit und auf Veranstaltungen wirbt der VPI deshalb kontinuierlich für die Schlüsseltechnologie DAK. Im vergangenen Jahr haben wir erstmals gemeinsam mit dem VDV die DAK auf verschiedenen Veranstaltungen vor Verladern, EVU und Infrastrukturbetreibern präsentiert. Diese Kooperation werden wir 2021 fortsetzen. So wollen wir unter anderem auf der digital ausgerichteten transport logistic Messe München der Branche ein Update zum Stand der technischen Entwicklung und der europäischen Umsetzung der DAK geben.





11. VPI-Symposium: Top-Thema DAK

Wie groß das Interesse des Sektors am Thema DAK ist, zeigte das 11. VPI-Symposium im Januar 2021. Mehr als fünfhundert Teilnehmerinnen und Teilnehmer verfolgten den Livestream aus Hamburg zum Stand von DAK-Forschungsvorhaben und aktuellen Herausforderungen auf politischer Ebene. Coronabedingt fand das Symposium als digitales Format statt. Impulsredner Sven Wellbrock von der VTG mahnte eindringlich, dass die Einführung der DAK alternativlos sei – auch angesichts der Auswirkung der demografischen Entwicklung auf den Arbeitsmarkt. Es komme jetzt darauf an, effizient in den europäischen Strukturen zu arbeiten und den Gamechanger DAK zügig aufs Gleis zu bringen.

Der Sektor habe die Aufgabe angenommen, bestätigten die Teilnehmer der Podiumsdiskussion Oliver Behrens (GATX Rail Europe), Matthias Knüpling (VTG), Jens Engelmann (EU Freight DAC Delivery Programme) und der aus Brüssel zugeschaltete Gilles Peterhans (UIP). Die Auswahl eines standardisierten Kupplungstyps im Projekt DAC4EU komme voran, die Europäisierung des Themas nehme mit dem „DAC Delivery Programme“ Fahrt auf. Jetzt gelte es, das Tempo zu halten. Dazu gehöre auch, dass Europa rechtzeitig Förderprogramme aufstellt, um die Finanzierung des Systemwechsels zu ermöglichen, betonten die Experten auf dem Podium.

Reinschauen: Den gesamten Livestream des 11. VPI-Symposiums finden Sie auf dem YouTube-Kanal des Verbandes unter: [youtube.com/watch?v=XXbu5C6OxLY](https://www.youtube.com/watch?v=XXbu5C6OxLY)

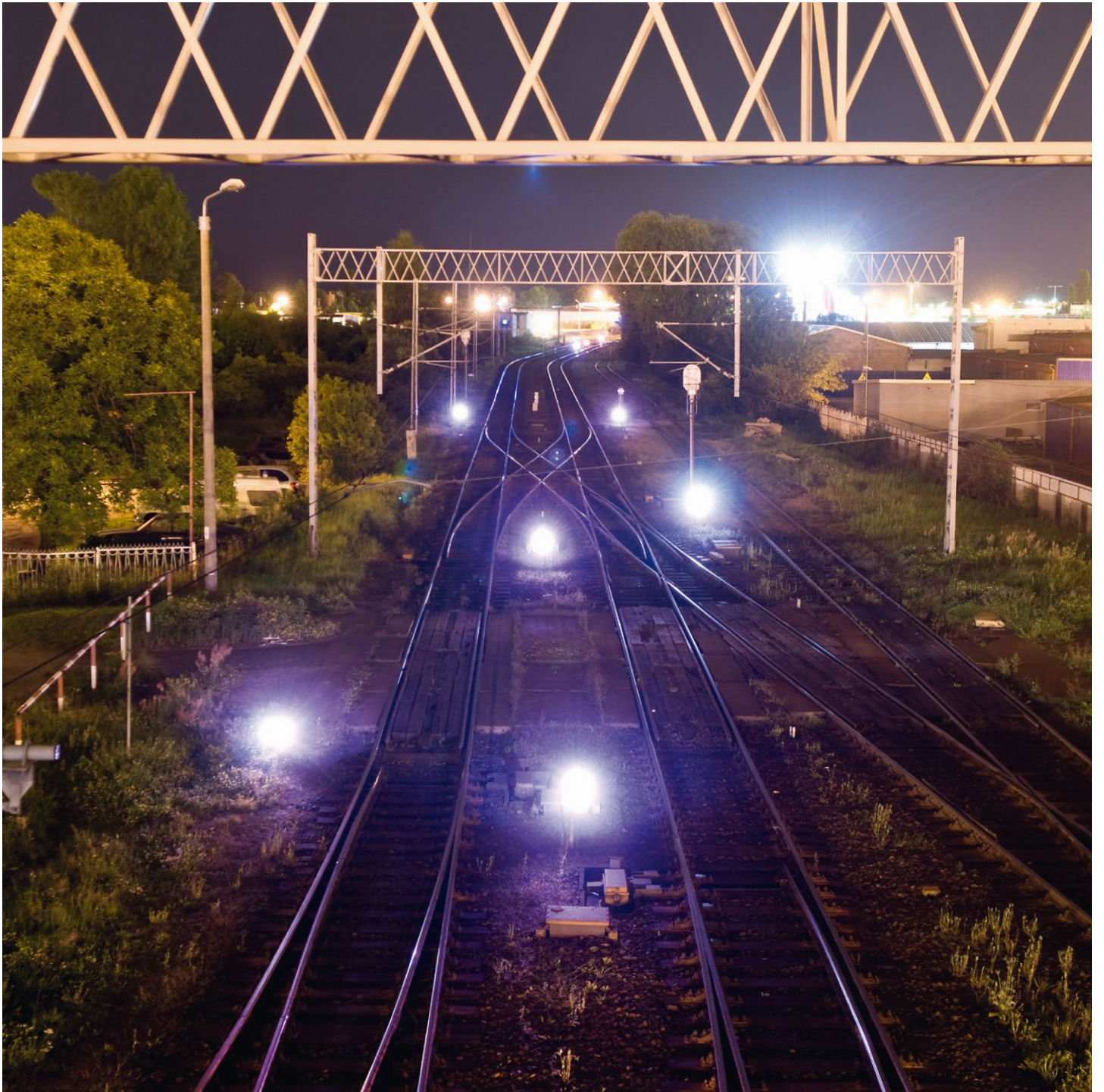
Impressionen vom 11. VPI-Symposium



DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR GESTALTEN //

**25 PROZENT MARKTANTEIL BIS 2030:
BRANCHE UND POLITIK MÜSSEN
AN EINEM STRANG ZIEHEN**





DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR GESTALTEN //

WEICHEN STELLEN FÜR EINE STARKE SCHIENE

Die Mitgliedsunternehmen des VPI setzen Innovation aufs Gleis – mit modernen Güterwagen, die sich an den Anforderungen von morgen orientieren. Sie entwickeln modulare, flexible Wagenkonzepte, sie digitalisieren ihre Flotten und etablieren eine zustandsorientierte Instandsetzung. Waggonvermietung ist ein wichtiger Bestandteil des Systems Schiene. Ohne das innovative Wagenmaterial der privaten Halter kann der Schienengüterverkehr die Transportaufgaben der Zukunft nicht bewältigen. Klar ist aber auch: Für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr müssen wir den gesamten Sektor in den Blick nehmen. Eine starke Schiene braucht auch leistungsfähige Infrastruktur und digitalisierte Transportketten vom Verloader bis zum Kunden.

Auch im vergangenen Jahr hat sich der VPI im politischen Berlin für die Anliegen seiner Mitglieder und des Sektors starkgemacht. Ob Masterplan für die Schiene, leiser Güterverkehr oder Gleisanschlussförderung – wir haben uns als Verband für die notwendigen Rahmenbedingungen eingesetzt, damit wir als Branche Wachstum auf der Schiene erreichen.

Der Schienenpakt steht!

Innovationskraft, Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene deutlich voranbringen lautet das Ziel, mit dem der Masterplan Schienenverkehr im Juni 2020 an den Start gegangen ist. Erstmals liegt damit ein gemeinsam von der Personen- und der Güterverkehrsbranche sowie dem BMVI getragenes Zukunftskonzept für die Schiene in Deutschland vor. Beeindruckende 28 Unterschriften zieren das Dokument, auch die des VPI-Vorsitzenden.

Politik, Wirtschaft und Verbände hatten in den vorausgegangenen zwei Jahren im Zukunftsbündnis Schiene zielorientiert einen gemeinsamen Plan erarbeitet, der den umweltfreundlichsten Verkehrsträger nachhaltig stärken soll. Mit dem Masterplan Schienenverkehr haben sie die richtigen Maßnahmen identifiziert, um den Marktanteil der Schiene zu steigern: das Netz ausbauen, Digitalisierung und Deutschlandtakt vorantreiben, Innovation fördern, die Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Gerade bei Vorhaben wie dem Deutschlandtakt ist es wichtig, den Personen- und Güterverkehr zusammenzudenken und eine Gesamtstrategie zu entwickeln, die für beide Sparten Verbesserungen bringt.

Mit seiner Festlegung auf mindestens 25 Prozent Marktanteil bis 2030 setzt der Masterplan eine klare Zielmarke für den Schienengüterverkehr. Als Blaupause für den neuen, umfassenderen Masterplan Schiene diente der 2017 verabschiedete Masterplan Schienengüterverkehr, dessen Fahrplan eins zu eins eingeflossen ist. Darauf hatte unter anderem der VPI mit Nachdruck gedrungen.

Masterplan Schienengüterverkehr bleibt wichtig

Auch wenn der Schienengüterverkehr in die übergeordnete Strategie des Masterplans Schienenverkehr eingebunden wurde, so lief die Arbeit an der Umsetzung der Maßnahmen auch 2020 in den eingespielten Arbeitsgruppen des Masterplans Schienengüterverkehr weiter. Der VPI ist in die Arbeitsgruppe „Überwachung/Monitoring“ fest eingebunden und überprüft die Fortschritte, die in den einzelnen Bereichen wie Innovationsförderung, Forschung oder Lärminderung erzielt wurden – und wo das Tempo dem Zielfahrplan hinterherhinkt. Zehn Maßnahmenpakete mit 66 kurz-, mittel- und langfristigen Initiativen sollen den Schienengüterverkehr nach vorn bringen. In zahlreichen Feldern können wir



gute Fortschritte verzeichnen, etwa bei den Themen Gleisanschlussförderung und Lärm-minderung. Auch beim Projekt DAK lösen der Sektor und das BMVI ihre Zusagen ein. Bei anderen Themen, wie dem Ausbau der Infrastruktur für 740-Meter-Züge oder der Elektrifizierung des Netzes, liegen wir allerdings hinter den gesteckten Zielen zurück.

Erfolgsstory Gleisanschlussförderung

Im Sommer 2019 wurde die vom VDV initiierte Gleisanschluss-Charta der Öffentlichkeit präsentiert. Zu den Unterzeichnern zählte ein breites Spektrum an Verbänden sowie Vereinen aus Industrie, Handel und Logistik – unter ihnen auch der VPI. Nur eineinhalb Jahre später sind bereits wichtige Forderungen dieser Sektor-Initiative erfüllt. Das ist ebenso bemerkenswert wie erfreulich. Am 1. März 2021 ist die neue Anschlussgleis-Förderrichtlinie des Bundes in Kraft getreten. Sie unterstützt Eisenbahnen, Verlader und Speditionen beim Aus- und Neubau von Gleisanschlüssen. Erstmals werden auch Ersatzinvestitionen, Anschlussweichen und multifunktionale Umschlaganlagen gefördert.

Das Fördervolumen des Programms für 2021 beträgt 34 Millionen Euro. Gleisanschlüsse gelten als neuralgische Schnittstellen der Logistik zum System Schiene. Vor allem Wagenladungsverkehre sind auf Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen angewiesen. Wo auch in Zukunft kein Anschlussgleis vorhanden ist, kommt der Kombi-Verkehr ins Spiel. Auch hier gibt es eine gute Nachricht: Seit Januar 2021 sind die Zusatzkosten bahnfähiger Sattelanhänger förderfähig.

Geschafft: private Flotten komplett auf leisen Sohlen unterwegs

Es war eine Punktlandung. Zum Fahrplanwechsel 2020/21 konnten die privaten Wagenhalter Vollzug vermelden: Sämtliche auf dem deutschen Netz verkehrende Wagen sind leise mit modernen Verbundstoffsohlen unterwegs. Unsere Mitgliedsunternehmen haben die politische Vorgabe erfüllt, den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren. Die Umstellung auf die sogenannten Flüsterbremsen war für sie mit milliardenschweren Investitionen und großem organisatorischen Aufwand verbunden. Das Ergebnis kann sich hören lassen: Ihre Flotten fahren jetzt 10 Dezibel leiser, für das menschliche Ohr entspricht das einer Halbierung des Vorbeifahrgeräuschs.

