



JAHRESBERICHT // 2017



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER  
IN DEUTSCHLAND E. V.



## JAHRESBERICHT 2017 //

Vorwort ..... 4

1

## POLITIK UND KOMMUNIKATION //

### Weichenstellung in Berlin

Schiene stärken – 5 Schritte ..... 9  
 Masterplan SGV ..... 17  
 Allianzen für die Schiene ..... 27  
 Präsent in den Medien ..... 35

## POLITIK UND KOMMUNIKATION //

### Leise Bahn 2020

Die Privaten machen Tempo ..... 37  
 70 Prozent mit Flüsterbremse ..... 38  
 Innovationsprämie TSI Noise+ .... 40

2

## TECHNIK UND RECHT //

### Sicher unterwegs

Kooperation mit DIN ..... 46  
 Schulungsprogramm AVW ..... 47  
 Viertes Eisenbahnpaket ..... 48

## TECHNIK UND RECHT //

### Sicher unterwegs

„Urgent procedure“ Radbrüche .. 50  
 17. Technische  
 Informationsveranstaltung ..... 51

3

## SERVICE UND LEISTUNGEN //

### Von Experten für Experten

VPILF – europaweit Standard  
 für Instandhaltung ..... 54  
 FtB – grenzübergreifendes Netz  
 an Werkstätten ..... 56

4

## VPI INTERN //

### Ein starker Branchenverband

Gut gerüstet für die Zukunft ..... 62  
 Veranstaltungen 2017 ..... 66  
 Mitgliederentwicklung ..... 68  
 Wagenpark der Mitglieder ..... 70

## VPI INTERN //

### Aktiv in den Gremien

Beirat & Technische Kommission 72  
 Arbeitsgremien ..... 74  
 Mitglieder & Werkstätten ..... 80  
 Kontakt & Impressum ..... 90

VORWORT //

# DIGITALISIERUNG, INNOVATION UND AUTOMATISIERUNG: VORFAHRT AUF DER SCHIENE FÜR DIE ZUKUNFTSTHEMEN!



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

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

an dieser Stelle wollten wir nach dem ersten Halbjahr der Amtszeit des neuen Verkehrsministers eine Zwischenbilanz ziehen. Immerhin erscheint unser Jahresbericht rund acht Monate nach der letzten Bundestagswahl. Doch es kam anders. Der neue Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, ist erst seit März 2018 im Amt. Für den Eisenbahnsektor bedeutet das: Wertvolle Zeit ist ungenutzt verstrichen, obwohl die Aufgaben drängen.

Die Vorlage, anhand derer jetzt die Weichen gestellt werden können, liegt seit Ende der vergangenen Legislaturperiode bereit: der Masterplan Schienengüterverkehr. Das gilt insbesondere im Hinblick auf Themen, auf die wir als Wagenhalter setzen: Digitalisierung, Innovation und Automatisierung. Um den seit Jahren stagnierenden Anteil der Schiene am Verkehrsmix zu erhöhen, sind weitere Schritte notwendig. Ganz oben auf der Liste stehen faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern.

Unsere fünf Kernforderungen zur Stärkung der Schiene können Sie in diesem Jahresbericht lesen. Ebenso Einschätzungen, Berichte und Zahlen sowie einen Ausblick auf den VPI 2021. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Lawrenz', written over a light grey circular stamp.

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

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

**DEUTSCHLAND BRAUCHT  
EINEN LEISTUNGSFÄHIGEN  
SCHIENENGÜTERVERKEHR.  
WIR PRÄSENTIEREN LÖSUNGEN**



// Verkehrswende jetzt!  
Fahrt aufnehmen  
mit unseren fünf  
Kernforderungen

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

## DIE SCHIENE STÄRKEN

Kein Verkehrsmittel bringt Güter umweltfreundlicher, sicherer und effizienter ans Ziel als der Güterzug. Dennoch gelingt es in Deutschland seit über zehn Jahren nicht, den Anteil der Schiene am Modal Split der Verkehrsträger nennenswert zu steigern. Seit über zehn Jahren verharrt er mit 17 bis 18 Prozent auf niedrigem Niveau. Das muss sich ändern.

Wo liegen die Stellschrauben, um die Verkehrswende aufs Gleis zu bringen? Wie verbinden wir die systembedingten Vorteile der Schiene noch stärker mit ökonomischer Effizienz? Im vergangenen Jahr sind wir mit einem Paket von fünf Kernforderungen an Politik und Öffentlichkeit getreten, die Antworten bieten und für Tempo bei der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene sorgen. Unsere Mitgliedsunternehmen wissen aus der Praxis, wo Weichen neu gestellt werden müssen – im Kerngeschäft der Wagenhalter ebenso wie bei der Gestaltung des Sektors.

Diese „Fünf Schritte, um Fahrt aufzunehmen“ stellen wir auf den folgenden Seiten vor.

# 1. // Faire Wettbewerbsbedingungen schaffen

Im Gegensatz zum Lkw ist die Schiene mit einer flächendeckenden, stetig steigenden Maut für die Nutzung der Infrastruktur belastet. Sie muss die Energiewende mitfinanzieren und politisch vorgegebene Kosten tragen – etwa bei der Lärminderung.

Verzerrungen im Wettbewerb zwischen Straße und Schiene abbauen:

// Trassenpreise halbieren

// Stromsteuer für Bahnstrom und EEG-Umlage senken

// Entlastung von Kosten durch externe Vorgaben



*„Die Trassenpreise steigen rasant, die Straße freut sich über kräftig sinkende Maut. Fair sieht anders aus. Chancengleichheit im Wettbewerb heißt für mich: Beide Verkehrsträger in puncto Infrastrukturkosten gleich behandeln.“*

**Ulrich Swertz,**  
Geschäftsführer On Rail, Gesellschaft für Vermietung  
und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH

# 2. // Moderne Schieneninfrastruktur bauen

Eine moderne Schieneninfrastruktur ist die Voraussetzung, um wachsende Transportmengen umweltfreundlich ans Ziel zu bringen. Die Aufgabe, die vor uns liegt, ist klar: das bestehende Netz optimal nutzen und mit Blick auf die Zukunft neue Trassen bauen.

Das bringt mehr Güter auf die Schiene:

// Schienennetz für 740-Meter-Züge ertüchtigen

// Deutschland-Takt entwickeln, Netzengpässe beseitigen

// bestehendes Netz ausbauen und neue Trassen umsetzen



*„Im Ausland fahren unsere Wagen auch in 740-Meter-Zügen. Höchste Zeit, dass Deutschland hier Anschluss findet. Überholgleise und Korridore – mehr braucht es nicht für diesen wirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Schritt.“*

**Carsten Schiering,**  
Geschäftsführer und Bereichsleiter Verkauf  
der TRANSWAGGON GmbH

## 3. // Netz und Betrieb trennen

Auf der Schiene herrscht Wettbewerb – und das ist gut so. Deshalb darf das Gleisnetz als zentrales Produktionsmittel nicht in der Hand eines integrierten Konzerns liegen, der am Markt mit eigenen Interessen agiert. Eine saubere Trennung von Netz und Betrieb ist überfällig.

**Mit einem wettbewerbsneutralen Netz die Schiene stärken:**

- // DB Netz AG und DB AG Konzern wirtschaftlich entkoppeln
- // Renditeforderungen des Eigentümers an den Netzbetreiber zurückstellen
- // Ausbau, Pflege und Betrieb des Netzes an verkehrspolitischen Zielen ausrichten



*„Die politisch gewollte Verlagerung von Gütertransporten auf die umweltfreundliche Schiene werden wir erreichen, wenn die dafür benötigte Infrastruktur wie bei anderen Verkehrsträgern wettbewerbsneutral und entsprechend dem gesellschaftlichen Auftrag ohne Renditeerwartung bereitgestellt wird.“*

**Ludolf Kerkeling,**  
Vorstand Havelländische Eisenbahn AG

## 4. // Nachhaltig Innovationen fördern

Innovation ist der wesentliche Treiber für Produktivitätssteigerung im Schienengüterverkehr. Für energiesparende, intelligente Lösungen brauchen wir das Engagement der Unternehmen ebenso wie ein positives Umfeld und institutionalisierte Innovationsförderung.

**Innovationsoffensive starten und die Zukunft aufs Gleis setzen:**

- // nationale Forschungs- und Förderprogramme auflegen
- // Cluster „Digitalisierung des Schienengüterverkehrs“ einrichten
- // Neuzulassung neuer Wagentechnik vereinfachen



*„Der Sprung zur Schiene 4.0 erfordert eine gemeinsame Anstrengung von Unternehmen und Wissenschaft. Mit einer Digitalisierungsoffensive und eigenen Forschungsprojekten treibt die Branche Innovation voran. Ohne staatliche Förderprogramme geht es allerdings nicht.“*

**Peter Reinshagen,**  
Geschäftsführer ERMEWA SA

# 5 // Leise Güterbahn 2020 sichern

2020 werden die Flotten deutscher Halter auf dem heimischen Netz komplett mit Flüsterbremsen fahren. Auf dem Weg zur leisen Bahn benötigen die Wagenhalter Unterstützung – Fördermaßnahmen sind dabei ebenso notwendig wie ein Schutz vor der Konkurrenz lauter und damit billigerer Wagen aus dem Ausland.

So gelingt der leise Schienengüterverkehr:

- // Schienenlärmschutzgesetz mit 30 Prozent Trassenpreisspreizung flankieren
- // Innovationsprämie für Neuwagen unter TSI-Noise-Standard mit handhabbarem Antragsverfahren
- // europäische Lösungen forcieren statt Tempolimits und Nachtfahrverbote



*„60.000 Wagen statt private Halter bis 2020 mit Flüsterbremsen aus. Dahinter stehen milliardenschwere Investitionen. Die Politik muss jetzt dafür sorgen, dass daraus ein hörbarer Erfolg wird, und laute ausländische Wagen vom Netz verbannen.“*

**Irmhild Saabel,**  
Mitglied der Geschäftsleitung und Leiterin Business  
Development WASCOSA AG



// Ein gemeinsamer Erfolg  
von Politik und Branche:  
der Masterplan  
Schienengüterverkehr

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

## KURSBUCH FÜR EINE STARKE GÜTERBAHN

Den Schienengüterverkehr grundlegend modernisieren und seine intermodale Wettbewerbsfähigkeit stärken – so lautet das Ziel des „Masterplans Schienengüterverkehr“, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Vertreter der Branche, der Industrie und der Wissenschaft gemeinsam formuliert und im Juni 2017 der Öffentlichkeit vorgestellt haben. Branche und Politik haben erstmals gemeinsam eine Vision für den Schienengüterverkehr der Zukunft entwickelt. Gleichzeitig haben sie konkrete Aufgaben – sogenannte Meilensteine – benannt, damit diese Vision Schritt für Schritt realisiert werden kann. Für die neue Regierung soll der Masterplan als Blaupause dienen, um die Weichen für nachhaltigen Güterverkehr auf der Schiene zu stellen.

Das Tempo, in dem sich die Beteiligten auf eine sektorale Strategie verständigten, macht deutlich, wie sehr das Anliegen allen Akteuren unter den Nägeln brennt. Im September 2016 hatte sich die Branche auf Einladung des BMVI in Berlin zum Auftakt des Runden Tisches Schienengüterverkehr zusammengefunden. Mit dabei: der VPI.

Am Runden Tisch und in den Arbeitsgruppen hat der VPI die Interessen und Anliegen der Halter in das sektorale Gesamtkonzept Masterplan eingebracht. Nach neun Monaten haben Branche und Politik mit dem Masterplan schließlich ein Ergebnis präsentiert, das tatsächlich einen Durchbruch bedeuten kann.

Der Masterplan identifiziert insgesamt zehn Handlungsfelder. Im Vordergrund stehen die Themen leistungsfähige Infrastruktur, Innovationspotenziale und verkehrspolitische Rahmenbedingungen. Für insgesamt zehn Felder formuliert der Masterplan Meilensteine – teils Sofortmaßnahmen, teils in naher Zukunft anzugehende und teils dauerhaft notwendige Aufgaben.

### **Ein Plan mit klarem Zeithorizont und klaren Zuständigkeiten**

Das Spektrum der Sofortmaßnahmen reicht dabei von der Senkung der Trassenpreise über den Ausbau der Schienenstrecken für 740 Meter lange Züge bis hin zum Aufbau eines Testfeldes für Digitalisierung und Automatisierung der Zugbildung. Jedem Meilenstein ordnet der Masterplan Beteiligte zu und definiert Zeithorizonte.

Aus Sicht der Wagenhalter kommt vor allem drei Themenblöcken große Bedeutung zu:

**// Digitalisierung**

**// Automatisierung**

**// Forschung und Innovation**

Sie finden sich in den Handlungsfeldern zwei, drei und vier des Masterplans wieder.

