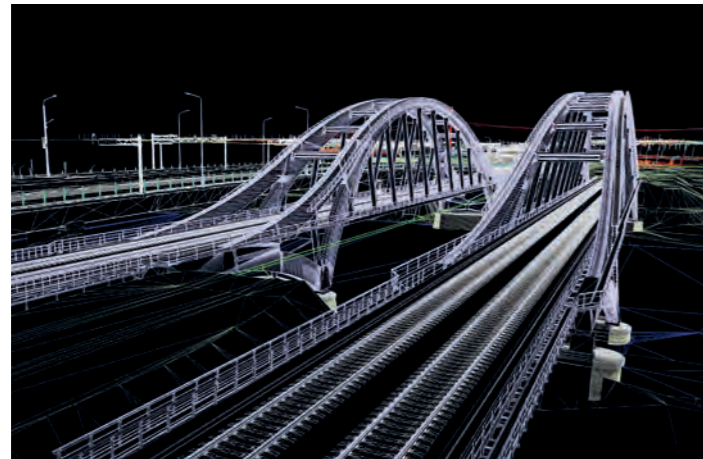


**Jahresbericht  
2021 – 2022**

**2021**



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



# 08

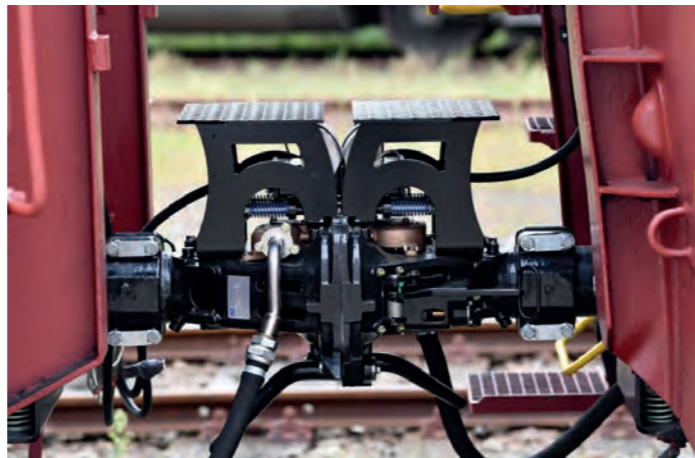
## Herausforderungen

Umweltfreundlich und effizient – der Schienengüterverkehr bietet Lösungen für die Herausforderungen der Gegenwart.

# 16

## Innovationstreiber

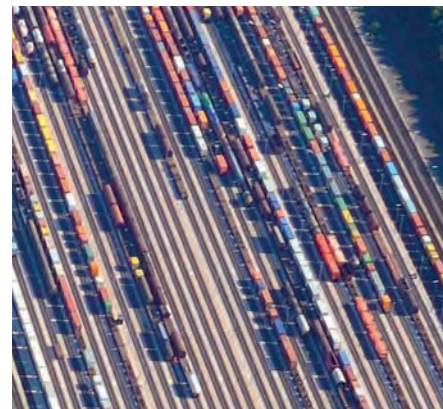
Die Digitale Automatische Kupplung revolutioniert den Güterverkehr auf der Schiene. Der Sektor treibt das Projekt mit Tempo voran und verbucht erste Erfolge.



# 28

## Leistungsträger

Der Schienengüterverkehr ist nach dem Aderlass im Corona-Jahr 2020 durchgestartet: Im vergangenen Jahr wurden mehr Güter transportiert als je zuvor.



# 34

## Sicher unterwegs

Gute technische und rechtliche Rahmenbedingungen sind ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors. Ob AVV, SCC oder CEF-Mittel – wir sorgen für praxisnahe Lösungen.

# 44

## VERS

Der Maintenance Guide der VPI Servicegesellschaft ist seit Jahren eine Erfolgsstory. Neue Angebote gibt es etwa im Bereich Schulungen und für den digitalen Datenaustausch.



### Online noch mehr erleben!

Unsere neue Website hält für Sie noch viele aktuelle Informationen, Veranstaltungshinweise, News und Presseinformationen bereit.

[vpiahamburg.de](http://vpiahamburg.de)



- 06 **VORWORT**
- 08 **ERFOLGSFAKTOR SCHIENE**  
Die Zukunft liegt auf dem Gleis  
Die Politik ist am Zug  
Gastbeitrag: Michael Theurer  
Verkehrswende gestalten
- 18 **INNOVATIONSTREIBER DAK**  
Angekuppelt: die DAK  
12. VPI-Symposium zur DAK  
Gastbeiträge: Experten zur DAK  
Meilensteine DAK
- 30 **LEISTUNGSTRÄGER SCHIENENGÜTERVERKEHR**  
Transportleistung wächst  
Marktanteil steigt moderat  
Europäischer Vergleich  
Nadelöhr Infrastruktur  
Energiepreise und Abgaben  
Preistreiber Trassenentgelte
- 36 **SICHER UNTERWEGS**  
AVV regelt die Beziehung  
SCC-Leitfaden  
Normung  
TIV 2021  
Technische Kommission
- 46 **VERS**  
Erfolgsstory VPI-EMG  
Fachtechnische Begutachtungen  
Instandhaltung europäisch denken  
Qualitätsmanagement  
Das Team wächst  
VERS-App  
Schulungsprogramm  
CEF-Konsortium
- 58 **VPI INTERN**  
Gut aufgestellt  
VPI-Symposium und TIV  
Website: neuer Auftritt  
VPI auf Social Media  
Mitgliedszahlen steigen  
Neue Mitgliedsunternehmen
- 68 **GREMIEN UND VERZEICHNISSE**  
Organe des VPI  
Vertretung in Arbeitsgremien  
VPI-Mitgliederverzeichnis  
Abkürzungen
- 89 **KONTAKT**
- 90 **IMPRESSUM**



**„Klimaschutz und wachsende Transportmengen – der Schienengüterverkehr bringt beides zusammen.“**



**MALTE LAWRENZ**  
VORSITZENDER VERBAND  
DER GÜTERWAGENHALTER  
IN DEUTSCHLAND E. V.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir stehen vor Herausforderungen, die wir noch vor Monaten nie erwartet hätten: Erstmals nach Jahrzehnten sind wir mit einem Angriffskrieg auf unserem Kontinent konfrontiert. Als Eisenbahnerinnen und Eisenbahner denken und fühlen wir europäisch. Schienenwege verbinden Menschen, Kulturen und Wirtschaftsräume. Unsere Branche versucht der Ukraine zu helfen – etwa, indem Hilfstransporte in die betroffenen Regionen gebracht und Transportketten aufrechterhalten werden.