Das Thema Bahnlärm begleitet den Sektor und speziell die Wagenhalter seit mehr als einem Jahrzehnt. Laute Güterzüge sind besonders für Anwohner vielbefahrener Strecken eine Belastung. Rollgeräusche waren bislang die Hauptquelle für den Lärm, der von Güterzügen ausgeht. Die Wagenhalter haben sich in den vergangenen Jahren ihrer Verantwor-

tung gestellt und gehandelt. Der konstruktive Dialog zwischen Betroffenen, Wagenhaltern und Politik hat zu einem guten Ergebnis geführt. Auch künftig wird sich der Sektor um Lärminderung bemühen. Im Fokus stehen jetzt Faktoren wie der Zustand des Gleises oder die Lauf- und Motorengeräusche der Lok. Auch der Lärmschutz entlang der Strecken wird weiter ausgebaut.

Schieneilärmschutzgesetz konsequent umsetzen!

Mit dem Schieneilärmschutzgesetz verbietet die Bundesregierung ab 2021 explizit den Einsatz von Wagen mit lauten Grauguss-Bremssohlen auf dem deutschen Netz. Wer es dennoch tut, wird mit Sanktionen belegt, so der Gesetzestext. Der Hintergrund: Schon einzelne laute Wagen untergraben die mühsam errungene Lärminderung. Ein einziger graugussgebremster Wagen reicht, um den Lärmpegel des gesamten Zugverbundes nach oben zu treiben. Deshalb haben die Wagenhalter die klare gesetzliche Regelung ausdrücklich begrüßt.

Umso unverständlicher war die Mitteilung des BMVI vom Ende vergangenen Jahres, die gesetzlich verankerten Sanktionen für 2021 auszusetzen. Eine „Entschärfung der Übergangsphase“, wie vom Ministerium angekündigt, bestraft Halter, die gesetzteskonform in Lärminderung investiert haben, mit wettbewerblichen Nachteilen. Darauf hat der VPI mit Nachdruck hingewiesen. Sie stehen nun in Konkurrenz zu Unternehmen, die trotz Verbot alte, laute Wagen zu geringeren Preisen in Deutschland einsetzen und dafür keine Sanktionen fürchten müssen. Die in europäischen Nachbarländern verkehrenden Flotten fahren noch immer mit einem großen Anteil graugussgebremster Wagen. An belasteten Streckenabschnitten verlangt das Vorgehen des BMVI Anwohnerinnen und Anwohnern ein weiteres Jahr Geduld ab. Sie haben, wie auch die Wagenhalter, zu Recht auf eine konsequente Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben ab 2021 vertraut.

DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

WACHSTUM AUF DER SCHIENE SETZT FAIRE WETTBEWERBS- BEDINGUNGEN VORAUS





DIE SCHIENE IM WETTBEWERB //

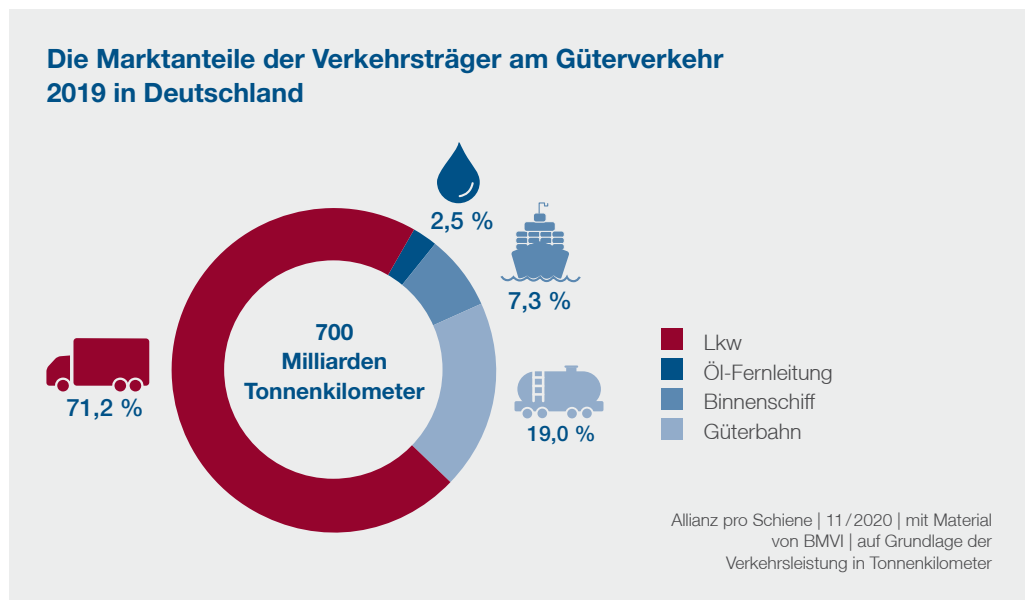
IN DIE ZUKUNFT INVESTIEREN

Die Verkehrsleistung der Schiene steigt kaum an. Auch der Marktanteil verbesserte sich nur geringfügig. Warum ist das so? Ein Teil der Antwort lautet: Noch immer fehlt es an fairen Wettbewerbsbedingungen zu konkurrierenden Verkehrsträgern. Auf dem Logistikmarkt entscheidet meist der Preis pro gefahrene Tonne, welchen Weg sich die Ware sucht.

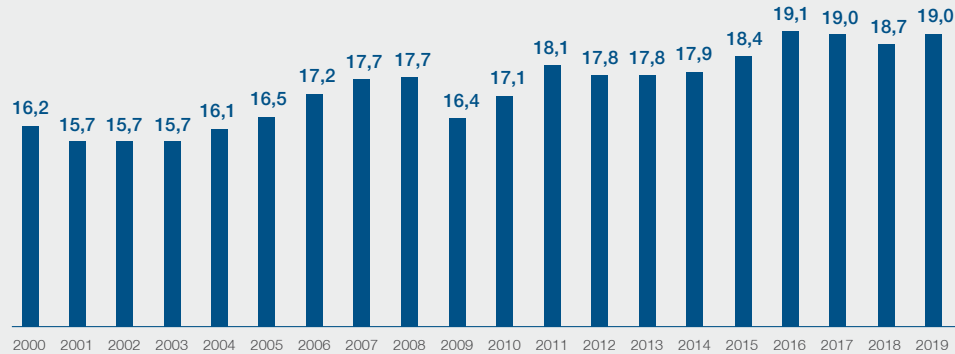
Ein Blick auf die Faktoren, die die Rahmenbedingungen für den Transport und die Preisbildung bestimmen, zeigt: Die Schiene hat gegenüber der Straße vielfach das Nachsehen. Das gilt für die Höhe staatlicher Investitionen in die Infrastruktur, für die Belastung durch externe Kosten und ebenso für die Innovationsförderung. Die Kennzahlen auf den folgenden Seiten machen deutlich, dass Handlungsbedarf besteht. Wer Wachstum auf der Schiene will, muss für fairen Wettbewerb sorgen.

Moderate Marktanteilsgewinne der Schiene

19 Prozent der Gütertransporte wurden 2019 auf der Schiene abgewickelt, nur 0,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Das ist noch lange kein Sprung nach vorn – und relativiert sich zudem bei genauerem Hinsehen. Den vom BMVI ausgewiesenen Zugewinn am Modal Split der Verkehrsträger verzeichnet die Schiene, weil die Werte des Vorjahres nach unten korrigiert worden waren. Infolge von Nachmeldungen reduzierte sich der ursprünglich für 2018 kommunizierte Marktanteil von 19,4 Prozent auf 18,7 Prozent. Konkurrent Straße hielt die Schiene auch 2019 deutlich auf Abstand: Der Lkw kam auf einen Marktanteil von 71,2 Prozent.



Anteile der Bahnen am Güterverkehr 2000–2019 in Deutschland, in Prozent

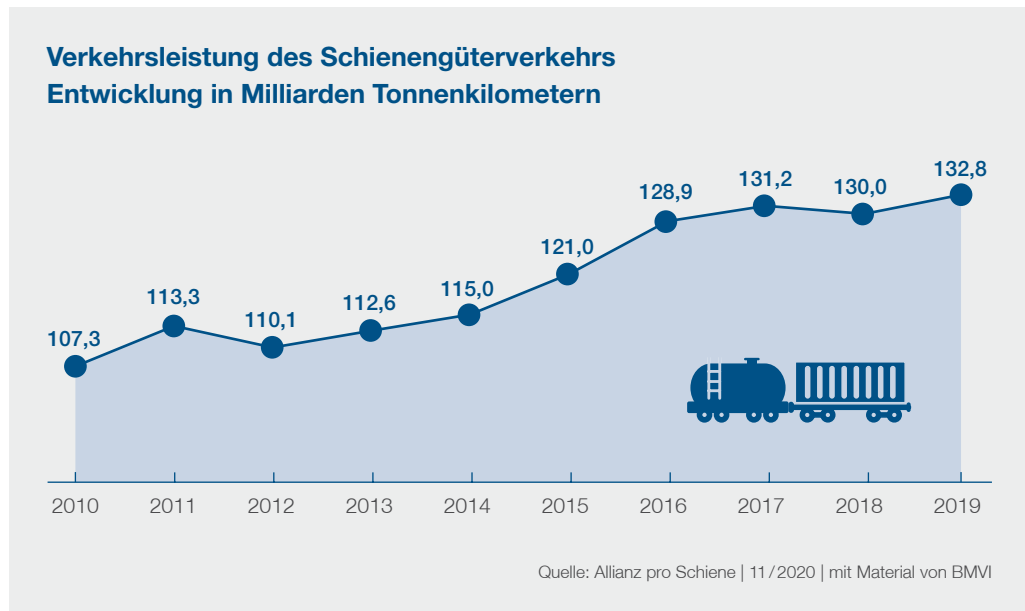


Quelle: Allianz pro Schiene | 11/2020 | mit Material
von BMVI & Destatis | auf Grundlage
der Verkehrsleistung in Tonnenkilometer

Bis 2030 soll der Marktanteil der Schiene mindestens 25 Prozent betragen, lautet die Zielsetzung der Bundesregierung. Betrachtet man die Entwicklung seit 2000, so wird deutlich: Wir müssen Tempo machen. Wollen wir das gesteckte Ziel erreichen, müssen wir in diesem Jahrzehnt beinahe doppelt so schnell wachsen wie bisher. In den letzten zwei Jahrzehnten hat die Schiene ihren Anteil am Modal Split nur um 3,8 Prozent gesteigert: von 16,2 Prozent auf 19,0 Prozent.

Transportleistung wächst langsam, aber stetig

Auch bei der Transportleistung der Schiene zeigt die Kurve seit einigen Jahren nur schleichend nach oben. 132,8 Milliarden Tonnenkilometer bewegte der Schienengüterverkehr 2019, das waren nur 2,8 Milliarden mehr als im Vorjahr. Wie beim Marktanteil musste auch hier der Vergleichswert für 2018 nach unten korrigiert werden. Betrachtet man den Zeitraum der vergangenen zehn Jahre, zeigt sich dennoch eine deutlich gewachsene Leistungsfähigkeit: Die Schiene transportiert heute rund 20 Prozent mehr Tonnenkilometer als noch 2010.

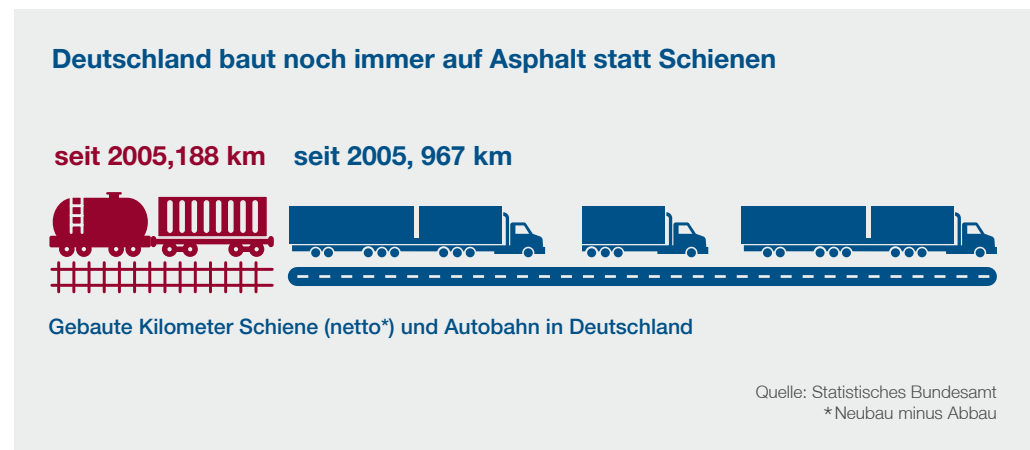




ZEIT FÜR FAIRE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

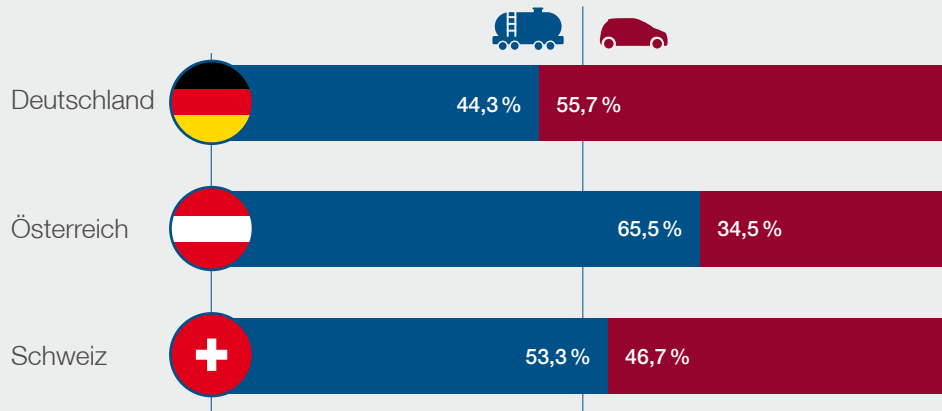
Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern sind unabdingbar für mehr Wachstum auf der Schiene. In den vergangenen Jahren hat sich einiges getan. Kennzahlen aus den Bereichen Infrastrukturausbau, Kostenbelastung und Innovationsförderung verdeutlichen aber auch, dass mehr passieren muss, um die angestrebten 25 Prozent Marktanteil bis 2030 zu erreichen.