### **Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben**

Den Güterwagen intelligent zu machen, stellt eine der zentralen Herausforderungen für unsere Branche dar. Digitaler Datenfluss ermöglicht allen an der Logistikkette Beteiligten effizienter zu arbeiten und Transporte schneller, sicherer und transparenter abzuwickeln. Eine verbesserte Prozesskette in der Logistik – hierzu gehört auch die Digitalisierung der Wagen-Instandhaltung – ist entscheidend, damit das System Schiene die Lücke zum Lkw schließt. Schon heute zeigen die Mitglieder des VPI in diesen Bereichen großes Engagement, etwa beim Thema Digitalisierung ihrer Assets. Datenplattformen wie die Rolling Stock Reference Database RSRD2 und das Modul 08 des VPI-Instandhaltungsleitfadens bieten Haltern und Werken Bausteine, die zur Erfüllung dieser Aufgaben dienen können.

Um hier im notwendigen Tempo weiter voranzuschreiten, schreibt der Masterplan den Haltern eine Reihe von Aufgaben ins Pflichtenheft:

#### **To-do-Liste der Wagenhalter**

- // Fahrzeuge zeitnah mit ausreichender Stromversorgung, standardisierten Datenschnittstellen und Sensorik ausstatten**
- // Instandhaltungsregelwerke anpassen**
- // Prozesskette in der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen mit Fokus auf Werkstattmanagement digitalisieren**

In Kooperation mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Bahnindustrie und Verbänden sollen Lösungen entwickelt und implementiert werden. Der Masterplan verpflichtet Bund und BMVI, kurzfristig Fördermöglichkeiten im Rahmen eines Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ zu schaffen und die notwendigen Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vorzunehmen.

### Eisenbahnbetrieb stärker automatisieren

Die Automatisierung von seit Jahrzehnten kaum veränderten manuellen Prozessen birgt enormes Potenzial für Effizienzsteigerungen im Schienengüterverkehr. Das gilt ganz besonders für die Automatisierung der Kupplung von Wagen. Sie wirkt als Schlüsseltechnologie für Digitalisierungs- und Effizienzmaßnahmen auf der Schiene: Automatisches Kuppeln beschleunigt die Zugbildung, ermöglicht durchgängige Stromversorgungs- und Sensorleitungen und automatisierte Bremsproben. Die zu erwartenden Vorteile sind groß. Der Aufwand für eine Evaluierung ist auf jeden Fall lohnend, damit die automatische Kupplung auch in Deutschland schnellstmöglich zur Serienreife gebracht werden kann.

Der Masterplan definiert die Einführung der automatischen Kupplung im Schienengüterverkehr entsprechend als eine vordringliche Aufgabe. Hier sind die Halter aufgefordert, gemeinsam mit EVU, EIU und Bahnindustrie zügig voranzuschreiten:

#### To-do-Liste der Wagenhalter

- // standardisierte technische Lösung einer für den SGV geeigneten automatischen Kupplung entwickeln
- // wirtschaftlich tragfähige europäische Migrationsstrategie für Marktsegmente, nationale und europäische Verkehre entwickeln und umsetzen

Die Einführung der automatischen Kupplung erfordert immense Anstrengungen vieler Beteiligten im Sektor. Effizienzpotenziale erschließen sich vor allem dann, wenn Flotten gesamteuropäisch mit dieser Technik ausgestattet werden. Auch Bund und EU stehen in der Pflicht. Das betrifft sowohl die Finanzierung als auch die europäische Migrationsstrategie einer solchen neu einzuführenden Technologie. Die hohen Investitionen für die Ausstattung der Wagen mit automatisierter Kupplung läge derzeit voll beim Halter. Die Kostenvorteile durch mehr Effizienz schlugen hingegen bei den EVU zu Buche. Eine faire Verteilung der Investitionslast bildet daher die Grundvoraussetzung für das weitere Engagement der



Wagenhalter in diesem Bereich. Vollförderung der anfallenden Umrüstkosten für die Bestandsflotte und angemessene Transferzahlungen im Sektor müssen Bestandteil der zu entwickelnden Migrationsstrategie sein.

### Forschung und Innovation forcieren

Durch lange Innovationszyklen droht die Schiene gegenüber der Straße ins Hintertreffen zu geraten. Um Wachstum auf die Schiene zu bringen, muss auch beim Thema Forschung Fahrt aufgenommen werden. Mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unterhält der Bund seit langem eine staatliche Behörde, die sich mit der Forschung für den Verkehrsträger Straße befasst. Was für die Straße längst selbstverständlich ist, muss auch für die Schiene etabliert werden: ein anwendungsorientiertes nationales Forschungs- und Förderprogramm.

Der Masterplan fordert vom Bund, zügig ein Programm „Zukunft Schienengüterverkehr“ aufzusetzen, mit dem die Entwicklung, Beschaffung und der Einsatz von innovativen Güterwagen gefördert wird. Gerade für die Bahnbranche ist staatliche Unterstützung der Forschung essenziell: Kleine Stückzahlen und hohe Sicherheitsanforderungen lassen die Kosten für Forschung und Entwicklung pro Wagen viel stärker durchschlagen als etwa beim Lkw.

Eine tragende Rolle bei der Grundlagenforschung in puncto Materialien und Komponenten kommt Wissenschaft und Bahnindustrie zu. Doch auch Wagenhalter sind hier gefragt. Sie wissen, wie marktfähige und wirtschaftliche Produkte aussehen, und stellen damit ein wichtiges Bindeglied zwischen Verladern, Wissenschaft und Herstellern dar. Entsprechend weist der Masterplan den Haltern eine aktive Rolle im Forschungs- und Entwicklungsprozess zu.

#### To-do-Liste der Wagenhalter

- // innovative Komponenten für Eisenbahngüterwagen serienreif entwickeln und einsetzen
- // Regelwerke für Schienenfahrzeuge hinsichtlich der Behinderungen von Innovationen durch nationale bzw. europäische Vorschriften (z. B. TSI, SNB, NNTR etc.) untersuchen und vereinfachen





### Den Masterplan jetzt verankern und durchfinanzieren

Der Plan ist gut, die Umsetzung entscheidet – das gilt auch für den Masterplan Schienengüterverkehr. Notwendig ist jetzt eine gemeinsame Kraftanstrengung aller Beteiligten. Die neue Bundesregierung wird zeigen müssen, ob sie den Schwung, mit dem der Masterplan am Ende der Legislaturperiode erarbeitet wurde, aufnimmt, die Vorhaben gesetzlich verankert und mit entsprechenden Mitteln ausstattet. Die Branche steuert schon heute Engagement und erhebliche Investitionen dazu bei, die benannten Ziele zu erreichen. So rüsten die deutschen Wagenhalter ihre Flotten zügig mit Sensorik und Telematik aus und beteiligen sich personell wie finanziell an den Forschungsprojekten „Innovativer Güterwagen“ und „5L-Demonstrator“. In die Lärmsanierung der Flotten investieren die privaten Halter bis 2020 etwa 3,2 Milliarden Euro.

### Die Schiene stärken: ein permanenter Prozess

Die Teilnehmer des Runden Tisches Schienengüterverkehr kommen auch in Zukunft regelmäßig zusammen, damit aus dem Plan Stück für Stück Realität wird. Die Arbeitsgruppe „Monitoring“ überwacht unter Führung des BMVI die Aktivitäten der Beteiligten. Werden die im Masterplan beschriebenen Aufgaben im definierten Zeitraum umgesetzt? Wo muss möglicherweise nachgesteuert werden? Der VPI wird die Beiträge seiner Mitgliedsunternehmen regelmäßig nachweisen und den weiteren Prozess konstruktiv mitgestalten. Denn das Interesse der Wagenhalter ist klar: ein starker Schienengüterverkehr.

// Der VPI zeigt Präsenz  
in Berlin. Unser Ziel:  
Weichen stellen für  
Wachstum auf der Schiene

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

## ALLIANZEN FÜR DIE SCHIENE

Gemeinsam mehr Schlagkraft entwickeln! Die Verbände des Schienensektors sind zusammengerückt, um den die Schiene betreffenden Anliegen mehr Gewicht zu verleihen. Gerade im Wahljahr 2017 galt es, die Forderungen des Sektors mit Nachdruck ins Blickfeld von Öffentlichkeit und Politik zu rücken. Bereits Ende 2016 hatten sich die acht führenden Eisenbahnverbände, unter ihnen der VPI, auf drei Kernforderungen verständigt: Halbierung der Trassenpreise, Einführung des Deutschland-Takts und ein nationales Forschungs- und Förderprogramm Schiene 4.0. Mit verschiedenen Veranstaltungen, in Gesprächen mit der Politik und mit Medienvertretern haben die Verbände einzeln oder gemeinsam diese Themen immer wieder nach vorne gebracht. Dieses konzertierte Vorgehen hat erste Früchte getragen: Im Masterplan Schienengüterverkehr finden sich wesentliche Punkte der Kernforderungen wieder.

Im vergangenen Jahr hat der VPI auf vielfältige Weise seinen 2016 eingeschlagenen Weg fortgesetzt, die Kooperation mit den Verbänden des Sektors auszubauen. Ein herausragendes Projekt aus 2017 ist der gemeinsam von VPI, Allianz pro Schiene, NEE, VDB und VDV produzierte Kurzfilm „Zukunftsvision Schienengüterverkehr 2030“. Drei weitere Beispiele möchten wir Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen.

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!





Von links: Anton Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen), Moderatorin Astrid Frohloff, Kirsten Lühmann (SPD), Sabine Leidig (Die Linke), Michael Donth (CDU)

### Parlamentarischer Abend der acht Eisenbahnverbände

Rund 100 Gäste aus Politik, Branche und Medien waren Ende Juni 2017 der Einladung der acht Verbände in den Französischen Dom in Berlin gefolgt. Thematisch im Mittelpunkt des Parlamentarischen Abends: die drei Kernforderungen der Verbände für eine starke Schiene. Im Fishbowl-Format diskutierten Verkehrspolitiker der im Bundestag vertretenen Parteien mit dem Publikum und bezogen Position.

Der Parlamentarische Abend erzeugte Rückenwind für die Anliegen der Bahnbranche. Auch wenn unterschiedliche Akzente gesetzt wurden, so signalisierten die Abgeordneten parteiübergreifend Handlungsbereitschaft und sicherten Unterstützung zu bei den Themen Trassenpreishalbung, Deutschland-Takt und Innovationsförderung. Einigkeit herrschte zwischen Kirsten Lühmann (SPD), Michael Donth (CDU), Anton Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen) und Sabine Leidig (Die Linke) auch darüber: Der Masterplan Schienengüterverkehr muss in der neuen Legislatur zügig auf den Weg gebracht werden.

Auf den erfolgreichen Auftakt folgten 2017 zwei weitere Veranstaltungen, die „Trassenpreishalbung“ und „Deutschland-Takt“ in den Mittelpunkt stellten. 2018 werden VPI und VDB im Namen der acht Verbände zum Thema „Innovationsförderung“ nach Berlin einladen.

### Parlamentarischer Abend – Impressionen 2017



## **Fahrplan Zukunft – verkehrspolitische Forderungen an den Bund**

Bereits zwei Tage nach der Bundestagswahl am 24. September 2017 legte die Bahnbranche mit dem „Fahrplan Zukunft“ einen Katalog mit verkehrspolitischen Handlungsempfehlungen vor. Unter dem Dach der Allianz pro Schiene hatte der VPI gemeinsam mit Verbänden und Unternehmen der Schienenbranche 10 Top-Forderungen an die Verkehrspolitik der kommenden vier Jahre formuliert.

„Die neue Regierung ist gefordert, den Hebel umzulegen und den Wahlversprechen auf eine Verkehrswende Taten folgen zu lassen“, so die Botschaft des Sektors bei der Präsentation des Forderungskataloges. Noch immer werde die Schiene bei Investitionen, Wettbewerbsbedingungen und staatlicher Innovationsförderung klar benachteiligt. Mit dem „Fahrplan Zukunft“ hielten die Parteien rechtzeitig vor den Koalitionsverhandlungen eine Guideline für nachhaltige, schienenfreundliche Verkehrspolitik in den Händen.