Auch der Klimaschutz darf an Grenzen nicht Halt machen. Diese globale Aufgabe bleibt für unsere Zukunft von großem Gewicht. Wachstum auf der Schiene ist Teil der Lösung, um die CO<sub>2</sub>-Emission spürbar zu senken. Dafür braucht es technische Innovation, Digitalisierung und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern.

Als Verband der Güterwagenhalter haben wir uns auch 2021/22 für die Belange des Schienengüterverkehrs starkgemacht. Ganz oben auf unserer Agenda stand erneut die europaweite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung – die Schlüsseltechnologie für einen starken, zukunftsfähigen Schienengüterverkehr.

Für unsere Mitglieder sind unsere Serviceleistungen, insbesondere der VPI-EMG, eine wichtige Säule, um die täglichen Anforderungen an sie als Entity in Charge of Maintenance zu erfüllen. Wir haben deshalb die Angebote unserer Servicegesellschaft VERS weiterentwickelt und ausgebaut.

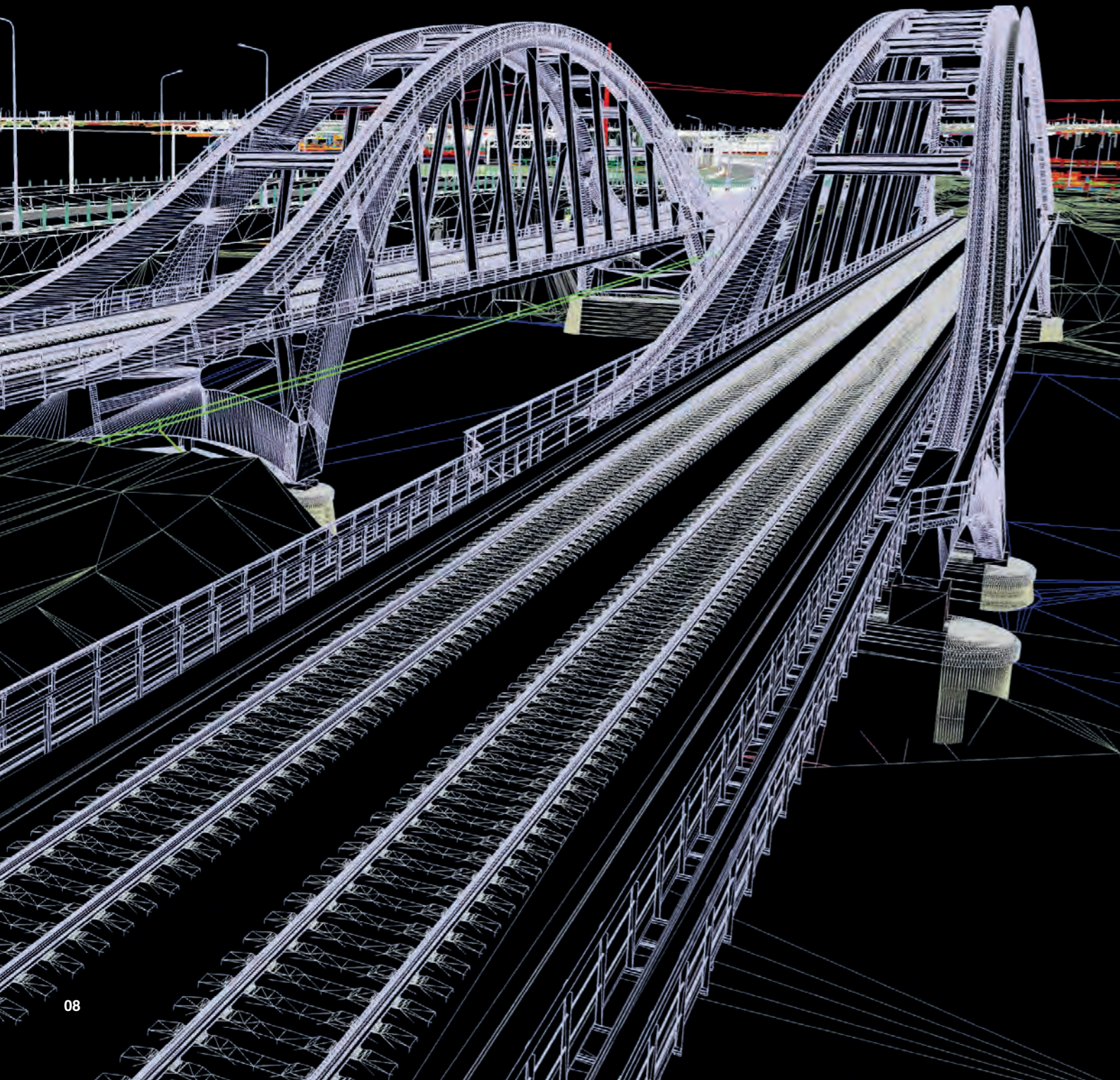
Lesen Sie in diesem Jahresbericht mehr zu den Themen, die wir 2021 und 2022 bewegt haben. Er kommt optisch neu gestaltet zu Ihnen. Wir hoffen, dass Ihnen das neue Gewand gefällt.

Viel Vergnügen beim Lesen wünscht Ihnen

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



# ERFOLGSFAKTOR SCHIENE



Umweltfreundlich und effizient – der Schienengüterverkehr bietet Lösungen für die Herausforderungen der Gegenwart. Er kann Klimaschutz und steigende Transportmengen zusammenbringen. Vorausgesetzt, der Verkehrsträger wird digitalisiert und modernisiert. Gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen arbeiten wir daran, diesen Schienengüterverkehr der Zukunft zu gestalten.



## Die Zukunft liegt auf dem Gleis

# 25 %

Die politische Zielmarke ist seit langem gesetzt: Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtvolumen des Gütertransports soll bis 2030 auf 25 Prozent steigen, europaweit sogar auf 30 Prozent.



# 2030

Der Verkehrssektor hat gemäß dem Klimaschutzgesetz die Aufgabe, seine Emission bis 2030 um 79 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2019 auf 31 Millionen Tonnen zu senken. Das entspricht einer Reduktion von 48 Prozent.