// 1. INFRASTRUKTURAUSBAU



Der Etat der Bundesregierung für den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur fließt seit Jahrzehnten vor allem in die Straße. Seit 2005 wuchs alleine das Autobahnnetz um 967 Kilometer, während die Schiene bescheidene 188 Kilometer zulegte. Die Schere öffnete sich in den vergangenen Jahren eher weiter, als dass sie geschlossen wurde. 2019 ging kein einziger neuer Schienenkilometer ans Netz, 2020 waren es laut Berechnungen des NEE ganze drei

Unsere Nachbarländer investieren prioritär in die Schiene



Staatliche Infrastruktur-Investitionen in den Erhalt, Neu- und Ausbau, 2019

Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2020 | mit Material von BMVI, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP

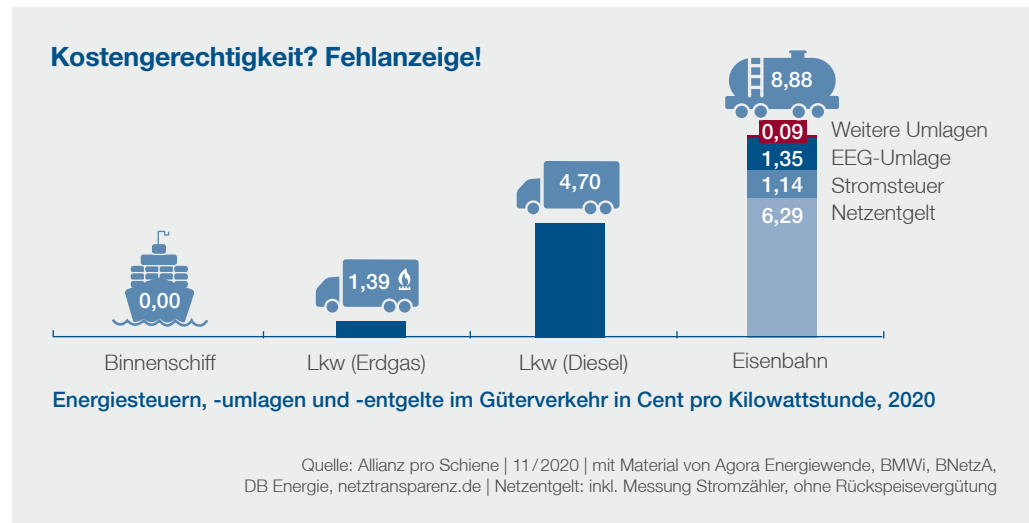
Kilometer – ein Armutszeugnis. Dazu passt, dass der Etat für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen im Haushalt 2021 doppelt so hoch ausfällt wie für neue Schienenwege. Zwei Drittel der öffentlichen Investitionen in den Neu- und Ausbau von Infrastruktur kommen der Straße zugute. Um für Wachstum auf der Schiene zu sorgen, müsste es umgekehrt sein. Ein Paradigmenwechsel hin zur Priorisierung der Schiene ist nicht erkennbar.

Im Benchmarking mit den Nachbarländern Österreich und Schweiz belegt Deutschland mit seiner Politik bei Infrastrukturinvestitionen in den Erhalt, Neu- und Ausbau der Schiene seit Jahren den hinteren Platz. Das hat sich nicht geändert, wie die aktuellen Zahlen für 2019 zeigen: Österreich investierte mit 65,5 Prozent mehr als die Hälfte seines Etats in die Schiene, ebenso die Schweiz mit 53,3 Prozent. Schlusslicht Deutschland brachte nur 44,3 Prozent seiner Haushaltsmittel für den umweltfreundlichsten Verkehrsträger auf, dagegen 55,7 Prozent für die Straße.

// 2. KOSTENBELASTUNG

Die Verkehrsträger im Güterverkehr werden in sehr unterschiedlichem Maß mit Steuern und Abgaben belastet. Addiert man die Faktoren Energiesteuer, -umlage und Netzentgelte zusammen, zeigt sich eine enorme Kluft: Die Schiene wird pro gefahrenen Kilometer beinahe doppelt so hoch belastet wie die Straße. Das sind Kostentreiber, die sich im Wettbewerb ganz erheblich zu Ungunsten der Schiene niederschlagen.

Nicht in die Preisbildung fließen hingegen die gesellschaftlichen Kosten ein, die von Verkehrsträgern verursacht werden, etwa durch Unfälle, Schadstoffausstoß, Lärm- und Klimabelastung. Hier schneidet die Straße deutlich schlechter ab als die Schiene, so das Ergebnis einer Studie von Infas im Auftrag der Allianz pro Schiene auf Basis von Daten des Umweltbundesamtes. Der Straßenverkehr verursachte 2017 pro Tonnenkilometer rund 4,5 Cent an externen Kosten. Das sind mehr als doppelt so viel wie beim Schienengüterverkehr, auf dessen Konto nur 2,6 Cent pro Kilometer gehen. Es wäre deshalb ein wichtiger Schritt hin zu fairen Wettbewerbsbedingungen und Kostenwahrheit, die externen Kosten allen Verkehrsträgern verursachergerecht zuzuordnen.





// 3. FORSCHUNG

Innovation macht den Unterschied. Mit seiner Forschungsförderung entscheidet der Bund mit darüber, wie der Gütertransport von morgen aussieht. Bringen wir Innovation auf die Straße – oder doch besser auf die Schiene? In der Vergangenheit hat der Bund sich stets auf den Straßenverkehr konzentriert und die Förderung von Forschung im Schienenbereich sträflich vernachlässigt. Nach Auskunft der Regierung unterstützte der Bund von 2007 bis 2017 Forschung und Entwicklung in der Automobilindustrie mit 969 Millionen Euro. Hersteller und Zulieferbetriebe für Schienenfahrzeuge erhielten im gleichen Zeitraum gut 16 Millionen Euro. Der Schienensektor mit seinen vergleichsweise langen Innovationszyklen spürt die Folgen einer solchen Politik noch Jahre später.

Mit der Gründung des Deutschen Zentrums für Schienengüterverkehr und der Auflage des „Bundesprogramms Forschung Schienengüterverkehr“ hat sich die Situation verbessert. Dennoch hinkt die Schiene bei der finanziellen Ausstattung der Forschungsprogramme gegenüber der Straße noch immer hinterher. Das 2020 angekündigte „Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft“ böte die Chance, neue Schwerpunkte zu setzen: Für die Jahre 2021 bis 2024 stehen bereits 322,5 Millionen Euro Haushaltsmittel für das Zentrum bereit – Mittel, die gut in die Zukunft des Systems Schiene investiert wären.

TECHNIK UND RECHT //

**IN ÜBER 70 GREMIEN DES
SEKTORS BRINGEN WIR
EXPERTENWISSEN EIN**





TECHNIK UND RECHT //

ENGAGIERT FÜR GUTE RAHMENBEDINGUNGEN

Oftmals entscheiden regulatorische Rahmenbedingungen, ob eine Innovation aufs Gleis kommt. Rechtliche Bestimmungen und technische Standards definieren den Spielraum, in dem der Sektor sich entwickeln kann. Sie wirken sich maßgeblich auf seine Wettbewerbsfähigkeit aus. Die Mitglieder und Mitarbeiter des VPI engagierten sich im vergangenen Jahr in 70 Gremien und Arbeitsgruppen des Sektors. Sie begleiten mit ihrem Expertenwissen und ihrer Praxiserfahrung neue Gesetzesvorhaben und technische Normsetzung.

Der VPI unterstützt seine Mitglieder bei der Umsetzung neuer Regularien. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind wichtige Ansprechpartner für sie. Mit digitalen Mitgliederinformationen informieren wir die Mitgliedsunternehmen zeitnah über neue Anforderungen. Unsere Technische Kommission (TK) befasst sich mit akuten Ereignissen und organisiert die Positionsbildung bei technischen Fragen.

AVV – die Selbstorganisation des Sektors funktioniert

Der „Allgemeine Vertrag zur Verwendung von Güterwagen“ (AVV) bildet auch im vierzehnten Jahr seiner Existenz die zentrale Plattform für die sektorweite Interaktion zwischen EVUs des Schienengüterverkehrs und den Haltern von Eisenbahngüterwagen. Er regelt die Verantwortlichkeiten zwischen den Akteuren.

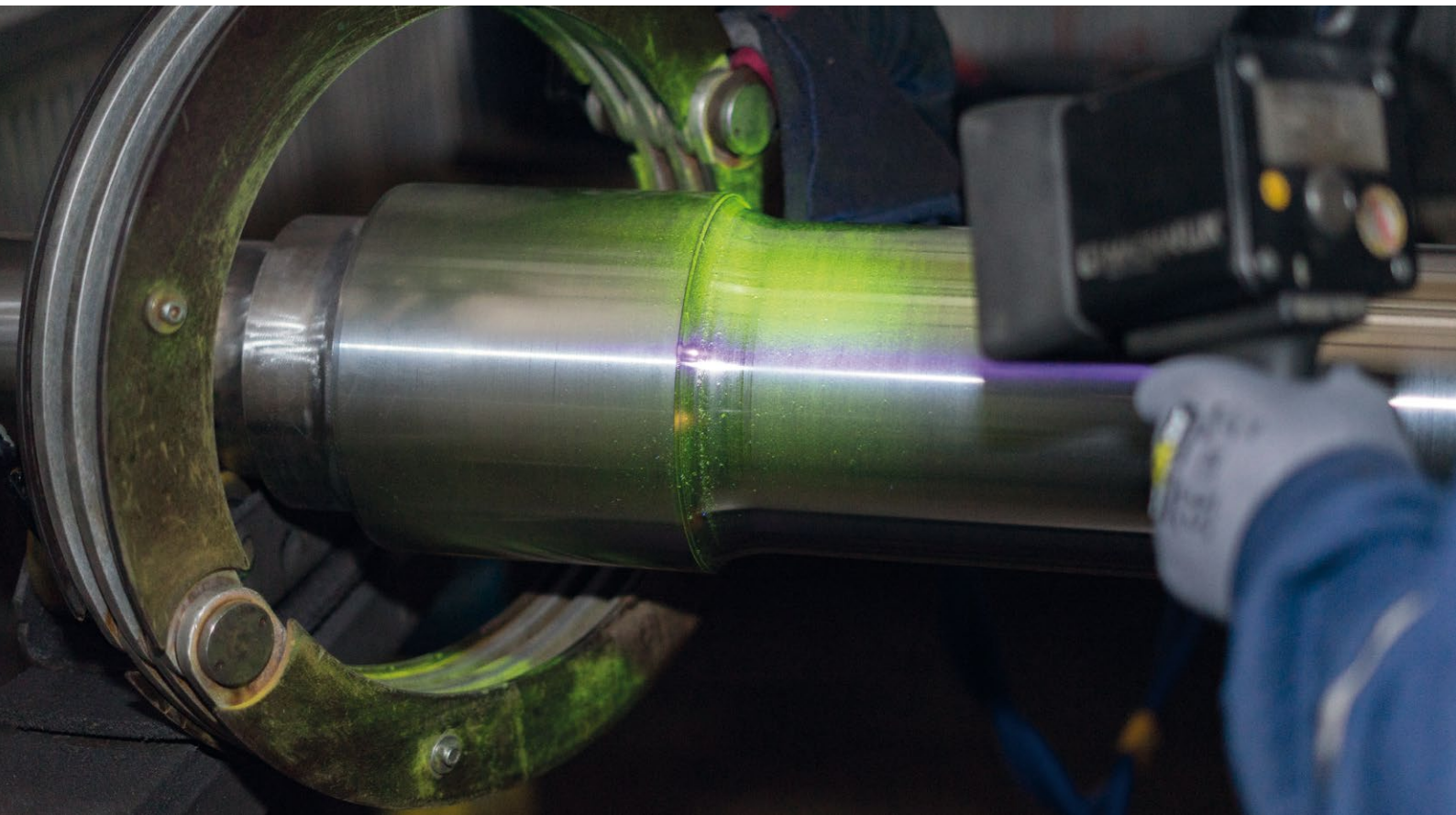
Zum ersten Januar werden jährlich zahlreiche Änderungen und Ergänzungen im AVV wirksam, nachdem sie durch die rund 650 Vertragspartner angenommen worden sind. Jeder einzelne Änderungsvorschlag wurde durch die AVV-Expertengruppe unseres internationalen Dachverbandes UIP beraten, fallweise verbessert und schließlich verabschiedet. Der VPI wirkt hier maßgeblich mit und unterstützt mit juristischer Expertise. Dasselbe gilt für die Verbände UIC und ERFA, die die Interessen der EVU vertreten und die Änderungsvorschläge in deren Expertengruppen diskutieren. Erst wenn in diesen Fachgremien ein Konsens erreicht und zwischen den Verbänden abgestimmt worden ist, kann ein Änderungsvorschlag allen Unterzeichnern des AVV zur Abstimmung und Annahme vorgelegt werden. Dieses zuweilen zeit- und arbeitsintensive Procedere ist aufwendig, lohnt sich aber: einmal beschlossene Änderungen fußen auf einer breiten Expertenmeinung und werden vom Sektor akzeptiert und getragen.