### **Fahrplan Zukunft**

#### **Die wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen an den Bund 2017–2021**

1. Innovation, Digitalisierung und Vernetzung vorantreiben
2. Einführung Deutschland-Takt forcieren
3. Schienenmaut halbieren
4. Schieneninvestitionen anheben und verstetigen
5. Elektromobilität stärken
6. Lärminderung fortsetzen
7. Masterplan Schienengüterverkehr rasch umsetzen
8. Bahnhöfe attraktiv und sicher gestalten
9. Energie- und Kraftstoffbesteuerung zeitgemäß reformieren
10. Wettbewerbsbedingungen auf die Verkehrswende ausrichten





## Impressionen aus der historischen Hörsaalruine der Berliner Charité

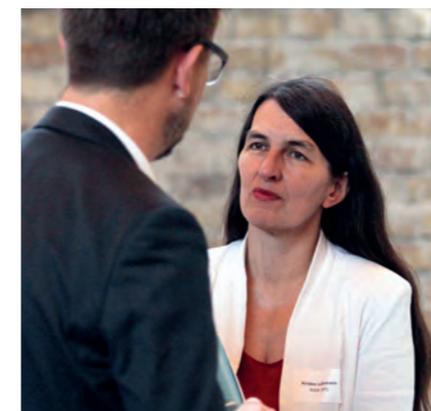


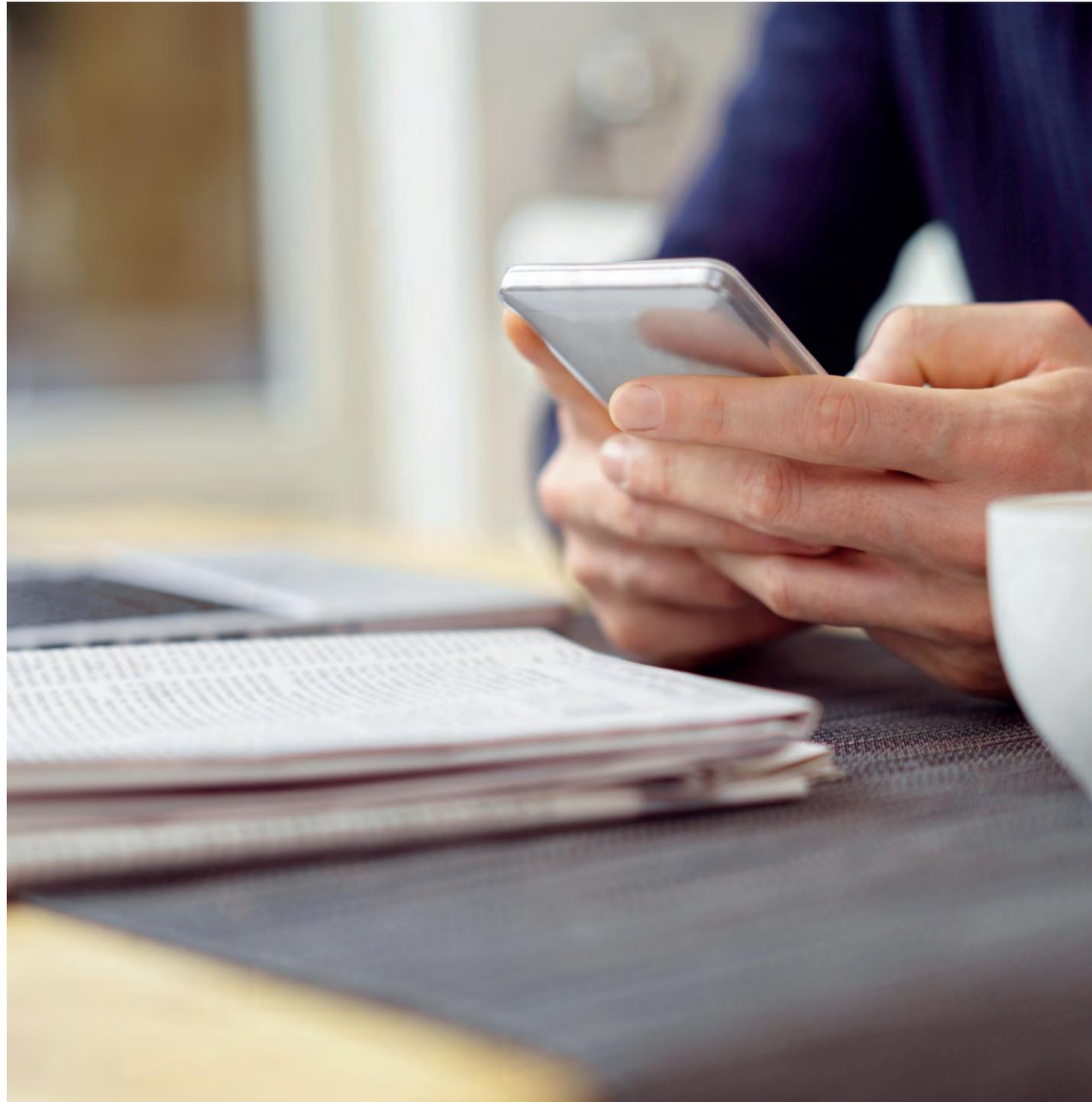
### Zugkraft für den Verkehrssektor: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18

Infrastruktur, Marktanteile, Rahmenbedingungen – der Wettbewerber-Report Eisenbahn beleuchtet die Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt. Herausgeber der im Zwei-jahres-Rhythmus erstellten Bestandsaufnahme sind das Netzwerk Europäische Eisenbahnen NEE, der Zusammenschluss der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr mofair sowie erstmals auch der VPI. Gemeinsam präsentierten wir im Oktober 2017 eine pointierte Kurzfassung des Reports vor über 120 Gästen aus Politik, Bahnwirtschaft und Verbänden.

Auf Basis einer Bestandsaufnahme mit aktuellen Zahlen gibt der Report Empfehlungen, wie das hohe Potenzial der Branche besser genutzt werden kann. Der gemeinsame Appell von NEE, mofair und VPI: Die Zeit ist reif für eine Bahnreform II, die für fairen Wettbewerb sorgt – innerhalb des Sektors und zwischen den Verkehrsträgern.

Die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages Arnold Vaatz (CDU), Kirsten Lühmann (SPD), Matthias Gastel (Bündnis 90/Die Grünen) sowie Prof. Jürgen Kühling von der Monopolkommission der Bundesregierung haben die Fakten, Argumente und Empfehlungen des Wettbewerber-Reports 2017/18 in einer moderierten Runde diskutiert. Wenige Tage nach der Bundestagswahl bot der Abend in der historischen Hörsaalruine der Berliner Charité Gelegenheit zu angeregtem Austausch zwischen Politik und Branche.





## PRÄSENT IN DEN MEDIEN

Ob DVZ, Verkehrsrundschau oder Rail Business: Die Fachmedien berichteten auch 2017 regelmäßig über die schienenpolitischen Initiativen und Positionen des VPI. Auch überregionale Zeitungen wie die FAZ oder das Handelsblatt griffen die vom VPI und den Verbänden des Sektors gesetzten Themen auf. Unser Verband gilt als kompetenter Ansprechpartner zu komplexen Fragen des Schienengüterverkehrs.

Im Fokus der Berichterstattung stand im vergangenen Jahr erneut die Lärmsanierung. Aber auch sektorale Themen nahmen vermehrt Raum ein – etwa das Forderungspaket des VPI „Die Schiene stärken. Fünf Schritte, um Fahrt aufzunehmen“ oder die Diskussion um die Halbierung der Trassenpreise. Eine breite Berichterstattung generierten die gemeinsamen Veranstaltungen der Eisenbahnverbände sowie die Präsentation des Wettbewerber-Reports Eisenbahn 2017/18.

Eine Zusammenstellung der Medienresonanz 2017 finden Sie unter:

[www.vpihamburg.de/downloadbereich/oeffentlich/publikationen/berichterstattungen-in-der-presse/2017](http://www.vpihamburg.de/downloadbereich/oeffentlich/publikationen/berichterstattungen-in-der-presse/2017)

### Informationen aus erster Hand: der VPI-Newsletter

Seit 2017 wenden wir uns mit dem digitalen VPI-Newsletter direkt an unsere Mitglieder, die interessierte Öffentlichkeit, an Politik und Medien. Was tut sich im Sektor und seinem Umfeld? Was passiert bahnpolitisch in Berlin und Brüssel? Und was gibt es Neues vom VPI? Der VPI-Newsletter bietet zu diesen Themenfeldern Hintergründe und News, zeigt Perspektiven auf und hält über die Aktivitäten des Verbandes auf dem Laufenden.

Im Juli 2017 ging die erste Ausgabe an den Start – mit positiver Resonanz und besten Klickraten. Viermal im Jahr soll der Newsletter künftig ausgesandt werden.

Sie sind noch nicht auf der Verteilerliste des Newsletters? Einfach über die Homepage des VPI abonnieren: [www.vpihamburg.de/kontakt/formular](http://www.vpihamburg.de/kontakt/formular)

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!



// 70 Prozent leise Wagen:  
ein Erfolg, der sich  
hören lassen kann

POLITIK UND KOMMUNIKATION //

## **LEISE BAHN 2020: DIE PRIVATEN MACHEN TEMPO**

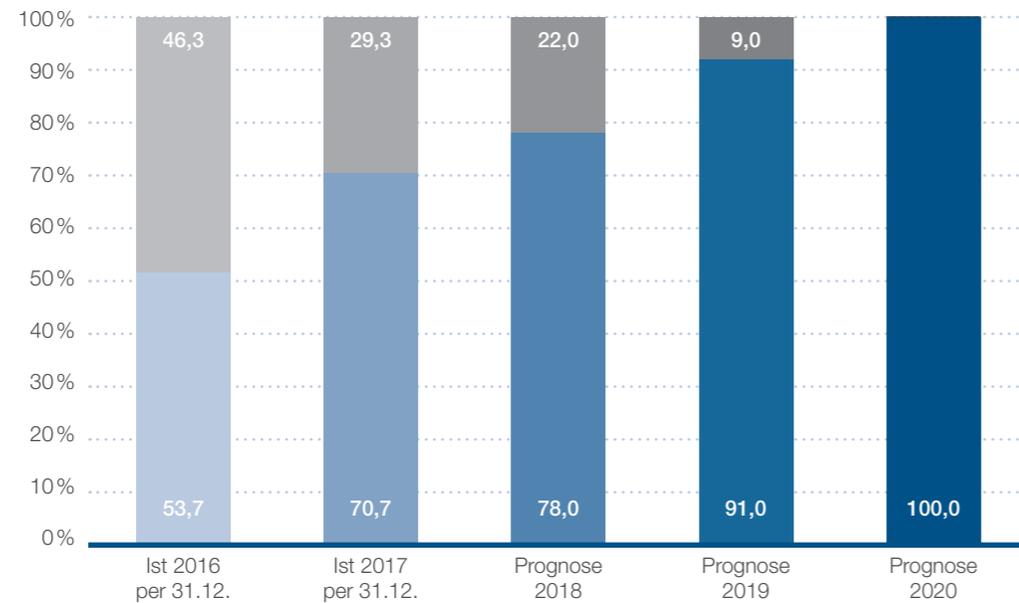
Mehr als 70 Prozent leise Wagen, 17 Prozent Steigerung gegenüber dem Stand von 2016, acht Prozent schneller auf Flüsterbremsen umgestellt als im Vorjahr prognostiziert. Die VPI-Mitgliedsunternehmen können für 2017 beachtliche Fortschritte beim Thema Lärm-minderung vermelden. Damit ist absehbar: Spätestens Ende 2020 fahren sämtliche auf Deutschlands Schienen verkehrenden Wagen privater Halter leise.

Noch in diesem Jahr werden mehr als drei Viertel der Wagen mit Flüsterbremsen ausgestattet sein. Sie rollen dann zehn Dezibel leiser auf dem Gleis als herkömmlich mit Grauguss-Sohlen gebremste Wagen. Erste Erfolge unserer Anstrengungen zur Lärm-minderung auf der Schiene sind hörbar: Gemeinsam mit den aktuell rund 66 Prozent umgerüsteten Wagen von DB Cargo fahren schon jetzt immer öfter Züge, die komplett aus leisen Wagen zusammengestellt sind – und damit nur halb so laut.

Zum Stichtag 31. Dezember 2017 fuhren insgesamt 42.392 private Wagen mit Flüsterbremsen. Dies ergab die Umfrage der hwh, Gesellschaft für Transport und Unternehmens-

beratung, die im Auftrag des Verbandes jährlich bei den Mitgliedsunternehmen durchgeführt wird. Die Zahl der seit 2012 neu beschafften Wagen mit Flüsterbremsen beläuft sich damit auf mittlerweile 28.000. Die Unternehmen haben hierfür ein Investitionsvolumen von 2,5 Milliarden Euro aufgebracht – ohne einen Cent Fördermittel in Anspruch genommen zu haben.

**Anteil der in Deutschland verkehrenden lärmarmen Güterwagen an der Gesamtgüterwagenflotte der VPI-Mitgliederunternehmen in den Jahren 2016 bis 2020**



- Lärmärmere Güterwagen (Neubauwagen nach TSI und nachgerüstete Güterwagen)
- Güterwagen mit Graugussbremssohlen

Quelle:  
hwh, Gesellschaft für Transport und Unternehmensberatung, Umfrage zur Flottenentwicklung bei den VPI-Mitgliedsunternehmen 2018

In den verbleibenden drei Jahren bis zum Lärmziel 2020 planen die VPI-Mitgliedsunternehmen laut ihrer Auskunft gegenüber hwh, weitere rund 12.000 Wagen neu zu beschaffen und 6.000 Bestandswagen umzurüsten. Die Ende 2020 etwa 60.000 in Deutschland verkehrenden Wagen privater Halter werden dann komplett auf Flüsterbremsen umgestellt sein.

**Leiser Güterverkehr funktioniert nur europäisch**

Die Branche liefert beim Thema Lärmreduzierung. Jetzt muss sichergestellt werden, dass dieses Engagement flächendeckend Erleichterungen für lärmgeplagte Anwohner bringt. Der derzeit von der Europäischen Union verfolgte Ansatz, lediglich „Quieter Routes“ in der TSI Noise+ festzulegen, ist hierfür unzureichend und nicht praktikabel. Das im Juli 2017 in Kraft getretene deutsche Schienenlärmschutzgesetz beinhaltet hingegen klare und wirksame Instrumentarien, um ausländische Wagenhalter vom Netz fernzuhalten. Der VPI fordert deshalb mit Nachdruck, das Schienenlärmschutzgesetz 2020 konsequent in Deutschland umzusetzen. Eine sinnvolle Ergänzung bietet unser Vorschlag, die Verordnungen durch eine lärmabhängige 30-prozentige Trassenpreisspreizung zu flankieren. Sie motiviert ausländische Halter zusätzlich, mit der Umrüstung ihrer Flotten umgehend zu beginnen.