# 80 %

Güterzüge verursachen 80 Prozent weniger CO<sub>2</sub> pro Tonnenkilometer im Vergleich zum Lkw. Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist ein gewichtiger Beitrag für mehr Klimaschutz.

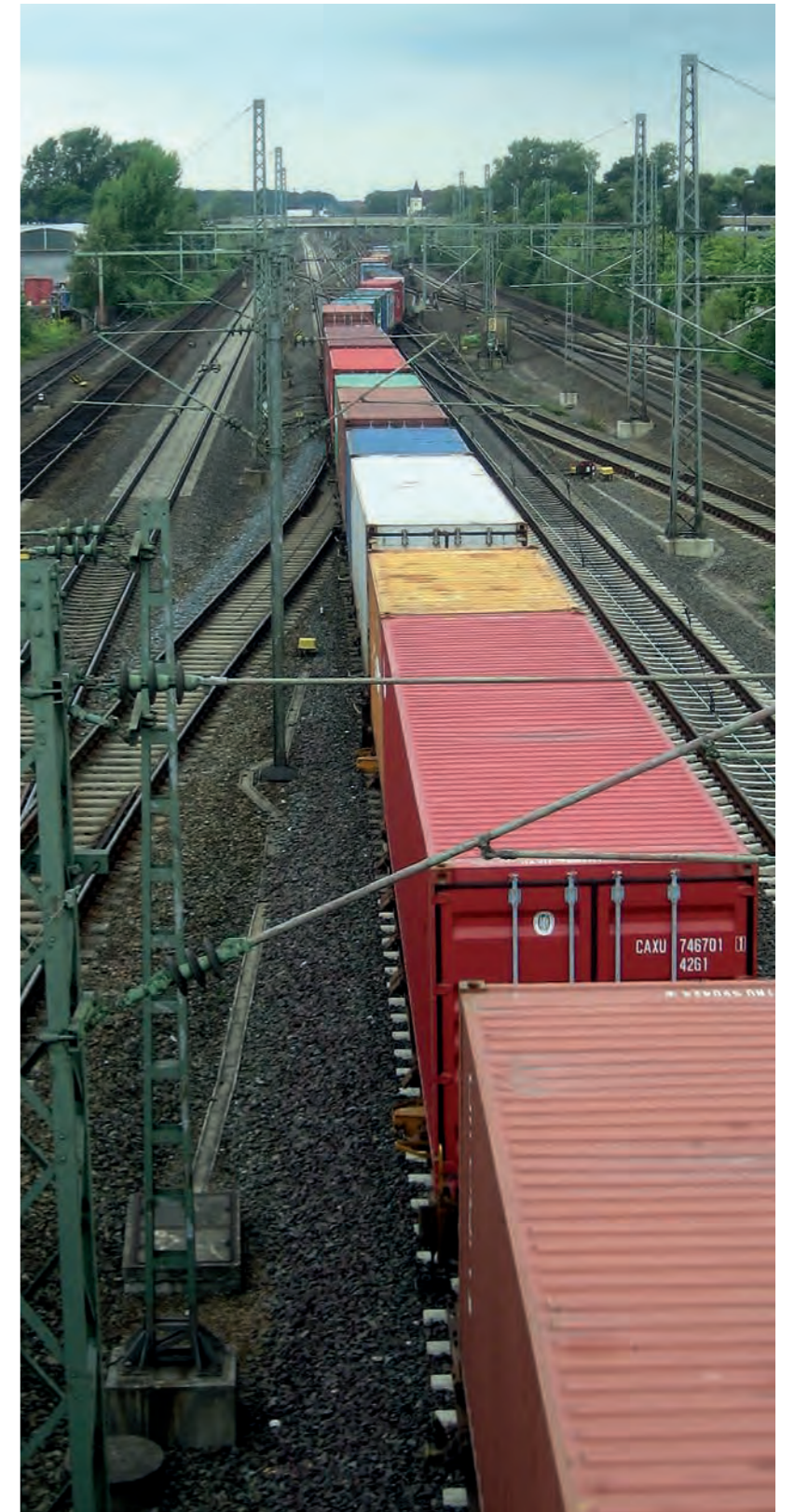


### ZUVERLÄSSIGE UND NACHHALTIGE TRANSPORTKETTEN

Unsere Wirtschaft ist darauf angewiesen, dass Transporte zuverlässig laufen. Stetig wachsende Transportmengen lassen sich nicht auf der Straße bewegen, auf denen Staus schon heute Alltag sind. Um 38 Prozent wird die Verkehrsleistung zwischen 2010 und 2030 ansteigen, so die Prognose. Wir stellen heute die Weichen, wie wir diese Mengen transportieren werden – und ob das klimafreundlich geschieht. Immer mehr Unternehmen setzen auf eine „grüne Logistik“. Sie bauen auf zuverlässige, nachhaltige Transportketten: Moderner Schienengüterverkehr gewinnt für sie an Attraktivität. Dieses Momentum wollen wir nutzen und mit einem qualitativ hochwertigen Angebot auf der Schiene dauerhaft überzeugen.

### KLIMASCHUTZ BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Mit Digitalisierung, Automatisierung und einem leistungsfähigen Schienennetz wird ein Wachstum auf 25 Prozent Marktanteil für die Schiene zum realistischen Ziel. Jetzt gilt es, dafür zu sorgen, dass der umweltfreundlichste Verkehrsträger in dieser Größenordnung wachsen kann. Branche und Politik sind gefordert, dafür an den richtigen Stellschrauben zu drehen.





## Die Politik ist am Zug

Damit der Schienengüterverkehr die nötige Kapazität und Qualität aufs Gleis bringen kann, forcieren die Unternehmen des Schienensektors Innovation auf allen Feldern. Als Wagenhalter arbeiten unsere Mitgliedsunternehmen an neuen Waggonkonzepten. Sie setzen auf vorausschauende Instandhaltung und Sensorik mit Echtzeitdaten. Und sie engagieren sich in der Forschung und Entwicklung zur Digitalen Automatischen Kupplung, der Schlüsseltechnologie für modernen Schienengüterverkehr. Die Politik muss den nötigen Rahmen schaffen, damit diese Initiativen und die enormen Investitionen des Sektors Wirkung entfalten können.

### **DIE AMPEL SETZT AUF KLIMAFREUNDLICHEN GÜTERVERKEHR**

Die drei Parteien der neuen Bundesregierung – SPD, Grüne und FDP – haben 2021 in ihrem

Koalitionsvertrag die Bedeutung der Schiene für Klimaschutz und Verkehrswende betont. Und sie sind konkret geworden, etwa beim Thema Digitale Automatische Kupplung, deren Einführung sie zu ihrem Ziel erklärt haben.