Digitale Schaltstelle GCU-Broker nimmt Fahrt auf

Ein wichtiger Impuls für die Organisation von Informationsflüssen zwischen den Vertragspartnern des AVV geht vom GCU-Broker aus. Er überführt den AVV in das digitale Zeitalter. Dahinter verbirgt sich eine ausgefeilte IT-Architektur, die es den Vertragspartnern gestattet, ihre notwendige Kommunikation zu standardisieren und zu automatisieren. So wurden schrittweise seit 2019 die Funktionen CRM (Customer Relations Management), RSRD (Rolling Stock Reference Database), WPM (Wagon Performance Message) und WDR (Wagon Damage Report) aktiviert und jeweils den Unterzeichnern mittels ausführlicher Anleitungen erläutert. Als Bonus für Wagenhalter, die die RSRD2 anwenden, ist zu erwähnen, dass diese Anwendung in der Lage ist, per Mausklick die RSRD des GCU Brokers zu befüllen – eine wesentliche Erleichterung, die das ansonsten notwendige händische Pflegen der AVV-Datenbank entbehrlich macht.

eWDR nutzt Wagenhalter ebenso wie EVU

Ins Rollen gekommen ist auch die Arbeit mit elektronischen Wagon Damage Reports (eWDR), die vom Wagenmeister über den GCU-Broker direkt zum Halter gesendet werden. Apps, die die Arbeit mit elektronischen Schadensberichten organisieren, sind bereits auf dem Markt. Größere EVU entwickeln zum Teil eigene Lösungen. Die ersten Wagenhalter haben inzwischen in ihren IT-Systemen die nötigen Schnittstellen für den Eingang der Informationen eingerichtet. eWDR ermöglicht Haltern schnell und kundenorientiert auf Schadensfälle zu reagieren. Die Umsetzung dieser wie auch der weiteren Möglichkeiten, die der GCU-Broker eröffnet, sollten von Haltern und EVU weiter mit Nachdruck angegangen werden.





Neue Förderrichtlinie LATPS in Kraft

Maßnahmen zur Lärminderung an Bestandsgüterwagen werden vom BMVI mit der Förderrichtlinie LATPS, dem lärmabhängigen Trassenpreissystem, unterstützt. Die erstmals 2013 aufgelegte Förderform wurde mit Gültigkeit zum 4. Mai 2020 neu abgefasst. Wesentlicher Inhalt der neuen Richtlinie ist der verlängerte Förderzeitraum: Er wurde für Fahrleistungen auf dem deutschen Netz bis Ende Juni 2021 verlängert. Ursprünglich sollte die Förderung zum Fahrplanwechsel 2020/21 enden. Die Verlängerung geht zurück auf eine Initiative des VPI, der eine entsprechende Forderung an das BMVI adressiert hatte. Hintergrund war die Befürchtung, dass sich die Laufleistung der Güterwagen während der Corona-Krise verringern und zu einem Ausschluss von der Förderleistung führen könnte.



Bei der Normung ist Engagement gefragt

Einheitliche Normen sind in einem auf Interoperabilität angewiesenen Geschäft wie dem Eisenbahnverkehr von hoher Bedeutung. Für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb von Eisenbahntechnik benötigt die Branche fundiert erarbeitete Standards. In der europäischen Überarbeitung befinden sich gegenwärtig wesentliche Normen zu Radsätzen und Fertigungsverfahren, die das Schweißen betreffen – Themen, die für Wagenhalter von zentraler Bedeutung sind.

Mittlerweile stößt der Verband jedoch auf Schwierigkeiten, wenn es gilt, für ausscheidende Experten Nachfolger zu finden. Die Bereitschaft in den Unternehmen, Mitarbeiter für diese wichtige Arbeit freizustellen, hat nachgelassen. Ohne aktive Mitarbeit in den Gremien ist zu befürchten, dass sich die Normungsarbeit von den Interessen der Wagenhalter und des deutschen Sektors insgesamt abkoppelt. Die Arbeit in den deutschen DIN-Gremien schafft die Grundlagen, um unsere nationalen Interessen mit Nachdruck auf europäischer und internationaler Ebene einzubringen. Darüber hinaus ist der Sektor gut beraten, sich auch in den internationalen ISO-Gremien einzubringen, die verstärkt Anträge aus Japan oder China erhält. Hier besetzen deutsche Experten aktuell nur vier Prozent der Schlüsselstellen.

TECHNISCHE KOMMISSION

TIV 2021 kommt als Livestream

Höhepunkt auf dem Kalender der Technischen Kommission (TK) des Verbandes ist die jährliche Technische Informationsveranstaltung (TIV) im Sommer – ein fester Termin für Techniker der Branche und mit rund 250 Teilnehmenden immer gut besucht. Das Programm und die Organisation für die TIV 2020 standen bereits und die Rednerinnen und Redner hatten zugesagt, als im Frühjahr klar wurde, dass auch die Technische Informationsveranstaltung coronabedingt abgesagt werden muss. Auch dieses Jahr werden Veranstaltungen in dieser Größenordnung voraussichtlich nicht als Präsenzformate abgehalten werden können. Der VPI hat sich deshalb entschlossen, diese für die Kommunikation technischer Themen wichtige Veranstaltung 2021 in den digitalen Raum zu verlegen. Interessenten können am 26. Juni im Livestream spannende Fachvorträge der 21. TIV digital verfolgen.

Die Kommission tagt – per Videokonferenz

Auch für die Arbeitstreffen der Technischen Kommission (TK) galt 2020 mehrheitlich: Zusammenkunft nur per Videokonferenz. Ein Schwerpunkt der insgesamt sechs Sitzungen lag auf dem Artikel 4 der ECM-Verordnung, der die wichtigen Themen „Safety Critical Components“ (SCC) und „Safety Alert Information Tool“ (SAIT) abdeckt. Seine Inkraftsetzung steht erst für den 16. Juni 2021 an, da die Gremien der ERA vorab Leitlinien zur Umsetzung durch die ERA-Gremien erarbeiten mussten. Dennoch hat die TK sich entsprechend der Bedeutung dieses Themenkreises schon 2020 mit den hier festgeschriebenen Regularien befasst. Gegenstand der Diskussion waren darüber hinaus die aktuellen Auswirkungen der Pandemie, der Relaunch des Arbeitskreises ECM (ehemals StAK) und die Entwicklungen in der europäischen Normung und Bewertung der Maßnahmen aus der Joint Network Sector Group.

Die Protokolle der TK-Sitzungen nebst Anlagen finden Sie im Mitgliederbereich online unter: <https://vpihamburg.de/downloadbereich/mitglieder/techn-kommission>





VERS //

**EUROPÄISCH. EFFIZIENT. SICHER.
DIE SERVICELEISTUNGEN DER VERS**



A photograph showing the interior of a machine, likely a washing machine or dryer. The central part of the image is a light-colored, horizontally-slatted panel. On this panel, there is a white rectangular sign with a blue border containing the German text "ARBEITSAUFTRÄGE". Below the sign, a horizontal row of seven small, dark circular holes is visible. The machine's frame is grey, and yellow handrails are mounted on the sides. In the foreground, dark, cylindrical components of the machine are visible.

ARBEITSAUFTRÄGE

VERS //

DIE VERS SETZT STANDARDS

Die European Rail Service Gesellschaft des VPI, kurz VERS, blickt auf ein erfolgreiches zweites Jahr seit Gründung zurück. Mit einem engagierten Team ist es der VERS gelungen, ihr gewachsenes Leistungsangebot für Halter und Werkstätten auch unter den erschwerten Bedingungen der Pandemie aufrechtzuerhalten. Dafür hat die VERS auf ihre bewährte Expertise gesetzt und nach neuen, digitalen Lösungen gesucht.

Die Weiterentwicklung des von ihr herausgegebenen „VPI European Maintenance Guide“ (VPI-EMG) kommt voran: Das für die Branche enorm wichtige Modul 08 zum digitalen Datenaustausch zwischen Haltern und Werkstätten wurde praxisingerecht ausgestaltet. Ein neues Tool, die VPI 08-App, ermöglicht seit Anfang 2021, standardisierte Datensätze rund um Instandhaltungsarbeiten unkompliziert zu übermitteln.



VPI-EMG 08 GOES MOBILE

Digitaler Datenaustausch statt händisch ausgefüllter Formulare: Die neue App der VPI-Servicegesellschaft VERS macht es möglich. Sie sorgt für mehr Effizienz in der Instandhaltung von Güterwagen. Zum Jahresende 2020 stand das Tool allen Beziehern des VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG) kostenfrei zum Download bereit. Bereits im ersten Monat hatten sich 30 Unternehmen als Nutzer des VERS-Tools registriert, darunter große Player aus der Branche ebenso wie kleinere Werkstätten.

Mit der App-Lösung ist es der VERS gelungen, das Modul 08 des VPI-EMG für den digitalen Datenaustausch praktikabel zu machen. Sie hilft Wagenhaltern wie Werkstätten, den zunehmenden Dokumentationsaufwand bei der Instandsetzung zu bewältigen. Künftig können Wagenstammdaten bereits im Vorfeld vom Halter digital zur Verfügung gestellt und dann im VERS-Tool bearbeitet werden. Die vorgegebene Systematik der App vereinfacht die Dateneingabe in den Werkstätten und verringert damit die Gefahr fehlerhafter Einträge. Nutzer können die Eingabemasken in zwölf Sprachen aufrufen und befüllen – auch das macht die Pflege der Datensätze europaweit zuverlässiger und sicherer.

Einsatzbereit in der Werkstatt und am Gleis

Im Fokus des neuen VERS-Tools standen zunächst die Themen „Betriebsfreigabe“ und „Radsätze“. Die App digitalisiert die Übermittlung der technischen und operativen Daten für die Dokumente Betriebsfreigabe, für das Radsatzinstandsetzungsblatt und die Radsatzmeldung nach VPI-EMG. Die dafür freigeschalteten Aufgabenfelder decken die häufigsten Anwendungsgebiete des VPI-EMG in der Instandhaltung ab. Großen Wert hat die VERS darauf gelegt, dass die App sowohl online wie offline betrieben werden kann. Das ist gerade für mobile Serviceeinsätze ein entscheidender Faktor.



Stark nachgefragt: das Schulungsangebot zur VERS-App

Wie groß das Interesse bei Werkstätten und Haltern am neuen Angebot der VERS ist, zeigten auch die hohe Teilnehmerzahl an den Schulungen zum Umgang mit der VERS-App. An den im vierten Quartal 2020 in fünf Sprachen durchgeführten digitalen Schulungen beteiligten sich mehr als 300 Teilnehmer. Interessierte können sich auch auf dem YouTube-Kanal der VERS über die Funktionalitäten der App informieren. Neun kurze Erklärvideos vermitteln Anwendern Schritt für Schritt den Umgang mit dem Tool zum Datenaustausch zwischen Haltern und Werkstätten. Seit Anfang des Jahres stehen die Anleitungen in Deutsch, Französisch und Englisch im Netz unter: youtube.com/channel/UCXKyB-zUwclEQpo8MJz5a4A





Auf dem Podium: Ines Villmann-Döll (INVEHO FWN GmbH), Malte Lawrenz (VPI), Bernd Hommels (Project Partners) und Jakob Kudlinski (GATX Rail Europe).