### Lärminderung wird auch nach 2020 Thema bleiben

Die Debatte um weitere Lärmsenkungen auf der Schiene wird auch nach 2020 fortgesetzt werden – spätestens, wenn 2018 die Revision der TSI Noise+ beginnt, die europaweit einheitliche Grenzwerte für neue Schienenfahrzeuge festlegen soll. Die größten Effekte für Lärminderung sind künftig von Maßnahmen an Loks und Infrastruktur zu erwarten. Doch auch bei Güterwagen gibt es noch Potenzial. Die Branche ist hier von sich aus aktiv und beteiligt sich an entsprechenden Forschungsvorhaben.

Weitere Investitionen in lärmreduzierende Technik bedürfen allerdings einer staatlichen Förderung. Am Markt sind höhere Vermietpreise nicht zu realisieren. Wer von den Haltern jetzt mehr fordert als die zugesagten Investitionen in die Halbierung des Lärms, muss auch entsprechende Mittel bereitstellen. Ansonsten gefährdet er die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern – und damit das politische Ziel einer Verlagerung von Transporten auf die umweltfreundliche Schiene.

### Innovationsprämie TSI Lärm+: praxistauglich dank Intervention des VPI

Die vom Bundesverkehrsministerium 2017 aufgelegte Innovationsprämie stellt Fördermittel für Wagen bereit, die die Grenzwerte der geltenden TSI Noise unterschreiten. Mit gezielten Förderanreizen sollen weitere Lärminderungspotenziale gehoben werden. Der gute Wille wurde jedoch durch ein nicht handhabbares Antragsverfahren konterkariert. Die 2017 festgeschriebenen formalen Voraussetzungen gingen an den Realitäten des Marktes vorbei und hätten dazu geführt, dass kein privater Halter Anträge auf Förderung mit der Aussicht auf Erfolg hätte stellen können.

Ein Beispiel: Im Antragsformular des Eisenbahn-Bundesamtes heißt es, „vor der Neubeschaffung sind zunächst jeweils 3 Kaufangebote für einen Neugüterwagen einzuholen, der den Grenzwert (...) der zum Antragszeitpunkt geltenden TSI Lärm unterschreitet und jeweils 3 Kaufangebote für einen vergleichbaren Güterwagen einzuholen, der hinsichtlich Gattung und sonstiger Parameter mit dem neu beschafften Güterwagen vergleichbar ist, jedoch lediglich die Grenzwerte (...) der TSI Lärm einhält (...)“. Eine solche Forderung ist



nicht erfüllbar. Eisenbahngüterwagen kommen nicht von der Stange oder per Katalog. Sie werden in der Regel in einem aufwändigen und zeitintensiven Verfahren gemeinsam von Halter und Hersteller entwickelt. Diesen Prozess mit mehreren Anbietern zu durchlaufen, ist aufgrund der Marktsituation nicht möglich.

In konstruktiven Gesprächen mit dem EBA und dem BMVI ist es dem VPI Anfang 2018 gelungen, das Antragsverfahren zu verbessern und an die Praxis anzupassen. Um ähnlichen Problemlagen künftig vorzubeugen, bietet der VPI an, schon im Vorfeld des Erlasses von Förderprogrammen und Ausführungsbestimmungen seine Expertise einzubringen. Wirksame Förderprogramme bleiben Voraussetzung, um in Sachen Innovation und Lärminderung weiter voranzuschreiten.

TECHNIK UND RECHT //

**WIR SORGEN FÜR PRAXISNAHE  
LÖSUNGEN – MIT ENGAGEMENT  
UND EXPERTISE**





TECHNIK UND RECHT //

## SICHER UNTERWEGS

AVV, TSI oder viertes Eisenbahnpaket – Regularien und Gesetze entscheiden darüber, ob der Verkehr auf der Schiene rollen und wachsen kann. Der VPI engagiert sich für sichere, effiziente und praxistaugliche Lösungen auf dem Weg zur Schiene 4.0. Wir sind aktiv in über 70 Arbeitsgremien des Sektors und melden uns zu Wort, wenn technische Standards gesetzt werden. Mit juristischem Sachverstand, Expertise und Praxiserfahrung begleiten wir die Diskussion über Gesetzesvorhaben und nehmen deren Konsequenzen ins Visier. Wir unterstützen unsere Mitgliedsunternehmen bei der praktischen Umsetzung veränderter Regularien. Ein neu aufgesetztes Schulungsprogramm informiert über Neuerungen und vermittelt das notwendige Wissen zur Anwendung der Regelwerke in der Praxis.

### Normen setzen: Neuer Verein für Kooperation mit DIN gegründet

Zum Jahresende 2017 hatte das Deutsche Institut für Normung e. V. (DIN) die Zusammenarbeit mit der bisherigen Trägerorganisation des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) gekündigt. Eine Nachricht, die im Sektor die Alarmglocken schrillen ließ. Einheitliche Normen und Standards sind in einem auf Interoperabilität angewiesenen Geschäft wie dem Eisenbahnverkehr von hoher Bedeutung. Nicht zufällig ist die erstmals 1925 ausgelieferte Einheitslokomotive einer der Meilensteine in der Geschichte von DIN, Normungsinstitut der deutschen Industrie.

Es galt rasch eine Lösung zu finden, um die reibungslose Fortschreibung der für den Sektor wichtigen Normungsarbeit zu gewährleisten. Denn mit der Kündigung war die finanzielle und strukturelle Einbettung der für den Sektor enorm wichtigen Arbeit des FSF weggefallen. Im Zentrum der Bemühungen stand deshalb die Etablierung einer neuen Trägerorganisation, die die Arbeit mit dem bewährten Team des FSF fortsetzt. Hierzu haben sich im vergangenen Jahr Vertreter betroffener Unternehmen und Verbände des deutschen Eisenbahnsektors in einer Task-Force zusammengefunden. Das gemeinsame Ziel: eine effiziente und dauerhafte Lösung, die in Zukunft den finanziellen und strukturellen Rahmen für die Normungsarbeit gewährleistet und die qualitativen Anforderungen von DIN erfüllt.

Nach intensiver Beratung wurde der Weg über die Gründung eines eingetragenen Vereins gewählt, in dessen Mitgliedschaft der deutsche Bahnsektor ausgewogen repräsentiert ist. Der neue Verein mit dem Namen „Verein für Normung und Weiterentwicklung des Bahnwesens – NWB e. V.“ wurde im Oktober 2017 in Berlin in das Vereinsregister eingetragen. Einer der Gründungsmitglieder: der VPI. Dass so zügig eine tragfähige neue Lösung gefunden wurde, ist in großen Teilen dem Engagement unseres Verbandes zu verdanken. Die Federführung bei der Erstellung der Vereinssatzung und der juristischen Bearbeitung dieser Neustrukturierung oblag dem VPI.

Seit dem 1. Januar 2018 ist der neue Kooperationsvertrag zwischen dem NWB e. V. und DIN in Kraft. Damit ist es gelungen, die wertvolle Normungsarbeit lückenlos und insbesondere mit demselben motivierten Team der aktiven Normungsexperten in Kassel fortzusetzen. Auch künftig wird sich der Sektor auf ein fundiert erarbeitetes Normen-Gerüst für Bau, Instandhaltung und Betrieb von Eisenbahntechnik verlassen können.



### Den AVV richtig anwenden – europaweites Schulungsprogramm aufgelegt

Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ist keine einfache Lektüre. Dennoch ist das Verstehen dieses Vertragswerks, das die Rechtsbeziehung zwischen EVU und Wagenhaltern regelt, für die Mitarbeiter in unseren Mitgliedsunternehmen zwingend erforderlich. Im vergangenen Jahr hat der europäische Dachverband der Wagenhalter, UIP, deshalb die Initiative ergriffen und das „UIP GCU Schooling Programm“ entwickelt, das Grundlagenkenntnisse des AVV vermittelt. Mitgliedsunternehmen können sich so die aufwändige Erarbeitung und Durchführung von Inhouse-Schulungen ersparen.

Der VPI hat zum Schulungsprogramm entscheidende inhaltliche Teile beigesteuert – insbesondere für den Bereich der rechtlichen Themen. Die erfolgreiche Pilot-Veranstaltung der Schulungsreihe wurde von unserem Verband durchgeführt. Auf positive Resonanz stieß auch die Folgeveranstaltung in Österreich, diesmal federführend vom VPI Österreich veranstaltet und unterstützt vom VPI Deutschland. Nunmehr steht uns ein erprobtes „rundes“ Schulungsprogramm zur Verfügung, das künftig über die UIP europaweit ausgerollt werden soll.



Für 2018 sind weitere Veranstaltungen bereits terminiert. Zwei Schulungen wird der VPI in Deutschland durchführen, eine weitere ist beispielsweise beim spanischen VPI-Partnerverband FAPROVE in Madrid geplant. Hier wird VPI gemeinsam mit UIP das Programm in englischer Sprache vortragen.

Das bereits existierende AVV-Schulungsprogramm des französischen Partnerverbandes AFWP wurde im vergangenen Jahr mit dem der UIP/VPI abgeglichen und harmonisiert. Ergänzend hat der VPI in enger Zusammenarbeit mit dem AFWP eine deutsche Fassung des „CUU – guide pratique“ erarbeitet. Sämtliche französischen Kommentare wurden übersetzt und jeweils auf ihre juristische Kompatibilität mit dem deutschen und europäischen Recht überprüft. Der praktische Leitfaden zum AVV soll die Schulungen zum AVV begleiten und als Broschüre aufgelegt werden.

#### **Viertes Eisenbahnpaket – Auswirkung auf die Fahrzeugzulassungen**

Die Maßnahmen des vierten Eisenbahnpakets zielen auf die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes und sollen eine konforme Umsetzung technischer Nor-

men und Verordnungen gewährleisten. Aus Sicht der Wagenhalter ist dies nichts Neues: Seit dem RIV-Abkommen von 1922 über international einsatzfähige Güterwagen wird europäisch gefahren und zugelassen. Das Vierte Eisenbahnpaket bringt dennoch auch für den Schienengüterverkehr gravierende Veränderungen mit sich. Das gilt insbesondere für das Thema Zulassung.

Die bis dato von den nationalen Eisenbahnbehörden durchgeführte Zulassung von Eisenbahnwagen wird ab Juni 2019 ausschließlich bei der EUAR (ehemals ERA) liegen. Mit Inkrafttreten der entsprechenden EU-Verordnung werden alle Eisenbahnfahrzeuge für den europäischen Verkehr ausschließlich über die europäische Behörde nach dem sogenannten One Stop Shop-Prinzip (OSS) zugelassen. Ab Juni 2018 werden die ersten Shadowruns laufen: EUAR und nationale Behörden werden in der einjährigen Übergangszeit bis 2019 Zulassungsverfahren parallel abwickeln. So sollen ein reibungsloser Übergang gewährleistet und, wenn nötig, noch Korrekturen vorgenommen werden.

Kritisch sind aus Sicht der Wagenhalter gegenwärtig vor allem folgende Punkte: Das mit dem EBA vereinbarte und bewährte Memorandum of Understanding zur Fahrzeugzulassung wurde inhaltlich nicht vollständig in die Ende 2017 verabschiedete EU-Durchführungsrichtlinie

übernommen. Ein Grund hierfür dürfte sein, dass die Verordnung primär auf Lokomotiven und Personenwagen (Loc & Pas-Bereich) ausgelegt ist. Die Zulassung von Güterwagen macht die Richtlinie unnötig komplizierter.