### **VORRANG FÜR DIE SCHIENE: JETZT TEMPO MACHEN**

Der neue Verkehrsminister Volker Wissing will den Schienengüterverkehr stärken. Das ist ein gutes Signal. Er kann dabei auf die Vorarbeit aufsetzen, die Sektor und Politik in den vergangenen Jahren geleistet haben. Was zu tun ist, steht im Masterplan Schienengüterverkehr sowie im Masterplan Schiene. Jetzt kommt es auf eine zügige Umsetzung an. Dazu braucht es den politischen Willen – und die nötigen finanziellen Mittel.

### **MILLIARDEN-PROGRAMM FÜR DIE SCHIENE NÖTIG**

Der erste Haushaltsentwurf der neuen Regierung lässt den verkehrspolitischen Aufbruch allerdings noch nicht erkennen. Auch in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2025 ist keine Trendwende sichtbar. Noch immer wird mehr in die Bundesfernstraßen als in die Schienenwege investiert: In seinem Haushaltsentwurf für 2022 plant der Bund 12,5 Milliarden Euro für den Erhalt und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes ein, während für die Schieneninfrastruktur nur 9,54 Milliarden Euro vorgesehen sind. 1,9 Milliarden Euro aus dem Etat sind speziell für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes eingeplant. Damit bleibt der Bund deutlich unter den im Masterplan Schiene vereinbarten drei Milliarden Euro für diese Maßnahmen.

### **DIE INVESTITIONEN DES BUNDES MÜSSEN WACHSEN**

Bis 2030 werden Bund und Sektor erheblich investieren müssen, um die Schiene auf einen Marktanteil von 25 Prozent am Güterverkehrsaufkommen zu bringen. Ein 2021 im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erstelltes Gutachten von Roland Berger prognostiziert einen Bedarf von 52 Milliarden Euro bis Ende des Jahrzehnts. 39 Milliarden Euro davon müsse der Bund aufbringen, rund 13 Milliarden der Sektor, so die Verfasser.





## Konsequente Digitalisierung der Schiene voranbringen



**MICHAEL THEURER**  
Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Digitales und Verkehr und  
Bahnbeauftragter der Bundesregierung

„Der Schienengüterverkehr (SGV) bewegt Deutschland Tag für Tag. Er ist das logistische Rückgrat von Europas größtem Industriestandort, das im Hintergrund alles möglich macht und so den wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands sichert. Dabei hat sich der SGV insbesondere in Krisensituationen wie der Pandemie als äußerst resiliente und unverzichtbare Verkehrsform bewährt.“

Als Sektor mit einem intensiven Wettbewerb hat der klimafreundliche SGV beste Voraussetzungen, um das Ziel der Bundesregierung, zukünftig 25 Prozent des Güterverkehrs auf die Schiene zu bringen, zu erreichen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) trägt dazu bei, indem es die fünf Sofortmaßnahmen und 66 weiteren Maßnahmen des Masterplans SGV konsequent umsetzt. Es trägt aktiv zu einer Kostensenkung der Schiene bei, indem der SGV bei den Trassen- und Anlagenpreisen massiv finanziell entlastet wird. Auch grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir stärken.

Um den SGV fit für die vor uns liegenden Herausforderungen zu machen, setzt das BMDV konsequent auf die Digitalisierung. Hervorzuheben ist hier insbesondere die Digitale Automatische Kuppelung (DAK), welche als Schlüsseltechnologie den SGV leistungs- und wettbewerbsfähiger machen wird. Aber auch die sich in der Testphase befindliche Innovation „Automated Train Operation“ (ATO) wird den SGV durch den automatisierten Zugbetrieb auf ein neues Niveau heben.

Mit vereinten Kräften aus Politik und SGV-Sektor bin ich davon überzeugt, dass wir den SGV zu dem klimafreundlichen und innovativen Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts transformieren werden.“



## Verkehrswende gestalten: präsent im politischen Berlin

Unsere Mitgliedsunternehmen arbeiten daran, ihre Assets stetig zu modernisieren und in die Logistikketten 4.0 einzubinden. Als Verband unterstützen wir sie dabei, indem wir uns im politischen Berlin für die notwendigen Rahmenbedingungen einsetzen. Spürbares Wachstum kann auf der Schiene nur gelingen, wenn alle Teile des Systems in den Blick genommen werden. Für die Digitalisierung braucht es das Europäische Zugsicherungssystem ECTS ebenso dringend wie die DAK. Das Schienennetz muss ausgebaut, elektrifiziert und gleichzeitig durch eine Vielzahl Kleinerer und Mittlerer Maßnahmen (KuMM) leistungsfähiger gemacht werden. Neue Gleisanschlussstellen für den Kombinierten Verkehr können Verladern den Wechsel auf den Verkehrsträger Schiene erleichtern. Erst im Zusammenspiel entwickeln diese Maßnahmen den Schub, den wir für eine Revolution im Bahnsystem brauchen.

### ALLIANZEN FÜR DIE SCHIENE

Gemeinsam mit den Verbänden der EVU, der Bahnindustrie, des Personenverkehrs und der zivilgesellschaftlichen Schienenlobby machen wir uns in Berlin stark für eine nachhaltige Verkehrswende. Im Vorfeld der Bundestagswahl 2021 hatten wir unsere Anliegen für eine starke Schiene in drei Kernforderungen auf den Punkt gebracht und an die Politik adressiert:

1. Die Infrastruktur ausbauen.
2. Das Bahnsystem digitalisieren.
3. Die Verkehrswende forcieren.

Erfreulich viel davon findet sich im Programm der Regierung wieder. Bei einigen Themen gilt es jedoch, noch eine Schippe draufzulegen. Der Austausch mit den Abgeordneten und eine gut funktionierende Kooperation mit der Arbeitsebene des Ministeriums sind wichtig, um in den großen Themen voranzukommen und auch in wichtigen Detailfragen Fortschritte zu erzielen.