11. VPI-SYMPIOSIUM: DIE BRANCHE SETZT AUF VPI 08

Gut 400 Teilnehmer verfolgten per Livestream die Diskussion zum Thema elektronischer Datenaustausch auf dem 11. VPI-Symposium im Januar 2021. Impulsredner Joachim Wirtgen, VERS-Geschäftsführer, betonte, die neue VERS-App sei ein wichtiger Beitrag zur Digitalisierung von Prozessen in Werkstätten und der Kommunikation zwischen Wagenhalter und Werkstatt. Diese Einschätzung teilten auch die Teilnehmenden der anschließenden Podiumsdiskussion Ines Villmann-Döll (INVEHO FWN GmbH), Bernd Hommels (Project Partners), Jakob Kudlinski (GATX Rail Europe) und der aus Paris zugeschaltete Peter Reinshagen (ERMEWA). Jetzt komme es darauf an, den nächsten Schritt zu gehen: den elektronischen Austausch von Reparaturauftrag, Kostenvoranschlag, Freigabe und Rechnung zwischen ECM und Werkstatt zu etablieren. Voraussetzung sei ein weitestgehend vereinheitlichter und von weiten Teilen des Sektors angewendeter Arbeitsgangkatalog. Keine einfache, aber eine notwendige Aufgabe, so die Meinung der Branchenvertreter.

Veranstaltungsimpressionen 11. VPI-Symposium





*Leiten seit 2021 gemeinsam die VERS:
Heiko Radke und Joachim Wirtgen.*

STARKES TEAM FÜR WACHSENDE AUFGABEN

Eine Doppelspitze führt künftig die VPI European Rail Service Gesellschaft GmbH: Heiko Radke hat zum Jahresbeginn 2021 die kaufmännische Leitung der VERS übernommen. Sein Kollege Joachim Wirtgen, seit Gründung der VPI Servicegesellschaft als Geschäftsführer dabei, verantwortet im Schwerpunkt den Bereich Technik. Neben der kaufmännischen Leitung will Radke seinen Fokus vor allem auf die Digitalisierung von internen und externen Prozessen im Unternehmen legen. Für VPI-Mitglieder ist er kein Unbekannter: Er verantwortet bereits seit Oktober 2019 als Generalsekretär den kaufmännischen Bereich, die IT und die allgemeine Verwaltung des Verbandes.

Auch das Team der VERS ist gewachsen: Für die Organisation von Schulungen und Veranstaltungen sowie die reibungslose Abwicklung von Zwischenaudits für Werkstätten sorgt seit Anfang 2020 Simone Hülsemann. Im technischen Bereich unterstützt Murat Altuntas seit vergangemem Jahr die Arbeiten an der Erstellung und Weiterentwicklung des VPI-EMG. Im Bereich Fachtechnische Begutachtungen ergänzt Olaf Hingst das Team. Beide durchlaufen derzeit eine eisenbahnspezifische Qualifizierung bei der VERS.

VERS unterstützt bei Abwicklung von Förderprogrammen

Welche Fördermöglichkeiten gibt es für Wagenhalter? Wie sind die Modalitäten für die Teilnahme an den Programmen gestaltet? Die Vielfalt der nationalen und internationalen Fördermöglichkeiten für den Schienengüterverkehr ist mitunter schwer zu überblicken. Der VPI hat die aktuellen Entwicklungen von Förderprogrammen im Blick und nimmt wo nötig Einfluss, um diese praxisgerecht auszugestalten. Wenn es um konkrete Hilfestellung für Unternehmen bei der Abwicklung von Förderprogrammen geht, kommt die VERS ins Spiel. Mittelständischen Unternehmen fehlt bisweilen aufgrund ihrer Unternehmensgröße oder der Anzahl betroffener Wagen der Zugang zu nationalen und europäischen Förderprogrammen. Hinzu kommt, dass für sie der Aufwand bei der Antragstellung angesichts der möglichen Fördersummen zumeist sehr hoch ist. Hier tritt die VERS seit 2019 als Konsortialführer auf, um Mittelständler gegenüber den Vergabeinstitutionen zu bündeln und ihnen Hilfestellung bei der Inanspruchnahme zu geben.

Mit ihrem Konzept der Konsortialbildung war die VERS bereits im ersten Anlauf erfolgreich: 2,5 Millionen Euro für insgesamt acht Unternehmen konnten eingeworben werden aus dem 2018 aufgelegten europäischen CEF-Programm zur Unterstützung der Umrüstung lauter Güterwagen auf leise Bremstechnik. Einzelnen wären viele der beteiligten Wagenhalter chancenlos gewesen: Mindestens 2.000 Wagen für jeden Antragsteller lautete die Vorgabe für die Beantragung von Mitteln. Gemeinsam bringen die am Konsortium beteiligten Unternehmen rund 8.000 Wagen ein, für die sie nun die vorgesehenen Fördermittel pro Wagen erhalten werden. Eine erste Tranche wurde bereits abgerufen und ausgezahlt.





Schulungsprogramm der VERS: 2020 coronabedingt eingeschränkt

Die VERS hatte sich ein ambitioniertes Schulungsprogramm vorgenommen: Neben den bewährten AVV-Schulungen sollten 2020 Angebote zu Themen wie „Güterwagenradsatz“, „Gefahrguttransport“ oder „VPI-EMG lesen und verstehen“ das Spektrum erweitern. Auch hier hat die Pandemie den Plänen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Einige bereits gesetzte Termine mussten abgesagt werden, andere wurden vorausschauend erst gar nicht für 2020 angeboten. Zwei gut gebuchte Termine des Klassikers „Neuerungen des Moduls 09 – Zerstörungsfreie Prüfung“ und das Seminar für Einsteiger in die „ZfP von Güterwagen“ konnten nicht stattfinden. Sie sollen nun im zweiten Quartal 2021 nachgeholt werden.

Zumindest die bewährten Schulungen zum AVV, die die VERS im Rahmen des GCU Schooling Programme der UIP anbietet, waren unter den „AHA-Bedingungen“ im ersten Quartal 2020 noch möglich. Erstmals wurde einer der AVV-Schulungs-Termine als „Train-



the-Trainer“ Veranstaltung in englischer Sprache abgehalten. Das Ziel der VERS ist es, in anderen europäischen Ländern Schulungen mit identischen Inhalten in der jeweiligen Landessprache anbieten zu können. Angesetzt waren Termine in Schweden, Tschechien und Frankreich. Coronabedingt konnte jedoch lediglich ein Termin in Frankreich gemeinsam mit unserem französischen Partnerverband AFWP durchgeführt werden.

In welchem Rahmen das Schulungsangebot 2021 stattfinden wird, bleibt abzuwarten. Der praxisorientierte Ansatz der VERS setzt Präsenz voraus. Klar ist aber auch: Der Sektor ist bei der Qualifizierung seiner Belegschaften auf Schulung angewiesen. Die VERS wird gegebenenfalls Wege entwickeln, um ihre Angebote bestmöglich in digitale Formate zu transferieren. Erste Erfahrungen zeigen, dass dies funktionieren kann und Zuspruch findet. So wurden Roadshow und Schulung zur Einführung der VERS-App im vergangenen Jahr bereits in den virtuellen Raum verlegt – und erfreulich gut angenommen. Mehr als 300 Teilnehmende in ganz Europa informierten sich digital über das VERS-Tool zum VPI 08.



VPI-EMG: EUROPaweIT IM EINSATZ FÜR INSTANDHALTUNG

Der „VPI European Maintenance Guide“ (VPI-EMG), Nachfolger des VPI-Instandhaltungsleitfadens, ist seit Jahren ein Erfolgsmodell. Er gilt grenzübergreifend bei Haltern und Werkstätten als der Standard für sichere Instandhaltung von Güterwagen. Wer einmal mit dem VPI-EMG arbeitet, bleibt in der Regel dabei. Heute nutzen den Leitfaden beinahe alle namhaften ECM, große Werkstätten mit mehreren Standorten und mobile Serviceteams. Die Bezieher kommen aus über 25 Ländern. Zur europäischen Ausrichtung des Leitfadens gehört auch die Übersetzung in 12 Sprachen. Mittlerweile haben wir mit dem VPI-EMG den Markt so weit durchdrungen, dass die Zahl der Bezieher sich zwar weiterhin steigert, aber nicht mehr im gleichen Tempo zunimmt wie in den Vorjahren.

Neu: Module 10 „Mobile Instandsetzung“ und 11 „Arbeitssicherheit“

Es war seit langem ein Anliegen von VPI und VERS, das Thema Arbeitssicherheit voranzutreiben. Hinzu kam, dass auch die EU-Kommission Fragen der Arbeitssicherheit zu einem ihrer neuen Schwerpunkte erklärt hat. Mit unserem Ende 2020 erstmals veröffentlichten Modul 11 „Arbeitssicherheit“ bieten wir VPI-EMG-Beziehern nun einen Rahmen, um sich hier gut aufzustellen. Zeitgleich wurde auch ein zweites komplett neues Modul veröffentlicht: das Modul 10 „Mobile Instandsetzung“. Es schließt eine Lücke das Modul 10 „Mobile Instandsetzung“ zwischen der planmäßigen Instandhaltung entlang der Module 01–07/09 und einer bedarfsmäßigen mobilen Instandsetzung im Feld. Dies entspricht dem Trend in den Halterunternehmen, eine höhere Verfügbarkeit der Güterwagen im Betrieb herzustellen.

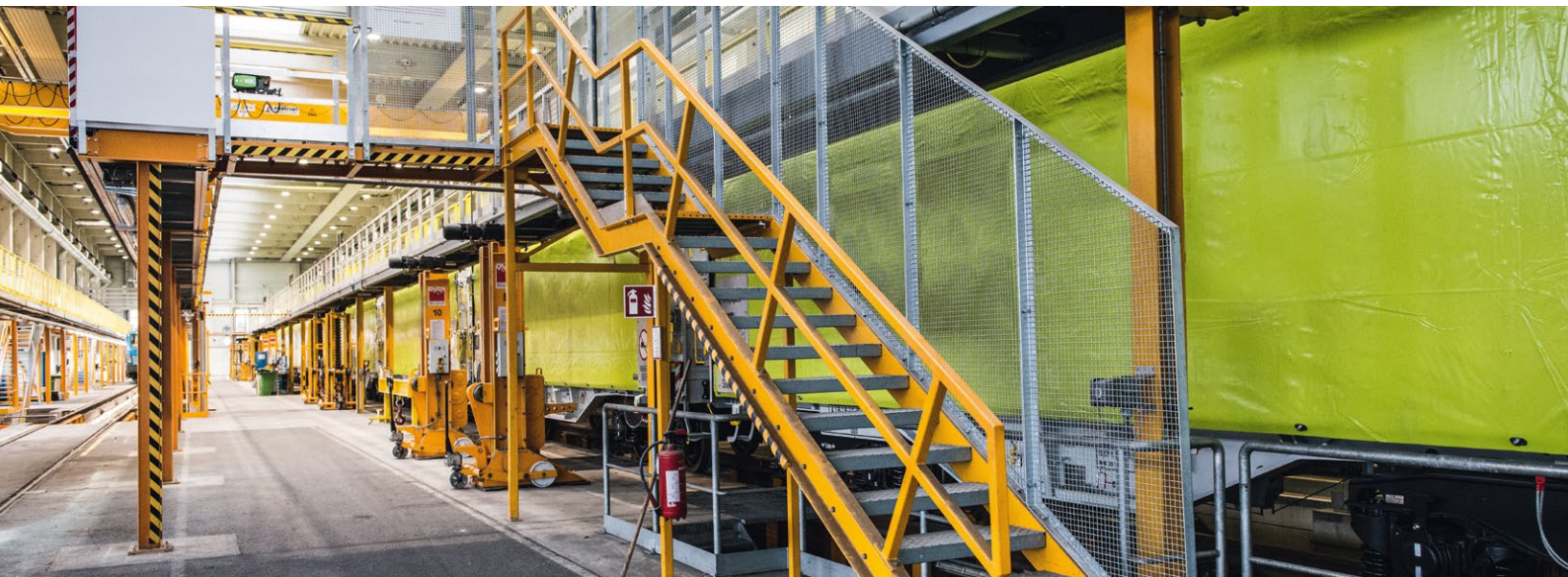
Fachliche Änderungen erfolgten 2020 an den Modulen 04, 07 und 09. Wesentliche Neuerungen gab es bei den Einführungshinweisen zum VPI-EMG. Hier wurden unter anderem die Rahmenbedingungen für Fakturierung und der Prozess zur Implementierung von Komponenten allgemein verbindlich geregelt.