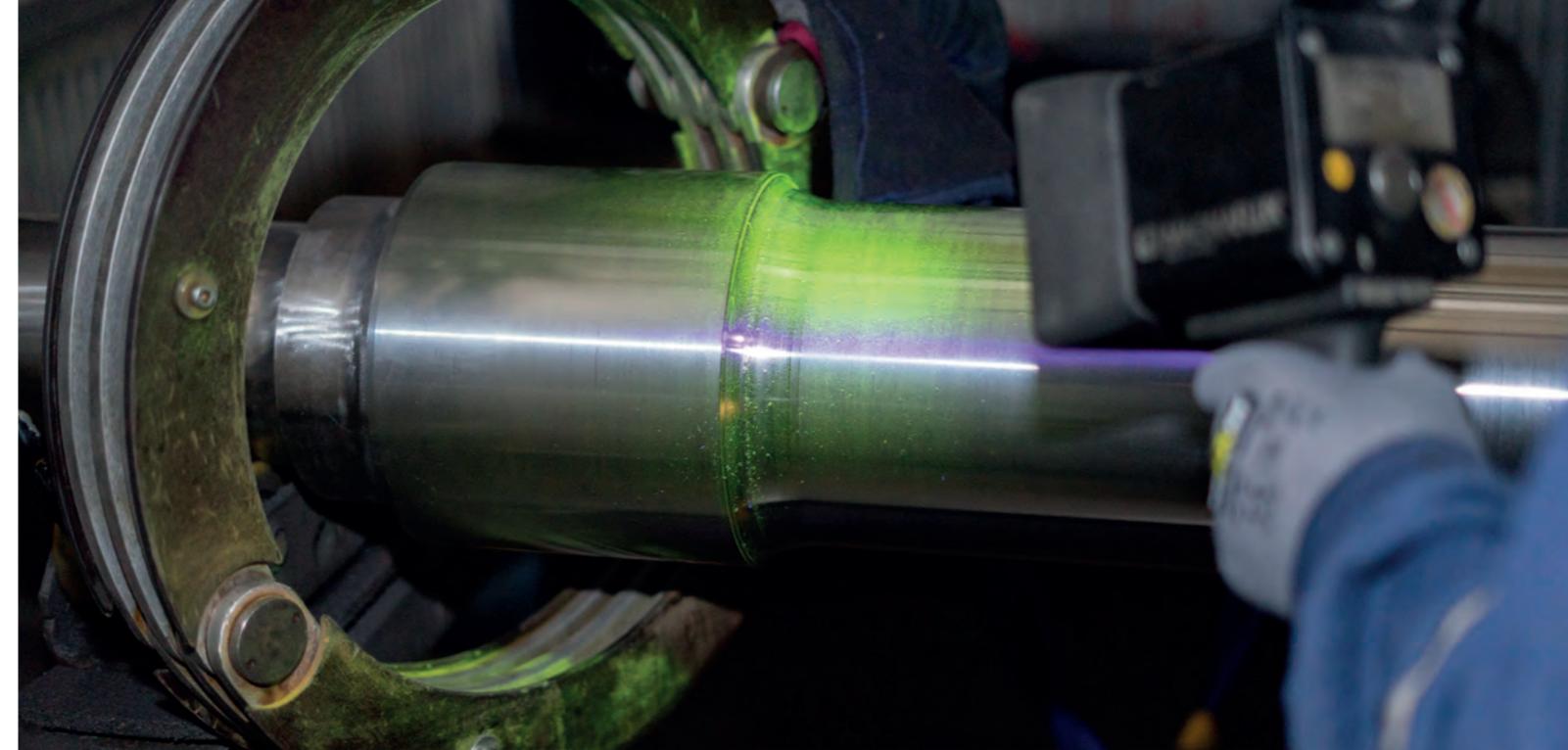
Durch das OSS-Prinzip droht leider die praktische Abwicklung von Zulassungen zeit- und kostenintensiver zu werden. Fragen zur genauen Höhe der Kosten des Verfahrens oder auch zur Wahl der Sprache, in welcher der Antrag abgefasst werden muss, beantwortet die EUAR bislang wenig konkret. Es ist zudem momentan nicht erkennbar, wie die EUAR ab Mitte 2019 rein kapazitiv alle europäischen Zulassungsverfahren abwickeln will.

### **Urgent procedure: schnelle Reaktion auf Radsatzbrüche**

Im Herbst 2016 und ersten Halbjahr 2017 erreichten die Branche die Meldungen über Brüche an Vollrädern. Betroffen waren Wagen, die im alpenquerenden Verkehr eingesetzt wurden. Der Sektor reagierte umgehend: Die Technische Kommission des VPI rief im März 2017 eine Adhoc-Konferenz betroffener VPI-Mitglieder und Unternehmen ein und sammelte Fakten. Halter und Werkstätten wurden im Sinne der ECM-Vorgaben sofort durch den Verband informiert und konkrete Maßnahmen empfohlen. Direkt und unmittelbar wurde von uns insbesondere die italienische Aufsichtsbehörde Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) in Kenntnis gesetzt. Unser italienischer Schwesterverband ASSO-FERR hatte hierfür ein gemeinsames Meeting organisiert.

Die ANSF hat dennoch aufgrund ihrer Einschätzung des Sachverhalts im Mai 2017 bei der EUAR eine JNS Urgent Procedure beantragt. Die hierauf im Juli 2017 verabschiedeten Sofortmaßnahmen wurden auch durch den VPI veröffentlicht, sind jedoch nicht verpflichtend. Primär empfiehlt das JNS Committee, die visuellen Prüfungen der Räder im Betrieb und bei Instandsetzungen zu intensivieren sowie das Personal zu sensibilisieren.

Die Aktivität des JNS Committee ist aktuell noch nicht beendet. Weitere Untersuchungen zur Ursache der Vollradbrüche laufen, denn aus technischer Sicht bestehen noch immer Fragen. Alle Seiten sind hier weiter um eine detaillierte und profunde Klärung der Ursachen bemüht.



### **17. TIV zu Radsatz und Werkstatt: geballtes Fachwissen für den Sektor**

Auch die 17. Technische Informationsveranstaltung (TIV) des VPI in Leipzig griff das Thema Radbrüche auf. Schwerpunkt der erneut sehr gut besuchten Veranstaltung: Radsatz und Werkstatt. Auf der Agenda standen die Auswirkungen der neu gefassten Norm zur Instandsetzung von Radsätzen (EN 15313) sowie Grundlagenforschung. Gerade der Punkt Eigenspannungen an Radsätzen stieß aufgrund der aktuellen Vorkommnisse auf großes Interesse. Im gleichen Themenkreis bewegten sich die Werkstatt-Themen: Hier stand das Kalibrieren von Mess- und Prüfmitteln im Mittelpunkt. Weitere Vorträge drehten sich um die Nutzung der digitalen Schnittstelle VPI 08.

Die Vorträge der 17. TIV finden Sie online unter:

<https://www.vpihamburg.de/downloadbereich/mitglieder/techn-infoveranstaltungen/17-techn-infoveranstaltung-juni-2017>

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!



SERVICE UND LEISTUNGEN //

**MODERNES INSTAND-  
HALTUNGSMANAGEMENT  
HAT EINEN NAMEN: VPILF.  
EUROPAWEIT**



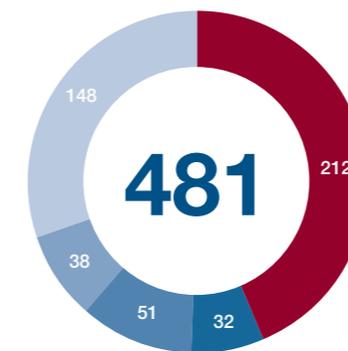


## SERVICE UND LEISTUNGEN //

# VON EXPERTEN FÜR EXPERTEN

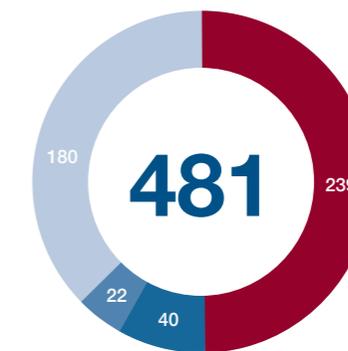
Der VPI-Instandhaltungsleitfaden (VPILF) und die Fachtechnische Begutachtung (FtB) sind aus dem Alltag von Haltern und Werkstätten nicht mehr wegzudenken. Jahr für Jahr steigt die Zahl der Nutzer europaweit. 481 Unternehmen von Norwegen bis Spanien, von Großbritannien bis in die Türkei nutzen das Instandhaltungskonzept des VPI. Unser modular aufgebautes Regelwerk bietet eine verlässliche Basis für ihr Instandhaltungsmanagement. Innerhalb weniger Jahre hat sich der VPILF erfolgreich als der europäische Standard etabliert.

**VPILF nach Tätigkeitsbereichen**  
in 2017



Stand: 31.12.2017

**VPILF nach Ländern**  
in 2017



Stand: 31.12.2017

## Sicherheit durch kontinuierliche Weiterentwicklung

Permanente Aktualität sichert den hohen Grad der Akzeptanz, den der VPILF genießt. Die Rückmeldungen der Anwender, unser multinational zusammengesetzter Sicherheitstechnischer Arbeitskreis (StAK) und der Input aus den sieben europäischen Unterstützerverbänden garantieren einen praxisorientierten Entwicklungsprozess des Leitfadens.

Das Jahr 2017 hat der VPI dazu genutzt, intensiv an den Modulen „Unter- und Drehgestelle“, „Bremsen“, „Elektronischer Datenaustausch“ und „Zerstörungsfreie Prüfung“ sowie dem „Allgemeinen Teil“ zu arbeiten. Abgeschlossen und veröffentlicht wurde 2017 die Neufassung des Moduls 04 „Radsätze“. Zahlreiche Leitfaden-Module wurden zudem auch in Niederländisch und Türkisch herausgegeben, sodass der VPILF demnächst in zwölf Sprachen vorliegt.

### Europaweites Netz von VPILF-Werkstätten

Ein Netz von 173 durch den VPI fachtechnisch begutachteten Werkstätten und Servicestellen macht Haltern europaweit eine fachgerechte Instandsetzung von Güterwagen möglich. Ob ein Radsatz in Frankreich oder Bulgarien aufgearbeitet wird – sämtliche Prüf- und Wartungsschritte können hier standardisiert und betriebssicher auf Basis des VPI-Instandhaltungsleitfadens durchgeführt werden.

### Fachtechnische Begutachtungen sorgen für definierte Standards

Ungebrochen hoch ist die Nachfrage nach Fachtechnischen Begutachtungen (FtB). Im Einzelnen umfassten die insgesamt 92 Begutachtungen im vergangenen Jahr

// 47 Fachtechnische Begutachtungen

// 20 Kombiaudits (FtB + ECM-Zertifizierung)

// 17 Nachbegutachtungen

// 8 Erweiterungsaudits

Der Kreis unserer 23 Auditoren kommt halbjährlich auf Einladung des Verbandes zum Erfahrungsaustausch zusammen. Gemeinsam werden Standards für die Werkstatt-Auditierung diskutiert und festgelegt. Für einen „return of experience“ sorgen die Auditoren durch Weitergabe ihrer Erfahrungen an die Verfasser des Leitfadens und an die Technische Kommission des Verbandes. Ihr Treffen im November 2017 haben sie für eine managementbasierte Qualifizierung genutzt. Alle 20 Teilnehmer sind jetzt von Det Norske Veritas Germanischer Lloyd als Auditor nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert.



### Auditoren des VPI/VAP/VPI Österreich

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



### Auditoren der DB Cargo AG

- // Hartmut Krischock (DE)
- // Jörg Schüler (DE)

Alle aktuellen Auditoren finden Sie auch online unter:  
[www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten/auditoren](http://www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten/auditoren)

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!



VPI INTERN //

**WIR SETZEN UNS FÜR EINE STARKE  
SCHIENE EIN. UND DAS SEIT 1921**





VPI INTERN //

## GUT GERÜSTET FÜR DIE ZUKUNFT

Von Malte Lawrenz

Wer die Entwicklungen im Schienengüterverkehr seit langen Jahren beobachtet und aktiv begleitet, stellt in allen Bereichen tiefgreifende Veränderungen fest. Der Wegfall des Einstellungsregimes, die ECM-Verantwortung, der stagnierende Marktanteil der Schiene und die Lärmdiskussion halten die Branche auf Trab. Diese Entwicklungen berühren auch die im

Schienengüterverkehr aktiven Verbände. Als Verband der Wagenhalter haben wir unsere Tätigkeitsfelder in den vergangenen Jahren entlang der neuen Anforderungen kontinuierlich und erfolgreich ausgebaut. Herausragende Beispiele dafür sind die Herausgabe des VPI-Leitfadens und die Fachtechnischen Begutachtungen.

Vom vornehmlich technisch orientierten Fachverband haben wir uns hin zu einer breit aufgestellten Interessenvertretung der Wagenhalter entwickelt. Heute werden wir ganz selbstverständlich in politische Prozesse wie die Entwicklung des Masterplans Schienengüterverkehr eingebunden. Das freut uns, führt aber zusammen mit dem sehr erfolgreichen VPI-Leitfaden zu einem Arbeitsvolumen, das mit einer sehr schlank aufgestellten Geschäftsstelle und ehrenamtlich tätigen Mitgliedern allein nicht mehr bewältigt werden kann. Im vergangenen Jahr haben wir darum einen konsequenten Schritt getan und das Geschäftsstellen-Team personell gestärkt: Der Vorsitz wird künftig in hauptamtlicher Tätigkeit wahrgenommen und nicht mehr wie bislang im Ehrenamt.

Als hauptamtlicher Vorsitzender gilt seit November 2017 nun mein voller Einsatz dem VPI. Mit Blick auf die Zukunft möchte ich die technische Expertise und Interessenvertretung des Verbandes zielgerichtet vorantreiben. Meine Vision für den VPI 2021, hundert Jahre nach Gründung: ein schlagkräftiger Verband mit hoher Wahrnehmung in Berlin, sowohl bei politischen Weichenstellungen als auch bei fachlichen und regulatorischen Fragen. Professionelle Serviceangebote für unsere Mitgliedsunternehmen, zusammengefasst in einer neuen Service-Gesellschaft. Effiziente interne Strukturen, die auf einem guten Mix aus hauptamtlichen und ehrenamtlichen Kollegen aufbauen.

### Den Blick weiten für sektorale Themen

Im Fokus des VPI stehen neben den originären Anliegen der Halter zunehmend auch sektorale Themen. Denn nur wenn es dem Sektor als Ganzem gut geht, floriert auch das Geschäft unserer Mitglieder. Es ist deshalb Aufgabe des Verbandes, den Blick zu weiten und, wo es erforderlich ist, neue Allianzen zu bilden.