**INNOVATIONSTHEMEN VORANTREIBEN**

Volker Wissing, der neue Hausherr des Ministeriums für Digitales und Verkehr, hat sich bereits im Januar 2022 als Befürworter der Digitalen Automatischen Kupplung positioniert. In Berlin Westhafen gab er das Abfahrtsignal für den DAC4EU-Zug, der von dort zu europaweiten Testfahrten aufbrach. Im April hat sich der VPI gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen der Bahnverbände

mit Minister Wissing zu einem ersten Austausch über das gesamte Spektrum der schienenpolitischen Themen getroffen. Hier wurden die anstehenden Verbesserungen und Veränderungen für das System Schiene intensiv besprochen. Dazu gehörten die Themen Digitalisierung und Ausbau des Netzes ebenso wie der Deutschlandtakt und die Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs im geplanten Deutschlandtakt.

**IM DIALOG MIT DEM BAHNBEAUFTRAGTEN**

Als VPI haben wir unsere Anliegen bei einem ersten Treffen mit dem neuen Parlamentarischen Staatssekretär im Verkehrsministerium und Bahnbeauftragten der Bundesregierung, Michael Theurer, erläutert. Er tritt in die Fußstapfen von Enak Ferlemann, der in der vergangenen Legislaturperiode in Zusammenarbeit mit dem Sektor Meilensteine für die Schiene gesetzt hat, etwa

den Masterplan Schienengüterverkehr. Dass Michael Theurer die anstehenden Aufgaben mit Elan und Fachkenntnis angeht, machte er auf dem Termin in Berlin gegenüber den Vertretern des VPI deutlich. Seine Ziele hat er in einem Gastbeitrag für unseren Jahresbericht skizziert (S. 14).



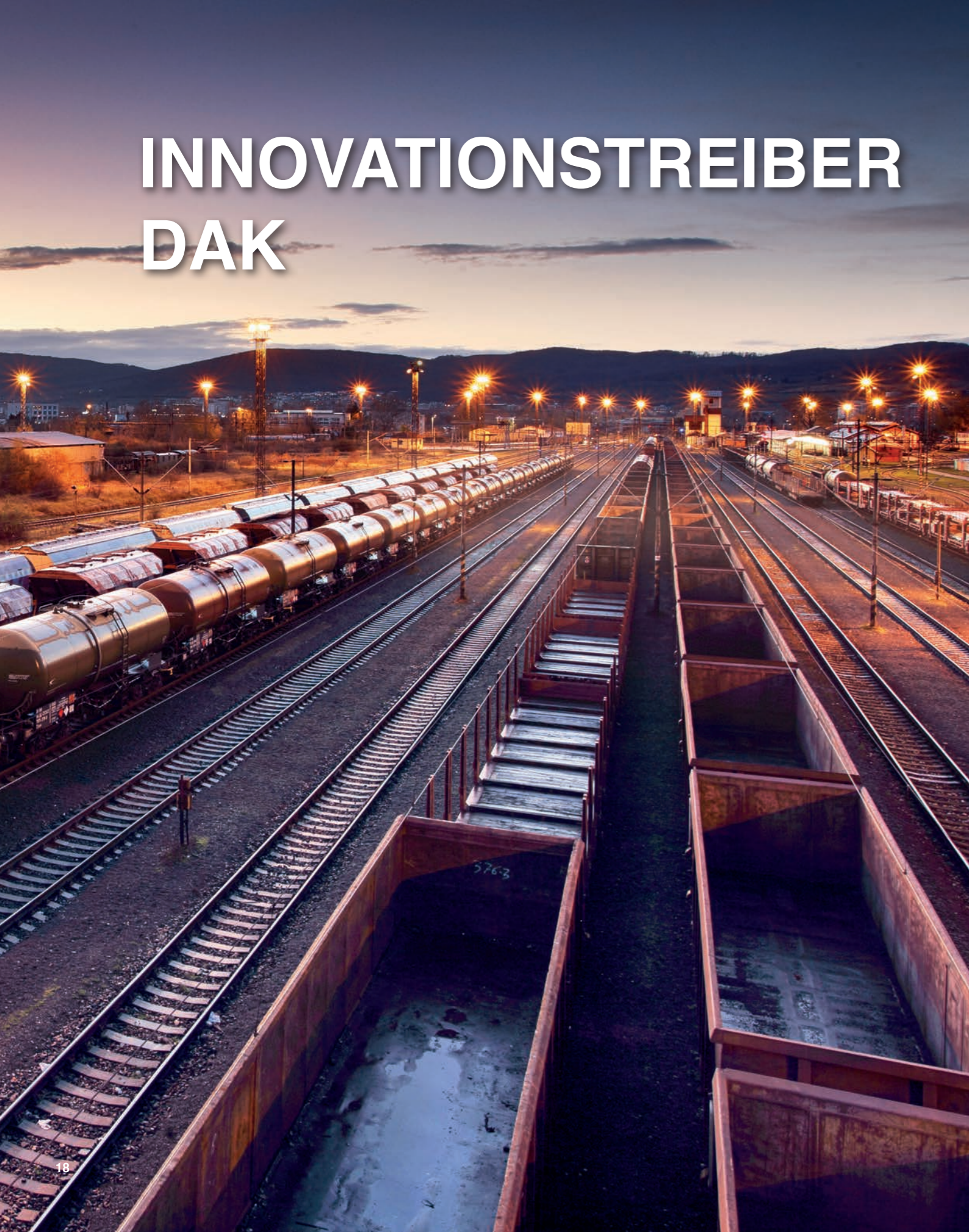
**Im Gespräch:**  
Antrittsbesuch  
der Bahnverbände  
beim neuen  
Verkehrsminister  
Volker Wissing.

**DIGITALE SPRECHSTUNDE  
FÜR NEUE ABGEORDNETE**

Nicht persönlich, sondern coronabedingt digital haben wir die neuen Abgeordneten aus den Themenfeldern Verkehr und Haushalt getroffen. Gemeinsam mit den führenden Bahnverbänden hatten wir im März zu einer „digitalen Sprechstunde“ eingeladen und standen online Rede und Antwort zu schienenpolitischen Fragen. Entlang der drei Kernforderungen der Bahnverbände haben wir adressiert, wo wir Handlungsbedarf sehen, um mehr Wachstum auf die Schiene zu bringen.



# INNOVATIONSTREIBER DAK



Die Digitale Automatische Kupplung revolutioniert den Schienengüterverkehr. Sie macht den Verkehrsträger effizienter, einfacher und digitaler. 2021 sind wir ein erhebliches Stück vorangekommen auf unserem Weg, die europaweite Migration der Schlüsseltechnologie umzusetzen. Zum Beispiel mit der Einigung auf einen einheitlichen Kupplungsstandard. Ausgestattet mit dem modernen Kupplungssystem, ist der Demonstratorzug jetzt auf Testfahrten quer durch Europa unterwegs.