Fachtechnische Begutachtungen (FtB): gefragter Qualitätsnachweis

Als ECM sind Wagenhalter europaweit auf eine fachgerechte Instandsetzung ihrer Güterwagen angewiesen. Mit einem Netz von 280 fachtechnisch begutachteten Werkstätten und Servicestellen sorgt die VERS für Verlässlichkeit: In auditierten Werkstätten können sämtliche Prüf- und Wartungsschritte standardisiert und betriebssicher auf Basis des VPI-EMG durchgeführt werden. Damit bietet die VERS einen wichtigen Baustein für ECM, um die EU-Anforderungen an ihr Instandhaltungsmanagement zu erfüllen. Für Werkstätten ist ein erfolgreiches Audit ein Nachweis ihrer Qualität.

Neuer Rhythmus für Freigabe-Überprüfungen

Zum 1. Januar 2020 hat die VERS den Rhythmus der Überprüfungen von erteilten Werkstatt-Freigaben, sogenannter „Nachbegutachtungen“, verändert. Bislang galt, dass alle drei Jahre in Anlehnung an ISO 9001 eine umfangreiche fachliche Auditierung anstand. Nun wurde dieser Turnus auf fünf Jahre mit jährlichen Überwachungsaudits gemäß der europäischen ECM-Verordnung umgestellt, um ein gleichbleibend hohes Niveau bezüglich der Einhaltung der vorgeschriebenen Standards durch die Werkstätten zu gewährleisten.



Pandemie erschwert FtB im In- und Ausland

Die Umstände der Pandemie haben auch das VERS-Team und seine Auditoren bei der Durchführung von FtB vor Herausforderungen gestellt. Mit den Lockdown-Maßnahmen in Deutschland und anderen europäischen Staaten ab März 2020 konnten Audits nur noch eingeschränkt stattfinden. In den Sommermonaten war die Arbeit mit entsprechendem Hygienekonzept kurzfristig wieder weitgehend möglich, doch mit der zweiten Corona-Welle verschärfte sich die Lage in Deutschland ebenso wie in vielen Nachbarländern wieder. Die überwiegende Zahl der anstehenden Audits musste wegen erneuter Lockdowns abgesagt werden. Vereinzelt konnten noch in Deutschland Begutachtungen durchgeführt werden, wenn ein ausreichendes Hygienekonzept der Werkstätten vorlag.

Pragmatische Lösungen für Übergangszeit

Um die Arbeitsfähigkeit der Werkstätten zu gewährleisten und die fachgerechte Instandhaltung nicht zu gefährden, hatte sich die VERS im April 2020 entschlossen, die Frist für anstehende Audits vorerst um sechs Monate zu verlängern. Aktuell arbeitet die VERS an Konzepten für Remote-Audits, um für eine womöglich längere Phase coronabedingter Arbeits- und Reisebeschränkungen gerüstet zu sein.

Insgesamt wurden 2020 unter den beschriebenen Voraussetzung 57 Freigaben erteilt. Im Einzelnen wurden durchgeführt:

- // 37 Fachtechnische Begutachtungen
 - // 16 Kombiaudits (FtB + ECM-Zertifizierung)
 - // 2 Nachbegutachtungen
 - // 2 Erweiterungsaudits
-
- // 27 Audits mussten aufgrund der Corona-Pandemie ausfallen.
Sie sollen 2021 nachgeholt werden.

Auditoren der VPI European Rail Service GmbH

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



VPI INTERN //

DIGITAL ZUGESCHALTET: VERBANDSARBEIT IM MODUS VIDEOKONFERENZ





REMOTE VERBUNDEN

Videokonferenzen, Abstandskonzepte, Homeoffice: Auch in der VPI-Geschäftsstelle mussten wir mit dem Shutdown im März 2020 von jetzt auf gleich die neuen Corona-Regeln umsetzen. Es ist uns gut gelungen – nicht zuletzt dank der Bereitschaft unseres Teams, sich schnell auf die neue Situation einzustellen.

Die Mitgliederversammlung 2020 fand im virtuellen Raum statt, ebenso die Sitzungen des Beirats und des Geschäftsführenden Ausschusses. Auch die vielfältige Gremienarbeit des Verbandes lief vornehmlich per Videokonferenz. Auf Dauer können solche virtuellen Meetings das persönliche Miteinander in der Verbandsarbeit jedoch nicht ersetzen. Uns allen fehlen der persönliche Kontakt und die Möglichkeit, etwas am Rande eines Meetings informell zu besprechen.

Gleichzeitig hat sich in der Krise aber auch gezeigt: Die Zusammenarbeit lässt sich durchaus digital organisieren, wenn es notwendig ist. Manches funktionierte sogar schneller und unkomplizierter. Die Sitzungen der Technischen Kommission etwa, bei denen das Covid-19-Portal der Werkstätten entwickelt wurde, brachten eine Phase zweiwöchiger Statusmeetings mit sich. Das wäre mit Präsenzmeetings für die Mitglieder kaum zu schaffen gewesen. Videokonferenzen waren hier eine gute Lösung, Reisezeiten zu ersparen.

Digitales Symposium: anders, aber erfolgreich

Sehr bedauert haben wir die Absage des traditionellen VPI-Neujahrsempfangs zum Jahresauftakt 2021. Die Branche schätzt das Angebot zum Get-together ebenso wie wir. Auch das anschließende 11. VPI-Symposium mussten wir dieses Jahr coronabedingt als digitales Format aufsetzen. Das war Neuland. Entsprechend gespannt waren wir, ob unser Symposium auch als Livestream funktionieren und seine Zuschauer finden würde. Es hat: Rund 500 Teilnehmende klickten nicht nur kurz rein, sondern verfolgten das Symposium mehrheitlich über den gesamten Vormittag hinweg.

Digitalisierungsschub für den VPI

Wir werden auch 2021 vieles weiter digital organisieren und anbieten müssen. Dazu gehören auch die Technische Informationsveranstaltung und unsere Mitgliederversammlung im Sommer, die in Berlin stattfinden sollte. Das ist umso bedauerlicher, als wir dort unser 100-jähriges Verbandsjubiläum feiern wollten – mit Mitgliedern, Branche und Politik. Wir werden es nachholen. Auch „100 + 1 Jahre VPI“ ist ein guter Grund zum Feiern!

Für die Zeit nach Corona gilt es, Resümee zu ziehen und zu bewerten, was wir aus unseren Erfahrungen mitnehmen wollen. Wir haben in den vergangenen Monaten viele betriebsinterne Prozesse beschleunigt digitalisiert. Davon werden wir auch in Zukunft profitieren. Videokonferenzen, hybride Veranstaltungsformate, digitale Schulungsangebote – das sind Optionen, die wir auch künftig nutzen werden. Dennoch freuen wir uns schon jetzt darauf, wenn in der Verbandsarbeit wieder mehr persönliche Begegnung möglich ist.



Neu im Geschäftsstellen-Team

Neue Ansprechpartnerin in der Geschäftsstelle des VPI ist seit März 2020 Zorana Kujundžić. Sie übernimmt die Aufgaben von Cornelia Audran, die im Juni in den Ruhestand gegangen ist. An dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank an Frau Audran für sechs Jahre Einsatz für den VPI. Der Übergang war wie vieles unter Corona-Bedingungen nicht einfach. Statt persönlicher Einarbeitung gab es zahlreiche Videokonferenzen. Mit viel Engagement haben Frau Audran und Frau Kujundžić diese Hürde genommen und für ein reibungsloses Funktionieren der ersten Anlaufstelle in der Mattentwiete gesorgt.

NEUE MITGLIEDSUNTERNEHMEN

Herzlich willkommen!

Neumitglieder in 2020	
1. BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft mbH & Co. KG, <i>Bernburg</i>	11. Mobile Rail Service GmbH, <i>Naunhof</i>
2. Bischoff Federwerk und Nutzfahrzeugteile GmbH, <i>Staufurt</i>	12. Rail Cargo Carrier Germany GmbH, <i>Ingolstadt</i>
3. Dettmer Rail GmbH, <i>Hamburg</i>	13. Shunter B.V., <i>Rotterdam (NL)</i>
4. ELEN Ing. De Rossi srl, <i>Albano Laziale (IT)</i>	14. ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung GmbH & Co. KG, <i>Bebra</i>
5. ENVILOC GmbH, <i>Siegelsbach</i>	15. Vagonka Louny, a.s., <i>Louny (CZ)</i>
6. Euro Cargo Rail SAS, <i>Paris (FR)</i>	16. Veneta Lavaggi Turbo s.r.l., <i>Malcontenta Veneta (IT)</i>
7. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, <i>Blankenburg/Hagl</i>	17. Vitkovicke zeleznici opravy a.s., <i>Ostrava (CZ)</i>
8. GEFCO France SAS, <i>Puteaux (FR)</i>	18. Wagon Factory – Intercom JSC, <i>Dryanovo (BG)</i>
9. GYSEV Zrt., <i>Sopron (HU)</i>	19. WRS Widmer Rail Service AG, <i>Standsstad (CH)</i>
10. Mäder Germany GmbH, <i>Hamm</i>	

Steter Anstieg der Mitgliederzahlen

Eine starke Interessenvertretung mit guten Serviceleistungen sorgt gerade in herausfordernden Zeiten für wichtige Unterstützung. Die Zahl der Mitgliedsunternehmen im VPI stieg erneut an: Zum Jahresende verzeichnete der Verband insgesamt 255 Mitglieder. Sie schätzen die Arbeit des Verbandes in den Gremien des Sektors und die politische Arbeit in Berlin ebenso wie die Leistungen der VPI-Servicegesellschaft VERS, insbesondere den Zugang zum VPI European Maintenance Guide.

Ein Verzeichnis aller Mitglieder finden Sie unter: vpihamburg.de/verband/mitglieder

Wagenpark der Mitglieder

Wagengattungen	Wagenzahl 31.12.2020	In %
Kesselwagen	40.422	51 %
Davon:		
ohne RID-Klasse	869	
RID-Klasse 2	12.079	
RID ohne Klasse 2	27.474	
Schüttgut- und Kastenwagen	13.180	16 %
Davon:		
offene/gedeckte Schüttgutwagen	8.498	
Staubgutwagen	3.015	
sonstige Güterwagen	1.667	
Sonstige Güterwagen	26.613	33 %
Davon:		
Autotransportwagen	2.244	
Intermodalwagen	4.965	
Flachwagen	6.361	
Coils und Sonstige	13.043	
Gesamt	80.215	100 %



Beiratsmitglieder

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











Jörg Roth

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



Technische Kommission

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

* Ständiger Gast im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss

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

Alle Informationen zu den Organen finden Sie online unter:
vpihamburg.de/verband/organe

Vertretung in Arbeitsgremien

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

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

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
3. AVV			
3.1	VPI-Spiegelgruppe AVV	Swertz (ORV), Hamann (ARETZ), Zander (TWA), Brozy (On Rail), Münster (VTG), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen des VPI zu AVV-Fragen
3.2	Internal UIP-GCU WG	Bouters (ATIR Rail), Münster (VTG), Brozy (On Rail), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen der UIP zu AVV-Fragen
3.3	Gemeinsames Komitee des AVV	Lohmeyer (VTG) Co-Chairman Fehr (VPI), Rapporteur/beide für UIP	Erarbeiten von AVV-Regelungen
4. Werke			
4.1	VPI-AG Werke	Villmann-Doll (INVEHO FWN), Elstner (Kaminski), Toschka (NRS), Silzer (RailMaint), Erpelding (CFL), Odler (ŽELOS, Welling (F. Kiffe), Hunecke (WWB)	Austausch über alle Themen, die Zusammenarbeit zwischen Halter/ECM und Werkstätten betreffend, z. B. Standard-Leistungsbeschreibungen, Zu- und Rücklauf, Instandhaltungsvorschriften, Zertifizierungen und Konformitätsbewertungen, Abstimmen gemeinsamer Positionen
5. Datenaustausch			
5.1	VPI-Lenungskreis „Modul 08“	Reinshagen (ERMEWA SA), Feindert (GATX), Schiering (TWA), Elstner (Kaminski) Villmann-Doll (INVEHO FWN), Lawrenz (VPI), Hommels (PP), Vaerst (WASCOSA AG)	Überarbeitung des bisherigen VPI-Standards mit dem Ziel einer höheren Marktdurchdringung
6. Lärm			
6.1	Sektor AG Lärm	Lawrenz (VPI)	Abstimmen der Sektorposition in Deutschland (VDV, VPI, DB Cargo, DB Netz AG und ggf. andere Verbände und EVU) zum Schienenlärm und zur Einführung eines LaTPS in Deutschland sowie zu den Fördermöglichkeiten für EVU und Halter
6.2	Forum leise Bahnen der Allianz pro Schiene	Lawrenz (VPI)	Handlungsfelder für einen leiseren Schienenverkehr
6.3	AG 4 des Zukunftsbündnisses Schiene	Lawrenz (VPI)	Maßnahmen des Sektors für weniger Schienenlärm
7. Wirtschaftliche Effekte			
7.1	TC EE	Swertz (ORV), Saabel (Wascosa) durch UIP berufen	Ermitteln und Bewerten der wirtschaftlichen Folgen von EU-Auflagen
8. Sicherheit und Normung Tank			
8.1	Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB) beim BMMI	Kogelheide (GATX)	Koordinierung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
8.2	AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMMI	Kogelheide (GATX)	Technische Aspekte bei der Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene
8.3	AGGB „Drucktanks“ beim BMMI	Kogelheide (GATX)	Gefahrgutrechtliche Themen im Zusammenhang mit Drucktanks