Für eine erfolgreiche Lobbyarbeit müssen wir vor allem die folgenden Bereiche weiter ausbauen:

// **Interessenvertretung gegenüber der Politik**

// **Kommunikation mit Schwesterverbänden,  
der UIP sowie anderen Verbänden im Sektor**

// **gemeinsame Aktionen der Verbände zu sektoralen Themen**

Im vergangenen Jahr haben wir bereits unsere Präsenz im politischen Berlin kontinuierlich ausgebaut. Die Zusammenarbeit mit den anderen Verbänden des Sektors hat Fahrt aufgenommen. Unsere Beteiligung an der Formulierung der politischen Kernforderungen der acht Schienenverbände an die Bundesregierung ist dafür nur ein Beispiel. Ein weiteres Exempel erfolgreicher Kooperation ist der Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18, den wir gemeinsam mit den Verbänden NEE und mofair herausgegeben haben. Diesen Weg möchte ich weiter beschreiten.

### **Technische Expertise – ein Qualitätsmerkmal des VPI**

Ein Schwerpunkt des VPI bleibt es, das Wissen und die Erfahrung seiner Mitgliedsunternehmen einzubringen in technische Gremien, Gesetzgebungsverfahren oder Neuformulierung von Regularien – in Berlin ebenso wie gemeinsam mit der UIP in Brüssel. Bei Themen wie der Zulassung von Fahrzeugen oder ECM haben wir schon einiges erreicht, dennoch bleibt viel zu tun. Aufgaben wie die Einführung von ECTS und die Digitalisierung von Assets werden uns als Branche fordern. Es gilt daher, die Präsenz unseres Verbandes in Technik-Themen künftig noch weiter auszubauen, um die Entwicklung des Schienengüterverkehrs positiv mitzugestalten. Konkret möchte ich die beiden folgenden Felder stärken:

// **Mitwirkung in technischen Gremien und Arbeitskreisen**

// **Aufbau neuer Kompetenzfelder (Intermodale Verkehre, Digitalisierung)**

### **VPILF und FtB: professionell aufstellen und ausbauen**

Ganz oben auf meiner Agenda für den VPI 2021 steht schließlich der Ausbau unseres Serviceangebotes. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf unserem VPI-Instandhaltungsleitfaden, der zum Standard bei Wartungsaufgaben in ganz Europa geworden ist. Ziel ist es, den Leitfaden ebenso wie die Fachtechnischen Begutachtungen professionell aufzustellen und fachlich wie juristisch abzusichern. Aktuell denken wir darüber nach, eine Service GmbH zu gründen, die technischen Dienstleistungen und Veranstaltungen des Verbands bündelt.

Für die hier skizzierten Aufgaben brauchen wir auch in Zukunft die Kompetenz und den Einsatz unserer Mitglieder. Die Arbeitsbelastung der Kollegen in den Mitgliedsunternehmen nimmt jedoch kontinuierlich zu. Die gestärkte Geschäftsstelle wird mit der nötigen Entlastung dafür sorgen, dass ehrenamtliches Engagement auch weiterhin ein tragendes Element der VPI-Arbeit bleibt. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit.





## GET TOGETHER

Neujahrsempfang und Symposium in Hamburg, Technische Informationsveranstaltung (TIV) und „Get Together“ in Leipzig – Mitglieder und Branche schätzen unsere Kombination aus fachlichem Input und Netzwerken am Abend. Beide Veranstaltungsformate des VPI haben sich als wichtiger Branchentreff etabliert: Auch 2017 verzeichneten wir Besucherrekorde.

Mit dem Schwerpunkt unseres 7. Symposiums „Digitalisierung“ haben wir den Nerv der Branche getroffen. Die Vorträge der TIV gelten unter Fachleuten mittlerweile als unverzichtbares Update zu technischen Neuerungen im Sektor. Ganz sicher eines der Branchen-Events des Sommers 2017 war unser „Get Together“ im Gondwanaland des Leipziger Zoos.

### Veranstaltungsimpressionen 2017





## DER VERBAND IM ÜBERBLICK

Mit seinen aktuell 228 Mitgliedern ist der VPI ein starker Branchenverband im Eisenbahngüterverkehr. Das beste Barometer für die Attraktivität unseres Verbandes: steigende Mitgliederzahlen. Im vergangenen Jahr konnten wir abermals zahlreiche neue Unternehmen im VPI begrüßen. Bis zum Jahresende verzeichneten wir 16 Neueintritte.

Die Vermieter von Eisenbahngüterwagen bilden den Kern unseres Verbandes. Daneben gehören dem VPI Betriebe der chemischen Industrie und der Mineralölwirtschaft als Wagenmieter an. Ebenso Werke für Neubau, den Umbau und die Instandhaltung.

### Mitgliederentwicklung 2017

Zugänge in 2017	
1. arxes-tolina GmbH	9. European Rail Forces BVBA, Belgien
2. AUTOTRANSPORT SERVICE A/S, Norwegen	10. Hanse Waggon UG
3. Captrain Deutschland GmbH	11. MODALIS S.A.S., Frankreich
4. Crossrail Benelux NV, Belgien	12. OOO TD EPK, Russland
5. DIV Dienstleistungsges. für Intermodale Verkehre	13. Rail Clinic s.r.o., Tschechien
6. Duroc Rail AB, Schweden	14. RAILSERVICE-RHEIN-RUHR & CONSULTING
7. Eiffage Rail France, Frankreich	15. SGL-Schienen Güter Logistik GmbH
8. Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	16. VTG Rail Europe GmbH

Beendigung der Mitgliedschaft zum Jahresende 2017	
1. Kurt Nitzer GmbH & Co. KG	5. Rolling Stock RAILSERVICE UG
2. Alstom Antwerp Services	6. Chemie Kelheim
3. Express Wagons a. s	7. Locon Benelux B. V.
4. EBW Eisenbahnwerk Eberswalde	

### Umfirmierungen von VPI-Mitgliedern in 2017

Alte Firmierung	Neue Firmierung
1. S.C. ASTRA RAIL Industries S.R.L.	Astra Rail Industries S.A.
2. AlzChem AG	AlzChem Trostberg GmbH
3. TRW NV/SA	Lineas Group nv/sa

Alle Mitglieder auf einen Klick unter:  
[www.vpihamburg.de/verband/mitglieder](http://www.vpihamburg.de/verband/mitglieder)

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!





## Wagenpark der Mitglieder

Wagengattung	Wagenzahl 31.12.2017	In %	Wagenzahl 31.12.2016	In %	Differenz 2017/2016	In %
<b>Kesselwagen</b>	<b>41.262</b>	<b>56 %</b>	<b>43.053</b>	<b>58 %</b>	<b>-1.791</b>	<b>-4 %</b>
Davon:						
Mineralölwagen/Chemiewagen	26.110	36 %	27.255	36 %	-1.145	-4 %
Druckgaswagen	10.837	15 %	10.774	14 %	63	1 %
Schüttgutwagen mit Druckluftentladung	4.309	6 %	5.018	7 %	-709	-14 %
Sonstige Kesselwagen	6	0 %	6	0 %	0	0 %
<b>Sonstige Güterwagen</b>	<b>32.122</b>	<b>44 %</b>	<b>31.754</b>	<b>42 %</b>	<b>368</b>	<b>1 %</b>
Davon:						
Autotransportwagen	1.577	2 %	1.104	1 %	473	43 %
Gedeckte Güterwagen/andere Güterwagen	12.273	17 %	14.248	19 %	-1.975	-14 %
Flachwagen	9.440	13 %	9.528	13 %	-88	-1 %
Schüttgutwagen mit Schwerkraftentladung	8.832	8 %	6.874	8 %	1.958	28 %
<b>Gesamt</b>	<b>73.384</b>	<b>100 %</b>	<b>74.807</b>	<b>100 %</b>	<b>-1.423</b>	<b>-2 %</b>

## Vermietgesellschaften

Das Verzeichnis der VPI-Vermietgesellschaften können Sie online einsehen.  
[www.vpihamburg.de/verbandsservice/waggonvermietung](http://www.vpihamburg.de/verbandsservice/waggonvermietung)

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!



## Beiratsmitglieder

Mitglieder	
 <p><b>Jörg Becker bis 11/2017</b> BP Europa SE, Bochum</p>	 <p><b>Johannes Mansbart* (stellvertr. Vorsitzender)</b> GATX Rail Germany GmbH, Hamburg</p>
 <p><b>Dr. Thorsten Bieker</b> BASF SE, Ludwigshafen</p>	 <p><b>Josef Motz* (stellvertr. Vorsitzender) bis 12/2017</b> TOTAL Deutschland GmbH, Berlin</p>
 <p><b>Olaf Feldbinder</b> Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg</p>	 <p><b>Martin Siesmann (bis 11/2017)</b> ERMEWA SA, Berlin</p>
 <p><b>Udo Hamann</b> ARETZ GmbH &amp; Co. KG, Krefeld</p>	 <p><b>Ulrich Swertz* (stellvertr. Vorsitzender)</b> ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers</p>
 <p><b>Rob Herbes</b> Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg</p>	 <p><b>Ines Villmann-Doll*</b> FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerten GmbH, Ellrich OT Woffleben</p>
 <p><b>Jürgen Hüllen</b> VTG Aktiengesellschaft, Hamburg</p>	 <p><b>Sven Wellbrock* (stellvertr. Vorsitzender)</b> VTG Rail Europe GmbH, Hamburg</p>
 <p><b>Matthias Knüpling*</b> VTG Rail Europe GmbH, Hamburg</p>	 <p><b>Burkhard Welther</b> Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main</p>
 <p><b>Dr.-Ing. Günter Köhler</b> Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum</p>	 <p><b>Rainer Zechendorf* (stellvertr. Vorsitzender)</b> TRANSWAGGON GmbH, Hamburg</p>
 <p><b>Malte Lawrenz* (Vorsitzender)</b> VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V., Hamburg</p>	

\* Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses

Ständige Gäste	
 <p><b>Joachim Berends</b> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Köln</p>	 <p><b>Gilles Peterhans</b> UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l., Brüssel, (BE)</p>
 <p><b>Dirk Flège</b> Allianz pro Schiene e.V., Berlin</p>	 <p><b>Andreas Witoszynskij</b> Mineralölwirtschaftsverband e.V. (MWW), Berlin</p>
 <p><b>Andrea Heid*</b> Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI), Frankfurt/Main</p>	

## Technische Kommission

Mitglieder	
 <p><b>Michael Edinger (bis 10/2017)</b> BASF SE, Ludwigshafen</p>	 <p><b>Frank Sadowski</b> Havelländische Eisenbahn AG, Berlin</p>
 <p><b>Karsten Elstner</b> Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln</p>	 <p><b>Bertram Wieloch</b> TRANSWAGGON GmbH, Hamburg</p>
 <p><b>Rainer Kogelheide**</b> GATX Rail Germany GmbH, Hamburg</p>	 <p><b>Joachim Wirtgen**</b> VTG Rail Europe GmbH, Hamburg Vorsitzender der Technischen Kommission des VPI</p>
 <p><b>Helmut Lindenberger</b> On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann</p>	

\*\* ständiger Gast im Beirat und im GA

Alle Informationen zu den Organen finden Sie online unter:  
[www.vpihamburg.de/verband/organe](http://www.vpihamburg.de/verband/organe)

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!