# AN KUP GE PELT

## Das Projekt Digitale Automatische Kupplung hat Fahrt aufgenommen

Im September 2021 fiel auf europäischer Ebene die Entscheidung für einen einheitlichen Kupplungsstandard: Die Vertreterinnen und Vertreter im European DAC Delivery Programme (EDDP) einigten sich auf das Scharfenberg-System als europaweit einheitlichen Kupplungskopf für die DAK. Damit ist ein Jahr nach Gründung des EDDP und zwei Jahre nach dem Start des DAC4EU-Projekts ein wichtiger Meilenstein gesetzt auf dem Weg zur europaweiten Einführung der neuen Kupplungstechnologie bis 2030.

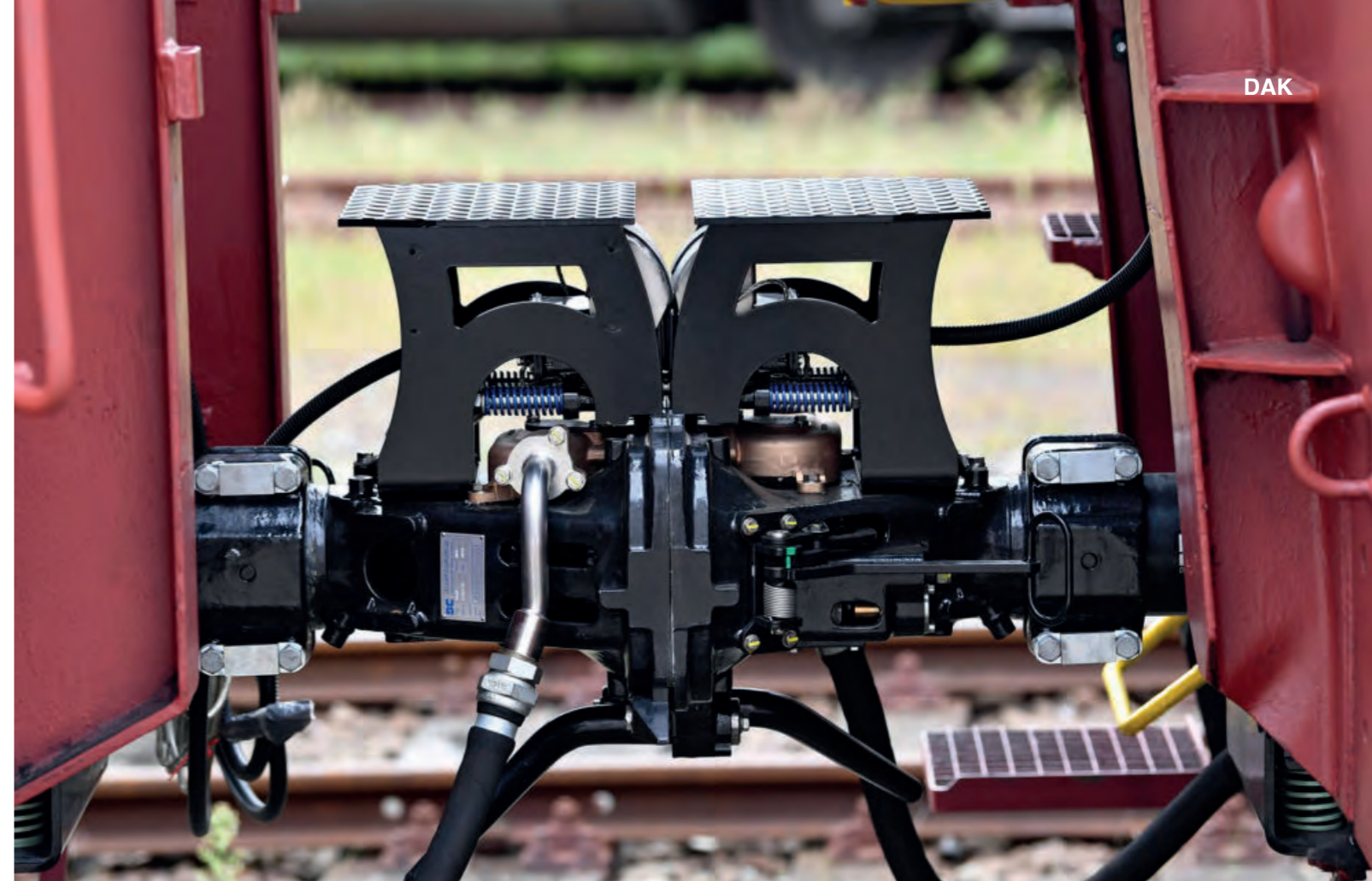
### **DAC4EU AUF FAHRT DURCH EUROPA**

Seit Januar 2022 ist der DAC4EU-Zug auf Fahrt, um die ausgewählte Kupplung zur Serienreife zu bringen. In den ersten Monaten hörte man das Klack beim Kuppeln der DAK auf den Rangierbahnhöfen des deutschen Schienennetzes.

Inzwischen hat der Demonstratorzug auch Österreich und die Schweiz bereist und die Kupplung hier vielfältigen Praxistests unterzogen – auf starken Steigungen, in engen Kurven und bei Schnee und Eis. Weitere Fahrten quer durch Europa stehen auf dem Plan.

### **DER SEKTOR SETZT AUF DIE DAK**

Das Tempo, mit dem der Prozess nach vorne getrieben wird, zeigt: Das Projekt DAK ist längst mehr als eine Willensbekundung. Der Sektor arbeitet gemeinsam an der Umsetzung. Allen Beteiligten ist klar, dass es hier um mehr geht als die überfällige Automatisierung des Kuppelns. Die DAK ist ein Systemwechsel, der die Basis schafft für Digitalisierung und Effizienzsteigerung im Schienengüterverkehr.



### **KLARES BEKENNTNIS DER POLITIK**

Welche Bedeutung die Politik der DAK als Motor für die angestrebte Verlagerung von Transporten auf die Schiene beimisst, zeigt der Koalitionsvertrag der neuen Regierungsparteien SPD, Grüne und FDP. Darin heißt es auf Seite 50: „Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung wollen wir beschleunigen ...“. Ohne Schlüsseltechnologien wie die DAK wird das Ziel von 25 Prozent Marktanteil des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene nicht zu erreichen sein.