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

9. Interoperabilität/Instandhaltung

9.1	Sicherheitstechnischer Arbeitskreis (STAK)	alle Mitglieder der Technischen Kommission sowie Baumbach (WASCOSA AG), Bergmann (DB Cargo), Linowski, Mayer (GATX), Mandelli (Hupac), Nebendahl (ARETZ), Prahm (ERF), Rivière (ERMEWA SA), Saabel (WASCOSA AG), Sikorski (VDV), Streiff (BLS), Suter (J. Meyer), Tute (VTG), Perrey (VPI)	Return of Experience (REX) – Erfahrungsaustausch gemäß Artikel 5 Abs. 3 der ECM-Verordnung 779/2019
9.2	Fachautoren VPI-EMG	Boll, Dettmann, Gilliam, Sadowski, Tute (VTG), Gollentz (TPM3L), Linowski (Beauftragter des VPI), Fuchs (ERMEWA SA), Wagner (Axtone), Wassermann (WASCOSA AG)	Überarbeitung und Pflege des VPI-EMG
9.3	DGZIP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“	Perrey (VPI)	Fachliche Festlegungen zu Methoden und Regelungen bei ZIP im Industriesektor Eisenbahn

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

10. Digitale Automatische Kupplung (DAK)

10.1	European DAC Delivery Program (EDDP)	Radke (VPI)	DAC-Kosten, Business-Cases und Finanzierung (WP 5)
------	--------------------------------------	-------------	--

11. Normung im DIN-FSF und CEN/TC 256 – Lenkungskreis Fahrzeuge des BMVI

11.1	Lenkungskreis Fahrzeuge	Hüllen (VTG), Fehr (VPI)	Nationales Steuerungsgremium für alle Fragen, den Schienenverkehr betreffend (z. B. Zulassungsfragen, Sicherheitsanforderungen etc.)
11.2	AK Güterwagen	Hüllen, Wirtgen (VTG), Wilhelmi (Feldbinder), Perrey (VPI)	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen, den Eisenbahngüterwagen betreffend, erarbeitet
11.3	AK ZfP	Wirtgen (VTG)	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen zu ZfP (insbesondere bei Radsätzen) bearbeitet
11.4	AK Zulassungsprozess	Wilhelmi (Feldbinder)	AK des LK Fahrzeuge, der alle Fragen zum Zulassungsprozess bearbeitet
11.5	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
11.6	NA 087 BR-01 SO „Kordinierungsausschuss“	Perrey (VPI)	Festlegen der operativen übergreifenden Vorgehensweise in allen durch den DIN FSF abgedeckten Normen
11.7	NA 087 00 18 01 SO „Fahrzeugvermessung“	Linowski (Beauftragter VPI)	Sonderausschuss zur Fahrzeugvermessung
11.8	NA 087-BR-02 SO Geschäftsführender Ausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN	Hüllen (VTG)	Entscheidungsgremium des Beirats DIN FSF
11.9	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-02-01 UA „Radsätze“	Gollentz (Beauftragter VPI), Scholdan (ELH)	Bearbeiten aller Normen, die Radsätze betreffen
11.10	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-02-02 UA „Fahrtechnik“	Scholdan (ELH)	Spiegelgruppe zu CEN/TC 256 PTA „Boogies“
11.11	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-03 AA „Bremse“	Scholdan (ELH)	Bearbeiten aller Normen, die Bremsen betreffen
11.12	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-10 AA „Güterfahrzeuge“	Böttcher (ERR) Obmann, Behrens, Grünhagen (GATX)	Bearbeiten aller Normen, die speziell Güterfahrzeuge betreffen Spiegelgruppe zu CEN TC256/WG26
11.13	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-12 AA „Werkstoffe, Füge- und Verbindungstechnik“	Tute (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die Werkstoffe und Füge- und Verbindungstechniken betreffen

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
11.14	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-13 AA „Kupplungen, Zug- und Stoßeinrichtung“	Gahtow (VTG) Wagner (Axtone)	Bearbeiten aller Normen, die Kupplungen und Zug- und Stoßeinrichtungen betreffen
11.15	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15 AA „Zustand von Eisenbahnfahrzeugen“	Tute (VTG), Perrey (VPI), Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeiten aller Normen, die den Fahrzeugzustand regeln
11.16	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-01 UA „Grundlagen Fertigungstechnologie“	Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeiten aller Normen, die die grundlegenden Fertigungstechnologien betreffen
11.17	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-04 UA „Fahrwerk“	Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeiten aller Normen, die den Zustand von Fahrwerken betreffen
11.18	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-05 UA „Bremsen“	Linowski (Beauftragter VPI)	Bearbeitung der deutschen Bremsnormen in Ergänzung zur EN
11.19	CEN/TC 256/WG 26 „Freight Wagons“	Böttcher (ERR), Convenor, Wieloch (TWA)	Bearbeiten aller Normen auf EU-Ebene, die Eisenbahngüterwagen betreffen
11.20	CEN/TC 256/SC 2 „Rolling Stock Products“	Böttcher (ERR)	Steuert die Normung auf EU-Ebene, rollendes Material betreffend
11.21	CEN/TC256 WG11 „Wheelsets“	Gollentz (Beauftragter VPI)	Europäische Normung zum Radsatz
11.22	CEN/TC 256 WG48 „Rolling Stock Maintenance“	Tute (VTG), Perrey (VPI)	Europäische Normung zur Instandhaltung
11.23	FSF-Arbeitsausschuss NA 087-00-15-02 UA Fahrzeugaufbau u. Sondereinrichtungen	Linowski (Beauftragter VPI) Obmann	Bearbeitung nationaler Normen zum Fahrzeugaufbau



VPI-Mitglieder

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2020)	
1. AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, <i>Düsseldorf</i>	34. Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), <i>Koblenz</i>
2. ajax Loktechnik GmbH & Co. KG, <i>Hamburg*</i>	35. BWR Waggonreparatur GmbH, <i>Rastatt</i>
3. AKN Eisenbahn GmbH, <i>Kaltenkirchen</i>	36. CAF S.A., <i>Beasain (ES)</i>
4. Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, <i>Dillingen/Saar*</i>	37. Captrain Deutschland GmbH, <i>Dortmund</i>
5. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, <i>Karlsruhe</i>	38. CargoBeamer Rolling Stock GmbH, <i>Leipzig</i>
6. ALSTOM Transport Deutschland GmbH, <i>Salzgitter</i>	39. CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, <i>Bautzen</i>
7. AlzChem Trostberg GmbH, <i>Unterneukirchen</i>	40. CFL technics S.A., <i>Petange (LU)</i>
8. APRIXON Information Services GmbH, <i>Hamburg</i>	41. CHEMET S.A., <i>Tarnowskie Góry (PL)</i>
9. ARETZ GmbH & Co. KG, <i>Krefeld</i>	42. Chemion Logistik GmbH, <i>Dormagen</i>
10. ARS Altmann AG, <i>Wolnzach</i>	43. Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>
11. <i>arxes-engineering GmbH, Berlin</i>	44. CMI Traction S.A., <i>Antwerpen (BE)</i>
12. ASTRA RAIL Industries S.A., <i>Arad (RO)</i>	45. COGNID Telematik GmbH, <i>Dortmund</i>
13. AStrans Waggon-Service GmbH, <i>Bottrop</i>	46. Combo Wagonservice BV, <i>Born (NL)</i>
14. Ateliers de Basse-Ham, <i>Yutz (FR)</i>	47. Covestro GmbH, <i>Leverkusen</i>
15. ATIR-RAIL Gestion SAS, <i>Paris (FR)</i>	48. Crossrail Benelux NV, <i>Antwerpen (BE)</i>
16. Autotransport Service A/S, <i>Lierstranda (NO)</i>	49. DAHER PROJECTS GmbH, <i>Hanau*</i>
17. AWW-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, <i>Leipzig</i>	50. DB Cargo BTT GmbH, <i>Mainz</i>
18. Axtone S.A., <i>Neitersen</i>	51. DB Cargo Polska S.A., <i>Rybnik (PL)</i>
19. B&B Railfusion GmbH, <i>Dortmund</i>	52. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, <i>Frankfurt/Main</i>
20. Bahnbau Weidlich GmbH & Co. KG, <i>Heinsdorfergrund</i>	53. Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, <i>Harpstedt</i>
21. Basell Polyolefine GmbH, <i>Wesseling</i>	54. Dettmer Rail GmbH, <i>Hamburg</i>
22. BASF SE, <i>Ludwigshafen</i>	55. Deutsche Plasser Bahnbaumaschinen GmbH, <i>München</i>
23. BBL Technik GmbH, <i>Hannover</i>	56. Deutsche Transfesa GmbH, <i>Kehl</i>
24. BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft mbH & Co. KG, <i>Bernburg</i>	57. DGZfP Ausbildung und Training GmbH, <i>Wittenberge</i>
25. Bentheimer Eisenbahn AG, <i>Nordhorn</i>	58. DIV Dienstleistungsges. für Intermodale Verkehre GmbH, <i>Hannover</i>
26. Bige Holding Kft., <i>Szolnok (HU)</i>	59. Dow Olefinverbund GmbH, <i>Schkopau</i>
27. Bischoff Federwerk und Nutzfahrzeugteile GmbH, <i>Staufurt</i>	60. DS-Mineralöl GmbH, <i>Bremen</i>
28. BLG Railtec GmbH, <i>Uebigau-Wahrenbrück</i>	61. duisport rail GmbH, <i>Duisburg</i>
29. Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, <i>Bochum</i>	62. Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., <i>Slavonski Brod (HR)</i>
30. BONATRANS GROUP a.s., <i>Bohumin (CZ)</i>	63. Duroc Rail AB, <i>Lulea (S)</i>
31. BP Europa SE, <i>Bochum</i>	64. Eiffage Rail France, <i>Vélizy Villacoublay (FR)</i>
32. Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, <i>Berlin</i>	65. Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, <i>Zeven</i>
33. Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, <i>Eisenhüttenstadt</i>	66. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland Oldenburg mbH, <i>Aurich</i>

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2020)

67. ELEN Ing. De Rossi srl, <i>Albano Laziale (IT)</i>	99. Greenbrier Germany GmbH, <i>Leipzig</i>
68. ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG, <i>Landsberg OT Queis</i>	100. Gunvor Deutschland GmbH, <i>Ingolstadt</i>
69. ENVILOC GmbH, <i>Siegelsbach</i>	101. Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH, <i>Oberhausen*</i>
70. Erfurter Bahnservice GmbH, <i>Erfurt</i>	102. GYSEV Zrt., <i>Sopron (HU)</i>
71. ERMEWA SA, <i>Berlin</i>	103. Häfen und Güterverkehr Köln AG, <i>Köln</i>
72. ERR European Rail Rent GmbH, <i>Duisburg</i>	104. Hafen Krefeld GmbH & Co.KG, <i>Krefeld</i>
73. ESSO Deutschland GmbH, <i>Hamburg</i>	105. Hamburg Port Authority, <i>Hamburg</i>
74. ETF, <i>Beauchamp (FR)</i>	106. Hanse Waggon UG, <i>Bremen</i>
75. ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, <i>Bönen</i>	107. Havelländische Eisenbahn AG, <i>Berlin</i>
76. ETZ Betriebs GmbH (ETZ), <i>Herne</i>	108. Heavy Haul Power International GmbH, <i>Erfurt</i>
77. Euro Cargo Rail SAS, <i>Paris (FR)</i>	109. HELROM GmbH, <i>Frankfurt am Main</i>
78. eurailpool GmbH, <i>Ismaning</i>	110. Henkel AG & Co. KGaA, <i>Düsseldorf</i>
79. EuroMaint Rail AB, <i>Solna (SE)</i>	111. Hering Bahnbau GmbH, <i>Burbach (OT Holzhausen)*</i>
80. European Rail Forces BVBA, <i>Antwerpen (BE)</i>	112. HFG Transport-Technik GmbH, <i>Lauchhammer-Süd</i>
81. Evonik Operations GmbH, <i>Marl*</i>	113. InfraLeuna GmbH, <i>Leuna</i>
82. Evonik Industries AG, <i>Marl</i>	114. Infraseriv GmbH & Co. Höchst KG, <i>Frankfurt/Main</i>
83. Express Group a.s., <i>Bratislava (SK)</i>	115. Ingenieurbüro Kroll, <i>Böbingen</i>
84. Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, <i>Münster</i>	116. Interporto Bologna SpA, <i>Interporto Bologna (IT)</i>
85. Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>	117. INVEHO UAB, <i>Bapaume (FR)</i>
86. Fels-Werke GmbH, <i>Goslar</i>	118. INVEHO UFF, <i>Miramas (FR)</i>
87. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, <i>Blankenburg/Harz</i>	119. Italy Rail S.r.l., <i>Guastalla (IT)</i>
88. FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, <i>Augsburg</i>	120. JOSEF MEYER Rail AG, <i>Rheinfelden (CH)</i>
89. Franz Kaminski Waggonbau GmbH, <i>Hamel</i>	121. kasasi GmbH, <i>Kempten</i>
90. Freunde des VPI, <i>Osnabrück</i>	122. KINEX BEARINGS, a.s., <i>Bytca (SK)</i>
91. FWB Fahrzeugwerk Brandenburg, <i>Brandenburg</i>	123. KLV Wheelco SA, <i>Paradiso-Lugano (CH)</i>
92. FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, <i>Ellich OT Woffleben</i>	124. Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, <i>München</i>
93. GATX Rail Austria GmbH, <i>Wien (AT)</i>	125. KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, <i>Bonn</i>
94. GATX Rail Germany GmbH, <i>Hamburg</i>	126. Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, <i>Leipzig</i>
95. GEFCO France SAS, <i>Puteaux (FR)</i>	127. KOVIS d.o.o., <i>Brezice (SL)</i>
96. GMH Bahn + Service GmbH, <i>Georgsmarienhütte</i>	128. Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG, <i>Berlin</i>
97. Göhmann & Co. GmbH, <i>Moers-Hülsdonk</i>	129. Lanxess Organometallics GmbH, <i>Bergkamen</i>
98. Grampet Debreceni Vagongyár Kft, <i>Debrecen (HU)</i>	130. Lausitz Energie Bergbau AG, <i>Spremberg (OT Schwarze Pumpe)</i>