## Vertretung in Arbeitsgremien

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

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

Nr.	Titel Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Themen/Inhalte
<b>3. AVV</b>			
3.1	VPI-Spiegelgruppe AVV*	Swertz (ORV), Hamann (ARETZ), Zander (TWA), von Rönn (Waggon24), Münster (VTG), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen des VPI zu AVV-Fragen
3.2	Internal UIP-GCU WG**	von Rönn (Waggon24), Bouters (ATIR Rail), Münster (VTG), 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

<b>4. Werke</b>			
4.1	VPI-AG Instandhaltungswerke*	Villmann-Doll (Villmann-Gruppe), Edinger (BASF, bis 11/2017), Elstner (Kaminski)	Austausch über alle Themen die Zusammenarbeit zwischen Halter/ECM und Werkstätten betreffend, z. B. Standard-Leistungsbeschreibungen, Zu- und Rücklauf, Instandhaltungsvorschriften, Zertifizierungen und Konformitätsbewertungen, Abstimmen gemeinsamer Positionen

<b>5. Datenaustausch</b>			
5.1	VDV/VPI-Arbeitsgruppe „Laufleistungserfassung“*	Zechendorf (TWA), Fehr (VPI)	Ausarbeiten und Vereinbaren einer Regelung zur Erfassung und Übermittlung von Laufleistungsdaten/Anwendung RSRD <sup>2</sup>
5.2	TC Data Exchange**	Mansbart (GATX), Elstner (Kaminski), Morrocu (VTG)	Entwickeln der UIP-Position zu allen Fragen des Datenaustausches

<b>6. Lärm</b>			
6.1	Sektor AG Lärm*	Lawrenz, Tuscher (VPI)	Abstimmen der Sektorposition in Deutschland (VDV, VPI, DB SR, DB Netz AG und ggf. andere Verbände und EVU) zum Schienenlärm und zur Einführung eines LaTPS in Deutschland sowie zu den Fördermöglichkeiten für EVU und Halter

<b>7. Wirtschaftliche Effekte</b>			
7.1	TC EE**	Swertz (ORV), Zechendorf (TWA), Saabel (Wascosa) durch UIP berufen	Ermitteln und Bewerten der wirtschaftlichen Folgen von EU-Auflagen

<b>8. Sicherheit und Normung Tank</b>			
8.1	Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB) beim BMVI*	Kogelheide (GATX)	Koordinierung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
8.2	AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMVI*	Kogelheide (GATX)	Technische Aspekte bei der Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene
8.3	AGGB „Drucktanks“ beim BMVI*	Kogelheide (GATX)	Gefahrgutrechtliche Themen im Zusammenhang mit Drucktanks

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

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

#### 9. Interoperabilität/Instandhaltung

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

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

#### 10. Normung DIN FSF und Lenkungsreis Fahrzeuge

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

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

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

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



## VPI-Mitglieder

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2017)	
1. 4 PL Central Station Deutschland GmbH, Langenfeld	38. CEMAT S.p.A., Milano (IT)
2. AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, Düsseldorf	39. CFL technics S.A., Petange (LU)
3. ajax Loktechnik GmbH & Co. KG, Hamburg	40. Chemie Kelheim GmbH, Kehlheim*
4. Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, Dillingen/Saar	41. Chemion Logistik GmbH, Dormagen
5. Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe	42. Chemtura Organometallics GmbH, Bergkamen
6. Alstom Antwerp Services, Antwerpen (BE)*	43. Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main
7. ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter	44. CMI Traction S.A., Antwerpen (BE)
8. AlzChem Trostberg GmbH, Unterneukirchen	45. COGNID Telematik GmbH, Dortmund
9. APRIXON Information Services GmbH, Hamburg	46. Combo WagonService BV, Born (NL)
10. ARETZ GmbH & Co. KG, Krefeld	47. Covestro GmbH, Leverkusen
11. ARS Altmann AG, Wolnzach	48. Crossrail Benelux NV, Antwerpen (BE)
12. arxes-tolina GmbH, Berlin	49. CTL Logistics GmbH, Berlin
13. ASTRA RAIL Industries S.A., Arad (RO)	50. DAHER PROJECTS GmbH, Hanau
14. AStrans Waggon-Service GmbH, Bottrop	51. DB Cargo BTT GmbH, Mainz
15. ATIR-RAIL, Paris (FR)	52. DB Cargo Polska S.A., Rybnik (PL)
16. Augsburger Localbahn GmbH, Augsburg	53. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt/Main
17. Autotransport Service A/S, Lierstranda (NO)	54. Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, Harpstedt
18. AWW-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, Leipzig	55. Deutsche Transfesa GmbH, Kehl
19. Axtone GmbH, Neitersen	56. DGZFP Ausbildung und Training GmbH, Wittenberge
20. B & V Leipzig GmbH, Leipzig	57. DIV Dienstleistungsges. für Intermodale Verkehre, Hannover
21. BahnLog Bahnlogistik und Service GmbH, St. Ingbert	58. Dow Olefinverbund GmbH, Schkopau
22. Basell Polyolefine GmbH, Wesseling	59. duisport rail GmbH, Duisburg
23. BASF SE, Ludwigshafen	60. Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., Slavonski Brod (HR)
24. BBL Technik GmbH, Hannover	61. Duroc Rail AB, Lulea (SE)
25. Beacon Rail Leasing, Luxemburg (LU)	62. EBW Eisenbahnwerkstatt Eberswalde GmbH, Eberswalde*
26. Bentheimer Eisenbahn AG, Nordhorn	63. Eiffage Rail France, Vélizy Villacoublay (FR)
27. BLG Railtec GmbH, Uebigau-Wahrenbrück	64. Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
28. Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum	65. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland Oldenburg mbH, Aurich
29. BONATRANS GROUP a.s., Bohumin (CZ)	66. Eisenbahnwerkstatt-Gesellschaft mbH, Husum
30. BP Europa SE, Bochum	67. ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG, Landsberg OT Queis
31. Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, Berlin	68. Erfurter Bahnservice GmbH, Erfurt
32. Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, Eisenhüttenstadt	69. ERMEWA SA, Berlin
33. Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), Koblenz	70. ERMEWA SA, Prag (CZ)
34. BWR Waggonreparatur GmbH, Rastatt	71. ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg
35. CAF S.A., Beasain (ES)	72. ESSO Deutschland GmbH, Hamburg
36. Captrain Deutschland GmbH, Dortmund	73. ETF, Beauchamp (FR)
37. CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, Bautzen	74. ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, Bönen

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2017)	
75. ETZ Betriebs GmbH (ETZ), Herne	111. Italy Rail S.r.l., Guastalla (IT)
76. eurailpool GmbH, Ismaning	112. JOSEF MEYER Rail AG, Rheinfelden (CH)
77. EuroMaint Rail AB, Solna (SE)	113. Jungenthal-Waggon GmbH, Hannover
78. European Rail Forces BVBA, Antwerpen (BE)	114. KINEX BEARINGS, a.s., Bytca (SK)
79. Evonik Services GmbH, Hanau	115. KLV Wheelco SA, Paradiso-Lugano (CH)
80. Evonik Technology & Infrastructure GmbH, Marl	116. Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, München
81. Express Wagons, a.s., Bratislava (SK)*	117. KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bonn
82. Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, Münster	118. Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, Leipzig
83. Faiveley Transport Witten GmbH, Witten	119. KOVIS d.o.o., Brezice (SL)
84. Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg	120. Kurt Nitzer GmbH & Co. KG, Hamburg*
85. Fels-Werke GmbH, Goslar	121. LEGIOS Loco a.s., Louny (CZ)
86. FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, Blankenburg/Harz	122. LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, Göppingen
87. FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, Augsburg	123. Les Ateliers de Provence, Miramas (FR)
88. Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln	124. Les Ateliers des Flandres, Hazebrouck (FR)
89. FWB Fahrzeugwerk Brandenburg, Brandenburg	125. Linde Aktiengesellschaft, Pullach
90. FWN Fahrzeugwerk Niedersachswerfen GmbH, Ellrich OT Woffleben	126. Lineas Group nv/sa, Brüssel (BE)
91. GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)	127. Locon-Benelux B.V., Zwolle (NL)*
92. GATX Rail Germany GmbH, Hamburg	128. LOCON SERVICE GMBH, Pinnow
93. Gepor SAS, Florange (FR)	129. Lokomotion GmbH, München
94. Göhmann & Co. GmbH, Moers-Hülsdonk	130. LORMAFER S.A., Creutzwald (FR)
95. Grampet Debreceni Vagonyár Kft, Debrecen (HU)	131. LOTOS Kolej Sp. z o.o., Danzig (PL)
96. Greenbrier Germany GmbH, Leipzig	132. LWS Lappwaldbahn Service GmbH, Weferlingen
97. Gunvor Deutschland GmbH, Ingolstadt	133. Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, Rijsbergen (NL)
98. Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH, Oberhausen	134. MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, Gottesgabe
99. Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln	135. MG Valdunes SAS, Trith Saint Leger (FR)
100. Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Krefeld	136. Modalis S.A.S., Aix-en-Provence (FR)
101. Hamburg Port Authority, Hamburg	137. Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), Kirchheim/Teck
102. Hanse Waggon UG, Bremen	138. Mozdony és Vasúti Járó járat Kft., Szombathely (HU)
103. Havelländische Eisenbahn AG, Berlin	139. NACCO GmbH, Hamburg
104. Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf	140. Netinera Werke GmbH, Neustrelitz
105. Hering Bahnbau GmbH, Burbach (OT Holzhausen)	141. NetRail AB, Paarp (SE)
106. HFG Transport-Technik GmbH, Lauchhammer-Süd	142. Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
107. InfraLeuna GmbH, Leuna	143. Niederheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, Moers
108. Infraserb GmbH & Co. Höchst KG, Frankfurt/Main	144. Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH, Niebüll
109. InfraServ Wiesbaden Technik GmbH & Co. KG, Wiesbaden	145. Nordic Rail Service GmbH, Lübeck
110. Interporto Bologna SpA, Interporto Bologna (IT)	146. On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann

VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2017)	
147. On track GmbH, Krefeld	181. SEMA Aktiengesellschaft, Celle
148. OOO TD EPK, Moskau (RU)	182. SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau
149. ORLEN KofTrans Sp. z o.o., Plock (PL)	183. Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg
150. ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers	184. Siemens AG, Braunschweig
151. Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle	185. SKF GmbH, Schweinfurt
152. OVEG mbH, Schwandorf	186. SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., Bratislava (SK)
153. OWS Oberpfälzische Waggon-Service GmbH, Weiden	187. SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, Neubrandenburg
154. PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München	188. SOCOMAT - SGTI Industries, Villeneuve le Roi (FR)
155. PROTOR S.A., Zabrze (PL)	189. SOGEEFER S.A., Hagondange (FR)
156. R.B.S. Kirchweyhe Reinigen-Beschichten-Strahlen GmbH, Weyhe-Kirchweyhe	190. Spoorrijzer Materieel Management en Onderhoud B.V., Rotterdam (NL)
157. Rail Clinic s.r.o., Prag (CZ)	191. TABOR Debica Sp. z o.o., Debica (PL)
158. Rail-Tec GmbH, Bremen	192. TATRAVAGÓNKA a.s., Poprad (SK)
159. Rail Power Systems GmbH, Berlin	193. TecSol GmbH, Anger (AT)
160. Rail Triage BVBA, Herentals (BE)	194. TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, Lutherstadt Wittenberg
161. Rail Wagon Services (RWS) b.v., Hendrik Ido Ambacht (NL)	195. TOTAL Deutschland GmbH, Berlin
162. Rail4Rent, Neerpelt (BE)	196. TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., Debrecen (HU)
163. RailMaint GmbH, Delitzsch	197. TOUAX RAIL LTD, Puteaux (FR)
164. RailQ Der Instandhaltungsmanager, Wedemark	198. TRANSWAGGON GmbH, Hamburg
165. RailRelease B.V., ND Rotterdam - Pernis (NL)	199. TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln
166. Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, Kamp-Lintfort	200. Tyczka Gase GmbH, Geretsried
167. RailTraining GmbH, Hameln	201. UKL IT & Logistik GmbH, Bad Driburg
168. RCM Rail Care and Management GmbH, München	202. Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. - VDEF, Halle (Saale)
169. Rembrandtin Lack GmbH nFG. KG, Wien (AT)	203. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Salzgitter
170. Remont i proizvodnja željeznickih vozila d.o.o., Slavonski Brod (HR)	204. voestalpine Railpro BV, AB Hilversum (NL)
171. RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss	205. VRS Vossloh Rail Services GmbH, Hamburg
172. ROLANFER MATERIEL FERROVIAIRE, Yutz (FR)	206. VTG Aktiengesellschaft, Hamburg
173. Rolling Stock Railservice UG, Hamburg*	207. VTG Rail Europe GmbH, Hamburg
174. RSK Beheer B.V., Bergen op Zoom (NL)	208. W.S. Werkstoff Service GmbH, Essen
175. RYKO a.s., Decin (CZ)	209. Wabtec Europe GmbH, Brunn am Gebirge (AT)
176. RZV Cakovec GmbH, Cakovec (HR)	210. waggon24 GmbH, Berlin
177. SAM - SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., Bratislava (SK)	211. Waggonbau Altenburg GmbH, Altenburg
178. SARI s.a., Bapaume (FR)	212. Wagon Care B.V., CP Vlaardingen (NL)
179. SDH FER, St. Denis de l'Hotel (FR)	213. WASCOSA AG, Luzern (CH)
180. SEA-rail NV, Meer (BE)	214. WBN Waggonbau Niesky GmbH, Niesky



VPI-Mitglieder (Stand: 31. Dezember 2017)	
215. Werner Ditzinger GmbH, Braunschweig	222. ZELOS s.r.o., Trnava (SK)
216. Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Leipzig	223. ZEROS GmbH, Berlin
217. Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt	224. ZOS Trnava, a.s., Trnava (SK)
218. WHEELTEC Eisenbahntechnik, Kamp-Lintfort	225. Zürcher Bau GmbH, Meißenheim
219. Wi-NEU GbR Lokinstandssetzung, Moers	226. Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Burgkirchen
220. WISAG Produktionsservice GmbH, Senftenberg/OT Brieske	227. Zweckverband für Abfallwirtschaft in Nordwest-Oberfranken, Dörfles-Esbach
221. Zakłady Aparatury Chemicznej „CHEMET” S.A., Tarnowskie Góry (PL)	228. Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen / Landkreis Erlangen-Höchstadt, Erlangen

\* Kündigung zum 31.12.2017

Alle Mitglieder auf einen Klick unter:  
[www.vpihamburg.de/verband/mitglieder](http://www.vpihamburg.de/verband/mitglieder)

Einfach einscannen und  
direkt online einsehen!