### **FINANZIERUNGS- UND MIGRATIONSKONZEPT**

Die neue Führung im Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat sich ausdrücklich zu diesem Auftrag bekannt und will die Einführung der DAK mit voranbringen. Dazu gehört die Fortführung von Projekten wie dem DAC4EU, aber auch das Enga-

gement im European DAC Delivery Programme. Eine erfolgreiche Umstellung auf die neue Kupplungstechnologie setzt voraus, dass ein solides europäisches Migrations- und Finanzierungskonzept vorliegt. Wer im Schienengüterverkehr zuhause ist, weiß, wie komplex und finanziell herausfordernd ein solches Unterfangen ist. Deshalb haben sich die Mitgliedsunternehmen des VPI auch im vergangenen Jahr mit viel Energie daran gemacht, dieses dicke Brett zu bohren – in Brüssel in den Working Groups des EDDP und auch direkt am Gleis bei Kupplungstests des DAC4EU-Demonstrators. Als ihr Verband unterstützen wir sie dabei und werben gegenüber der Politik um die nötige Förderung des Systemwechsels zur neuen Kupplungstechnologie.



# 12. VPI-Symposium Gamechanger DAK – noch Fragen?

Unter dieses Motto hatte der VPI sein 12. Symposium am 11. Januar 2022 gestellt. Gemeinsam mit dem European DAC Delivery Programme, Europe's Rail und den Kooperationspartnern DACcelerate und dem VPI Österreich hatte der Verband eingeladen, sich über den aktuellen Stand zum Thema DAK zu informieren. Der Sektor nahm das Angebot an: 1.250 Teilnehmerinnen und Teilnehmer verfolgten das digitale Event per Livestream. Auch über die Grenzen Deutschlands hinaus stieß die Veranstaltung auf großes Interesse. Die englische Simultanübersetzung fand in Frankreich, Italien, Polen und vielen anderen EU-Staaten ein interessiertes Publikum.

## GEBALLTE EXPERTISE AUF DEN PODIEN

Auf dem Podium in Hamburg saßen Expertinnen und Experten des European DAC Delivery Programme, des Bundesverkehrsministeriums und der Unternehmen des Sektors. In den vier Themenblöcken „Technik“, „Migration“, „Kosten/Nutzen“ und „Finanzierung“ gaben sie Auskünfte und Einblicke zum aktuellen Diskussionsstand im EDDP und zu Praxisprojekten wie dem DAC4EU-Zug. Die vom VPI bei den Verbänden des Sektors vorab eingesammelten Fragen rund um die DAK machten deutlich: Nicht nur die Wagenhalter, auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verloader und Werkstätten setzen sich intensiv mit dem Thema auseinander.

## ES GEHT UM DEN WEG

Auf dem insgesamt dritten Symposium des Verbandes zur DAK ging es längst nicht mehr um die Frage, ob wir die DAK brauchen. Jetzt werden die Fragen konkret: Was bedeutet die Umstellung auf

die DAK für die einzelnen Unternehmen des Sektors? Wie bewältigen wir den Migrationsprozess? Wie stemmen wir europaweit die Finanzierung? Die Herausforderungen für die einzelnen Player sind unterschiedlich und müssen im Migrationsprozess gut orchestriert werden.

## DEN GANZEN SEKTOR EINBEZIEHEN

Fertige Antworten gibt es auf diese Fragen noch nicht. Das machten die anwesenden Experten des EDDP deutlich. Aber es geht Stück für Stück voran. Neben der Einigung auf einen gemeinsamen technischen Standard, die Scharfenberg-Kupplung, entwickelt man auch auf den anderen Feldern Lösungsansätze. EDDP-Manager Jens Engelmann betonte in Hamburg, wie wichtig es sei, dabei die Belange des gesamten Sektors einzubeziehen. Das Symposium sei für ihn deshalb nicht nur eine Gelegenheit, über den Stand der Arbeit in Brüssel Auskunft zu geben. Er und seine Kolleginnen und Kollegen nähmen umgekehrt auch wichtige Klärungsthemen nach Brüssel mit, die bei der Gestaltung des komplexen Umsetzungsprozesses Berücksichtigung fänden.



**Live aus Hamburg:** Vorsitzender Malte Lawrenz begrüßt die Zuschauernden des VPI-Symposiums zur DAK.

Dr. Jens Engelmann, EDDP, und Stephan Bull, BMDV, berichteten zum Stand der Diskussion um die europaweite Einführung der DAK und deren Finanzierung (oben v. l. n. r.).



Die Expertenrunde beantwortete Fragen des Sektors zu den möglichen Migrations-szenarien für die DAK.



## VIER THEMEN – VIER STATUSBERICHTE

Wir vom VPI haben die Impulsgeber des Symposiums gebeten, für diesen Jahresbericht den Stand der Diskussion in Gastbeiträgen zu den vier Themenblöcken zusammenzufassen. Auf den folgenden Seiten lesen Sie, wo die EDDP-Expertinnen und -Experten, der Leiter des DAC4EU-Konsortiums und der Vertreter des BMDV die bisherigen Erfolge sehen und welche Herausforderungen

es in den kommenden Monaten aus ihrer Sicht zu bewältigen gilt. Die komplette Aufzeichnung des Symposiums finden Sie auf unserem YouTube-Kanal – in Deutsch und in Englisch.





## TECHNIK: STANDARDISIERBARE LÖSUNGEN IM FOKUS

**DR. FABIAN WARTZEK**

Projektleiter DAK im Programm TecEX der Deutschen Bahn AG  
und Leiter des Konsortiums DAC4EU

Das Konsortium DAC4EU hat sich 2020 mit dem Ziel der Erprobung der DAK gegründet. Zurzeit fährt der vom BMDV mit 13 Millionen Euro finanzierte Demonstratorzug in Szenarien des täglichen Betriebs im Güterverkehr. Dabei wird das Verhalten der DAK an verschiedenen Standorten mit ihren Besonderheiten in Deutschland, Österreich und der Schweiz untersucht. Ein Augenmerk liegt auf der Untersuchung der elektrischen Kupplung zum Übertragen von Strom und Daten sowie dem Testen verschiedener Kommunikationstechnologien.