VPI-Mitglieder

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2020)	
131. LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, Göppingen	165. ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
132. Les Ateliers Des Flandres, Hazebrouck (FR)	166. Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle
133. Linde Aktiengesellschaft, Pullach	167. OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Cakovec (HR)
134. Lineas Group nv/sa, Brüssel (BE)	168. OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Slavonski Brod (HR)
135. LOCON SERVICE GMBH, Pinnow	169. OVEG mbH, Schwandorf
136. Lokomotion GmbH, München	170. OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, Weiden
137. LORMAFER S.A., Creutzwald (FR)	171. PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München
138. LOTOS Kolej Sp. z o.o., Danzig (PL)	172. PROTOR S.A., Zabrze (PL)
139. LTH Waggonwerkstatt GmbH, Arneburg	173. Rail Cargo Carrier Germany GmbH, Ingolstadt
140. LWS Lappwaldbahn Service GmbH, Weferlingen	174. Rail Cargo Logistics – Germany GmbH, Frankfurt am Main
141. Mäder Germany GmbH, Hamm	175. Rail Clinic s.r.o., Prag (CZ)
142. Mantena AS, Oslo (NO)	176. Rail-Tec GmbH, Bremen
143. MEDWAY – Maintenance & Repair, Entroncamento (PRT)	177. Rail Triage BVBA, Herentals (BE)
144. Mercitalia Intermodal S.p.A., Milano (IT)	178. Rail Wagon Services (RWS) b.v., Hendrik Ido Ambacht (NL)
145. Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, Rijnsbergen (NL)	179. Railistics GmbH, Dessau-Roßlau
146. MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, Gottesgabe	180. RailMaint GmbH, Delitzsch
147. MG Valdunes SAS, Trith Saint Leger (FR)	181. Railpool GmbH, München
148. Miner Enterprises Inc., Geneva (USA)	182. RailQ Der Instandhaltungsmanager, Wedemark
149. Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Merseburg	183. RailReLease B.V., ND Rotterdam – Pernis (NL)
150. Mobile Rail Service GmbH, Naunhof	184. Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, Neukirchen-Vluyn
151. Modalis S.A.S., Aix-en-Provence (FR)	185. RailTraining GmbH, Hameln
152. Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), Kirchheim/Teck	186. RCM Rail Care and Management GmbH, München
153. Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., Szombathely (HU)	187. Rembrandtin Coatings GmbH, Wien (AT)
154. NetRail AB, Paarp (SE)	188. RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
155. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss	189. ROLANFER DAUSSE PARTICIPATIONS SAS, Yutz (FR)
156. Nexxiot, Zürich (CH)	190. Rosneft Deutschland GmbH, Berlin
157. Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, Moers	191. RSK Beheer B.V., Bergen op Zoom (NL)
158. Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH, Niebüll	192. RYKO a.s., Decin (CZ)
159. Nordic Rail Service GmbH, Lübeck	193. Saar Stahlbau GmbH, Saarbrücken-Burbach
160. OMB Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH, Neustrelitz	194. SAM – SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., Bratislava (SK)
161. On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann	195. SDH FER, St. Denis de l'Hotel (FR)
162. On track GmbH, Krefeld	196. SEA-rail NV, Meer (BE)
163. OOO TD EPK, Moskau (RU)	197. SEMA Aktiengesellschaft, Celle
164. ORLEN KolTrans S.A., Plock (PL)	198. SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2020)	
199. Shell Deutschland Oil GmbH, <i>Hamburg</i>	228. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, <i>Salzgitter</i>
200. Shunter B.V., <i>Rotterdam (NL)</i>	229. VH-Rail, <i>Bremen</i>
201. Siemens AG, <i>Braunschweig</i>	230. Vitkovicke zeleznicni opravny a.s., <i>Ostrava (CZ)</i>
202. Sim Boerema B.V., <i>GJ Franeker (NL)</i>	231. voestalpine Railpro BV, <i>AB Hilversum (NL)</i>
203. SITFA S.p.A., <i>Moncalieri (IT)</i>	232. VRS Vossloh Rail Services GmbH, <i>Hamburg</i>
204. SKF GmbH, <i>Schweinfurt</i>	233. VTG Aktiengesellschaft, <i>Hamburg</i>
205. SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., <i>Bratislava (SK)</i>	234. VTG Rail Europe GmbH, <i>Hamburg</i>
206. SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, <i>Neubrandenburg*</i>	235. W.S. Werkstoff Service GmbH, <i>Essen</i>
207. SOGEEFER S.A., <i>Hagondange (FR)</i>	236. Wabtec Europe GmbH, <i>Brunn am Gebirge (AT)</i>
208. Spoorrijzer Materieel Management en Onderhoud B.V., <i>Rotterdam (NL)</i>	237. waggon24 GmbH, <i>Berlin</i>
209. Städtische Häfen Hannover, <i>Hannover</i>	238. Waggonbau Altenburg GmbH, <i>Altenburg</i>
210. SZ – Tovorni promet, d.o.o., <i>Ljubljana (SL)</i>	239. waggonservice WSG mbH, <i>Berlin</i>
211. TABOR Debica Sp. z o.o., <i>Debica (PL)</i>	240. Wagon Factory – Intercom JSC, <i>Dryanovo (BG)</i>
212. TankMatch Rail Hamburg GmbH, <i>Hamburg</i>	241. Wagony Swidnica Sp. z o.o., <i>Olawa (PL)</i>
213. TATRAVAGÓNKA a.s., <i>Poprad (SK)</i>	242. WASCOSA AG, <i>Luzern (CH)</i>
214. TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, <i>Lutherstadt Wittenberg</i>	243. Werner Ditzinger GmbH, <i>Braunschweig</i>
215. TOTAL Deutschland GmbH, <i>Berlin</i>	244. Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, <i>Leipzig</i>
216. TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., <i>Debrecen (HU)</i>	245. Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, <i>Lippstadt</i>
217. TOUAX RAIL LTD, <i>Puteaux (FR)</i>	246. Wi-NEU Lokinstandsetzung, <i>Moers</i>
218. Transdev Instandhaltung GmbH, <i>Husum</i>	247. WISAG Produktionsservice GmbH, <i>Senftenberg/OT Brieske</i>
219. TRANSWAGGON GmbH, <i>Hamburg</i>	248. WRS Widmer Rail Service AG, <i>Standstet (CH)</i>
220. TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, <i>Köln</i>	249. ZELOS s.r.o., <i>Trnava (SK)</i>
221. Tyczka Gase GmbH, <i>Geretsried</i>	250. Zelvoz 026 d.o.o., <i>Smederevo (SRB)</i>
222. UKL IT & Logistik GmbH, <i>Bad Driburg</i>	251. ZOS Trnava, a.s., <i>Trnava (SK)</i>
223. ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung GmbH & Co. KG, <i>Bebra</i>	252. Zürcher Bau GmbH, <i>Meißenheim</i>
224. Vagonka Louny, a.s., <i>Louny (CZ)</i>	253. Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, <i>Burgkirchen</i>
225. Velox Services B.V., <i>Roosendaal (NL)</i>	254. Zweckverband für Abfallwirtschaft in Nordwest-Oberfranken, <i>Dörfles-Esbach</i>
226. Veneta Lavaggi Turbo s.r.l., <i>Malcontenta Veneta (IT)</i>	255. Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, <i>Erlangen</i>
227. Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. – VDEF, <i>Halle (Saale)</i>	

* Kündigung zum 31.12.2020

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

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)	Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	DAK	Digitale Automatische Kupplung
AFWP	Association Française des Wagons de Particuliers (Französische Privatgüterwagen-Union)	DGMK	Deutsche Wissenschaftliche Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle e. V.
AGGB	Ausschuss Gefahrgutbeförderung beim BMVI	DGZfP	Deutsche Gesellschaft für Zerstörungsfreie Prüfung e. V.
AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen	DG TREN	Direction générale de l'énergie et des transports (Generaldirektion Verkehr und Energie der EU- Kommission)
BAM	Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung	DIN-FSF	Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge im DIN
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	EBA	Eisenbahn-Bundesamt
Cefic	European Chemical Industry Council	EBC	Eisenbahn-Cert (Notified Body Interoperability)
CEN	Comité Européen de Normalisation (Europäisches Komitee für Normung)	EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
CER	Verband der Europäischen Bahnen	ECM	Entity in Charge of Maintenance (= für die Instandhaltung zuständige Stelle)
CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internatio- nale Eisenbahnbeförderung von Gütern); Anhang B zum COTIF	EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
CIT	Comité international des transports ferroviaires (Internationales Eisenbahntransportkomitee)	ERA	Weiterhin offiziell gültige Abkürzung für die Europäische Eisenbahngentur
COTIF	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr)	ERATV	European Register of Authorised Types of Vehicles
CRM	Customer-Relationship-Management	ERFA	European Rail Freight Association (Europäischer Schienengüterverkehrsverband)
CSM	Common Safety Methods (Gemeinsame Sicherheitsmethoden)	ErfA	Erfahrungsaustausch
CUI	Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahn- verkehr); Anhang E zum COTIF	ETCS	European Train Control System
CUV	Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (Einheit- liche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwen- dung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr); Anhang D zum COTIF	EU	Europäische Union

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

IMPRESSUM

Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

Mattentwiete 5
20457 Hamburg

Telefon: +49 40 2265921-0
Telefax: +49 40 2265921-19

E-Mail: mail@vpihamburg.de
Website: vpihamburg.de

USt-IdNr.: DE 814871455

Verantwortlich für den Inhalt

Malte Lawrenz

Konzept und Text

elbgold | Büro für Außenwirkung
elbgold.biz

Layoutkonzept und Gestaltung

Menneken's Communications
mennekens.de

FOTONACHWEIS

Deutsche Bahn

Titel, Seite 7, 11, 27, 41, 66, 67, 95

Enrico Schick

Seite 5, 78, 108

ERMEWA SA

Seite 62, 90, 93, 101

Fred Willenbrook

Seite 108

GATX Rail Europe

Seite 15, 42, 55, 61, 71, 72, 80, 81, 83

Hartmut Zielke

Seite 33, 38, 39, 76, 77, 87

iStock by Getty Images

Titel, Seite 49, 50, 69, 109

Martin Egbert

Titel, Seite 8, 16, 19, 22, 37, 59, 65

Michael Kottmeier

Titel, Seite 4, 111

ÖBB

Titel, Seite 36

René Spalek / Bilderberg

Seite 2

VPI

Titel, Seite 75, 88

VTG AG

Seite 25, 45



IHR DIREKTER DRAHT ZU UNS



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



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



Heiko Radke
Generalsekretär VPI / Geschäftsführer VERS
Telefon: +49 40 2265921-21
E-Mail: radke@vpihamburg.de



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



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



Olaf Hingst
Fachtechnische Begutachtungen
E-Mail: hingst@vpi-vers.eu



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



Murat Altuntas
VPI-EMG
E-Mail: altuntas@vpi-vers.eu



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



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



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



Simone Hülsemann
Office Management / Schulungen
Telefon: +49 40 2265921-14
E-Mail: huelsemann@vpi-vers.eu





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

Vorsitzender: Malte Lawrenz
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg

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