## Fahrzeuginstandhaltungswerke

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

Belgien, REV*	
70. CMI Traction S.A., Antwerpen, CMI	74. Rail Triage BVBA, Herentals, RTG
71. LBX S.A., Seraing, LBX	75. SNCB, Gentbrugge, FUG
72. Lineas, Antwerpen, LIN	76. SNCB Wagon Maintenance Services (WMS), Antwerpen, FNN
73. Rail Service Net BVBA, Wommelgem, RSN	

Bulgarien, REV*	
77. TRAKTSIA AD, Samuil, Sml	78. VAGONREMONTEN ZAVOD-99 AD, Septemvri, VRZ99

Frankreich, REV*	
79. ArcelorMittal GEPOR, Florange, ULA	89. MG Valdunes SAS, Trith Saint Leger, UV
80. ATELIERS D'ORVAL, St-Amand-Montrond, UFO	90. ROLANFER MATERIEL FERROVIAIRE, Yutz, URY
81. ateliers d'occitanie, Narbonne, UAO	91. SARI s.a., Achiet La Grand, UAB
82. Ateliers de Joigny, Joigny, UJS	92. SDH Fer, St. Denis de l'Hotel, 966
83. Etablissements CLAUDE, Colombiers, UAC	93. SEGI, Créteil, UIP
84. FERIFOS Ateliers Ferroviaires et Industriels de Fos, Fos sur Mer, UFF	94. SNCF Bourgogne France-Comte, Gevrey-Chambertin, GVR
85. Franz Kaminski France SARL, Joinville, FKF	95. SNCF - TechniCentre Alsace, Straßburg, MHN
86. Freeman Industrie SAS, Beziers, UJD	96. SNCF Tergnier, Tergnier, TG
87. Les Ateliers de Provence, Miramas, UAP	97. Socomat - SGTL Industries, Villeneuve le Roi, USV
88. LORMAFER S.A., Creutzwald, 963	98. SOGEEFER S.A., Hagondange, 964

Italien, REV*	
99. CIMA Riparazioni Ferroviarie S.r.l. con unico Socio, Bozzolo MN, 925	104. Italy Rail Srl, Guastella, ITR
100. COSMEF WM s.r.l., Tortona, TT-CF	105. Lucchini RS S.p.A., Lovere, L
101. ECMS Srl, Caldiero (VR), ECMS	106. ORR s.r.l., San Vitaliano, ORR
102. Eurogateway s.r.l., Novara, EG	107. Rifer Srl., Busto Arsizio, BU-CF
103. Interporto Bologna SpA, Interporto Bologna, GSIB	108. S.I.M. - Sistemi d'Ingegneria Manutentiva s.r.l., Cimitile, SIM

Kroatien, REV*	
109. RZV Cakovec GmbH, Cakovec, 181	

Luxemburg, REV*	
110. CFL technics S.A., Petange, AP	

\* REV = Revisions-Rasterkennzeichnung des Werkes

## Fahrzeuginstandhaltungswerke

Niederlande, REV*	
111. Combo WagonService BV, <i>Born, CWS</i>	114. Shunter Wagenbedrijf Nederland B.V., <i>AD Rotterdam, WBS</i>
112. Metaal- en Onderhoudswerken von den Broek BV, <i>Rijsbergen, MOB</i>	115. Spoorijzer Materieel Management & Onderhoud B.V., <i>Rotterdam, SPR</i>
113. RSK Beheer B.V., <i>Bergen op Zoom, RSK</i>	116. Strukton Rail Equipment, <i>Zutphen, SRM</i>

Österreich, REV*	
117. LENZING Aktiengesellschaft, <i>Lenzing, LWW</i>	120. ÖBB Technische Services GmbH, <i>Werk Knittelfeld, Knittelfeld, 904</i>
118. Logistik Service GmbH, <i>Linz, 902</i>	121. Salzburg AG, <i>Salzburg, SLB</i>
119. Logistik Werfring GmbH, <i>Sieggraben, LOGW</i>	

Polen, REV*	
122. DB Cargo Polska S.A., <i>Kedzierzyn Koźle, DBKK</i>	128. TABOR Debica Sp. z o.o., <i>Debica, 1034</i>
123. DB Cargo Polska S.A., <i>Rybnik, DBRYB</i>	129. Wagon Service Ostroda Sp. z o.o., <i>Ostroda, WSO</i>
124. Europejskie Konsorcjum Kolejowe Wagon Sp. z o.o., <i>Ostrow Wielkopolski, 916</i>	130. Wagon Service Ostroda Sp. z o.o., <i>Außenstelle Plock, WSP</i>
125. Franz Kaminski Waggonbau Polska Sp. z o.o., <i>Nysa, FKP</i>	131. ZNTK "PATEREK" S.A., <i>Nakło nad Notecią, 919</i>
126. LOTOS Kolej Sp. z o.o., <i>Danzig, 3105</i>	132. ZNTK Olawa Sp. z o.o., <i>Olawa, 918</i>
127. ORLEN KoTrans Sp. z o.o., <i>Plock, OKT</i>	

Rumänien, REV*	
133. Astra Rail Industries S.A., <i>Drobeta Turnu Severin, ARI</i>	135. WAGONS MAINTENANCE SRL, <i>Alba Iulia, WMN</i>
134. S.C. REVA - S.A., <i>Simeria, 874</i>	

Schweden, REV*	
136. CT-X Rail Service AG, <i>Luterbach, CTX</i>	141. SweMaint AB, <i>Werk Borlänge, Borlänge, GBLG</i>
137. EuroMaint Rail AB, <i>Landskrona, 956</i>	142. SweMaint AB, <i>Werk Göteborg, Göteborg, KG</i>
138. MIDWAGGON AG, <i>Ange, MWA</i>	143. SweMaint AB, <i>Werk Hallsberg, Hallsberg, GH</i>
139. NetRail AB, <i>Paarp, SRN</i>	144. SweMaint AB, <i>Werk Helsingborg, Helsingborg, GHB</i>
140. SweMaint AB, <i>Gävle Godsvagnservice AB, Gävle, KGAV</i>	145. SweMaint AB, <i>Werk Malmö, Malmö, GM</i>

Schweiz, REV*	
146. Bahn-Support GmbH, <i>Glattbrugg, BASU</i>	151. SBB Cargo AG, <i>Muttenz, Mu</i>
147. BLS AG, <i>Werkstätte Bönigen, Bönigen, Bó</i>	152. Schweizerische Bundesbahnen SBB, <i>Bellinzona, Be</i>
148. BLS AG, <i>Werkstätte Oberburg, Oberburg, Obb</i>	153. Sersa Group AG, <i>Lonay, LOY</i>
149. JOSEF MEYER Rail AG, <i>Möhlín, JMR</i>	154. Sersa Maschinelles Gleisbau AG, <i>Weinfelden, WFD</i>
150. Müller Technologie AG, <i>Frauenfeld, MFAG</i>	155. STAK AG, <i>Sargans, Sa</i>

Serbien, REV*	
156. Sirvoz d.o.o., <i>Zrenjanin, ZR</i>	157. Tatravagonka Bratstvo doo, <i>Subotica, TVB</i>

Slowakei, REV*	
158. ZELOS spol. s.r.o., <i>Trnava, 888</i>	159. ZOS TRNAVA, a.s., <i>Trnava, 887</i>

Slowenien, REV*	
160. SZ – Centralne delavnice Ljubljana d.o.o., <i>Dobova, Do</i>	161. SZ – Centralne delavnice Ljubljana d.o.o., <i>Ptuj, Pt</i>

Tschechische Republik, REV*	
162. BMTI CR s.r.o., <i>Brno, BMTI</i>	165. RYKO @ a.s., <i>Decin, 897</i>
163. Krnovske Opravny a Strojirny s.r.o., <i>Krnov, 895</i>	166. RYKO @ a.s., <i>Kralupy nad Vltavou, 797</i>
164. LEGIOS Loco a.s., <i>Louny, 896</i>	167. Unipetrol Doprava s.r.o., <i>Litvínov, 674</i>

Ungarn, REV*	
168. Franz Kaminski Waggonbau Hungaria Kft., <i>Debrecen, FKHU</i>	171. Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., <i>Szombathely, MVJ</i>
169. Grampet Debreceni Vagongyár Kft., <i>Debrecen, 812</i>	172. Total Wagon Management Hungary Kft., <i>Debrecen, TWMH</i>
170. MAV Vagon Kft., <i>Szekesfehervar, 811</i>	173. TS Hungaria Kft., <i>Miskolc, 814</i>

\* REV = Revisions-Rasterkennzeichnung des Werkes

Einfach einscannen und direkt online einsehen!



Alle Werkstätten auf einen Klick unter:  
[www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten](http://www.vpihamburg.de/verbandsservice/werkstaetten)

# ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

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

Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)	Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)
ERA	European Rail Agency (Europäische Eisenbahnagentur)	NSA	National Safety Authority (Nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde im Sinne des EU-Rechts; in Deutschland: Eisenbahn-Bundesamt EBA)
ERFA	European Rail Freight Association (Europäischer Schienengüterverkehrsverband)	OSS	One Stop Shop
EU	Europäische Union	OTIF	Organisation intergouvernementale pour les Transports internationaux Ferroviaires (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr)
EUAR	European Union Agency for Railways – neue Bezeichnung der ERA im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets	RID	Règlement concernant le Transport international Ferroviaire des marchandises dangereuses (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter); Anhang C zum COTIF
EVIC	European Visual Inspection Catalogue (Europäischer Sichtprüfungskatalog)	RIV	Regolamento Internazionale Veicoli (Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	RSRD <sup>2</sup>	Rolling Stock Reference Database (Referenzdatenbank für Fahrzeuge)
EWT	European Wheelset Traceability (Europäische Radsatzverfolgbarkeit)	SMS	Sicherheitsmanagement-System
FSF	Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (beim DIN)	SNB	Schiennetz-Nutzungsbedingungen
FTB	Fachtechnische Begutachtung VPI/DBSR	SQAS	Safety and Quality Assessment System (Sicherheits- und Qualitäts-Bewertungssystem des Europäischen Chemischen Industrieverbandes Cefic)
GG-Sohle	Grauguss-Bremssohle	TAF	Telematikanwendungen für den Eisenbahngüterverkehr
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff	TEN	Trans European Networks
JSG	Joint Sector Group	TKM	Tonnenkilometer
K-Sohle	Kunststoffverbund-Bremssohle	TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
LäGfV	Lärmreduzierender Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremssklotzsohlen	UBA	Umweltbundesamt
LaTPS	Lärmabhängiges Trassenpreissystem	UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband)
LL-Sohle	Kunststoffverbund-Bremssohle, kompatibel zur GG-Sohle (LL = Low Low)	UIP	UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l. (Internationale Privatgüterwagen-Union)
LZarG	Leiser Zug auf realem Gleis	UIRR	Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße
MoU	Memorandum of Understanding (Absichtserklärung)	UNIFE	Europäischer Eisenbahnindustrie-Verband
MWV	Mineralölwirtschaftsverband	VCI	Verband der Chemischen Industrie
NATank	Normenausschuss Tankanlagen (beim DIN)	VDB	Verband der Bahnindustrie in Deutschland
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
NEE	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.	VPILF	VPI-Instandhaltungsleitfaden
NNTR	Notified National Technical Rules	WDB	Wagon Data Base (Wagendatenbank)

# IMPRESSUM

**VPI – uns interessiert, was Sie bewegt**

## **Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.**

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

## **Verantwortlich für den Inhalt**

Malte Lawrenz, Jürgen Tuscher

## **Konzept und Redaktion**

elbgold | Büro für Außenwirkung  
[www.elbgold.biz](http://www.elbgold.biz)

## **Ihr direkter Draht zum VPI**

 <p><b>Jürgen Tuscher</b> Geschäftsführer Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 31 E-Mail: <a href="mailto:tuscher@vpihamburg.de">tuscher@vpihamburg.de</a></p>	 <p><b>Karl-Heinz Fehr</b> Justiziar Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 31 E-Mail: <a href="mailto:fehr@vpihamburg.de">fehr@vpihamburg.de</a></p>
 <p><b>Cornelia Audran</b> Assistentin Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 11 E-Mail: <a href="mailto:audran@vpihamburg.de">audran@vpihamburg.de</a></p>	 <p><b>Annika Becker</b> Assistentin Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 11 E-Mail: <a href="mailto:becker@vpihamburg.de">becker@vpihamburg.de</a></p>
 <p><b>Nicola Hilgeland</b> Assistentin Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 13 E-Mail: <a href="mailto:hilgeland@vpihamburg.de">hilgeland@vpihamburg.de</a></p>	 <p><b>Armin Perrey</b> Technischer Koordinator Telefon: +49 (0)40 22 659 21 - 41 E-Mail: <a href="mailto:perrey@vpihamburg.de">perrey@vpihamburg.de</a></p>

## **Konzept und Gestaltung**

Menneken's Communications  
[www.mennekens.de](http://www.mennekens.de)

## **Fotonachweis**

Markus Bachmann  
Martin Egbert  
Ermewa  
Fotolia  
Hvle  
Matthias Kuch  
ORV  
Wiegand Sturm  
Dorothea Tuch  
Jürgen Tuscher  
VTG AG  
Wascosa  
Hartmut Zielke





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

Vorsitzender: Malte Lawrenz  
Geschäftsführer: Jürgen Tuscher  
Mattentwiete 5 | 20457 Hamburg

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