In der verbleibenden Zeit bis Ende 2022 soll die Erprobung auf weitere Standorte und Länder in Europa ausgeweitet werden, um die betrieblichen Anforderungen an die DAK auf eine breite Basis zu stellen. Mit diesen Erkenntnissen wird im EDDP der Verbesserungsbedarf der Kupplungen

aufgezeigt und Spezifikationen abgeleitet. In der betrieblichen Erprobung hat sich gezeigt, dass die Kupplungen mechanisch und pneumatisch zuverlässig funktionieren. Die Erkenntnisse aus den Versuchen der ersten Phase des Projekts haben sich bestätigt. Es zeigt sich, dass die Herausforderungen in der Integration in die Wagen, in die Infrastruktur und die betrieblichen Prozesse liegen. Auch die Robustheit der elektrischen Kupplung muss vorangetrieben werden.

Gemeinsam mit den Herstellern wird im EDDP an einer standardisierbaren technischen Lösung für die DAK gearbeitet. Dabei gilt es, auch die Lösungen auf ihre Upgradefähigkeit zu einer vollautomatischen Kupplung zu untersuchen und das Potenzial der verfügbaren technischen Optionen zu bewerten.



## FINANZIERUNG: DAS DREI-SÄULEN-MODELL

**JAN R. SCHÖNING**

stellv. Leiter Referat E 11 Masterplan Schienengüterverkehr  
und Gleisanschlussförderung im BMDV

Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) ist ein zentraler Ansatz, um den Schienengüterverkehr (SGV) zu modernisieren, effizienter zu gestalten und damit die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßengüterverkehr zu erhöhen. Aufgrund der EU-weiten Vernetzung des SGV ist eine Umrüstung nur im gesamteuropäischen Kontext sinnvoll und realisierbar.

Die Regierungskoalition hat sich in ihrem Koalitionsvertrag darauf verständigt, die Einführung der DAK zu beschleunigen. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung dieser Innovation und wird dem Projekt in Deutschland weiteren Auftrieb geben. Von der DAK wird aber auch der europäische Industriestandort insgesamt profitieren, da Entwicklung und Produktion maßgeblich von europäischen Unternehmen geprägt sind.

Die großen Herausforderungen liegen bei der Finanzierung und im Zeitplan. Die Kosten für eine EU-weite Migration werden bisher zwischen 6,4 und 8,6 Mrd. Euro geschätzt. Nach abschließenden Praxis-Tests des im Rahmen des European DAC Delivery Programme (EDDP) ausgewählten DAK-Typs in 2022 könnte die Migration 2023 beginnen und 2030 abgeschlossen sein. Dabei werden auf europäischer Ebene aktuell drei Hauptsäulen der Finanzierung diskutiert: europäische Fördermöglichkeiten, nationale Programme und ein Beitrag des SGV-Sektors. Es wird darauf zu achten sein, dass es insgesamt zu einem ausgewogenen Finanzierungsmodell kommt. Die entsprechenden Diskussionen werden wir offen führen, um die DAK letztlich zu einem europäischen Erfolgsprojekt zu machen.



## MIGRATION: HERAUSFORDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

### CHRISTIAN KUHN

Geschäftsführender Gesellschafter der CK Rail & Logistics GmbH,  
Berater im EDDP/DACcelerate Work Package 4 Migration

Die DAK ist mit der Schraubenkupplung (SK) nicht kompatibel, was die Migration zu einer großen Herausforderung macht. Ganzzüge mit fest zugeordneten Wagenparks können relativ leicht „Zug um Zug“ umgestellt werden. Die größte Herausforderung liegt in der Migration des Einzelwagenverkehrs und der mit ihm verbundenen Zugsysteme. Da ein Parallelbetrieb von DAK und SK nicht möglich ist, muss hier in einem sehr kurzen Zeitraum, idealerweise in nur wenigen Tagen („Big Bang“), europaweit umgestellt werden.

Um die vielen in diesem Kernnetz eingesetzten Wagen in so kurzer Zeit zu migrieren, ist ein dreistufiges Vorgehen nötig: zuerst die Wagen bei regulären Werkstattaufhalten vorrüsten, beim „Big Bang“ nah am Wageneinsatz den Kupplungskopf einbauen, später die weiteren Automatisie-

rungskomponenten nachrüsten. Hinzu kommt der Einsatz von Wagenpaaren, die nach außen noch eine SK haben, untereinander aber mit einer DAK gekuppelt sind. Bei der Umstellung werden die Wagen nur umrangierte, um die zuvor nach außen zeigenden SK auf die Innenseite des Paares zu tauschen. Dabei sind Restriktionen in Gleisanschlüssen, Terminals und Werksbahnen zu beachten.

Die Vorbereitungen für die Migration werden mehrere Jahre dauern, in denen Güterwagen für die DAK vorgerüstet und die meisten Lokomotiven mit Hybridkupplungen versehen werden. Parallel dazu können bereits Ganzzugverkehre auf die DAK umgestellt werden. Die detaillierte Planung der Migration und die Koordination aller Beteiligten wird eine der wesentlichen Herausforderungen für der Einführung der DAK bis 2030 sein.



## KOSTEN UND NUTZEN: USE-CASES BIETEN ANTWORTEN

### DIPL.-ING. CONSTANZE BANNHOLZER

Programmleitung Digitale Automatische Kupplung bei der ÖBB AG  
und Co-Leiterin im EDDP Work Package 5 Förderung und Finanzierung

Für die erfolgreiche Implementierung der DAK liegen die Herausforderungen nicht nur in der technologischen Entwicklungsarbeit. Es müssen auch alle Akteure des europäischen Eisenbahnsektors eine gemeinsame Sicht auf die DAK entwickeln – gerade im Hinblick auf Kosten und Nutzen des Systemwechsels. Für jedes beteiligte Unternehmen stellt sich die Frage: Rechnet sich das Vorhaben und wenn ja, ab wann? Die Working Group 5 des EDDP erarbeitet aktuell eine Kosten-Nutzen-Analyse (CBA), die diese Fragen beantworten soll.

Grundsätzlich gilt: Durch die DAK verkürzen sich Produktionszeiten und es werden zusätzlich die Wettbewerbsfähigkeit und die Arbeitssicherheit wesentlich erhöht. Das wird den Schienengüterverkehr in Europa attraktiver machen und die Basis für die notwendige Verkehrsverlagerung

legen. Neben Produktivitätssteigerungen eröffnet die digitale Komponente der DAK weitere Automatisierungsmöglichkeiten, die die digitale Komponente eröffnet.

Der Sektor hat vielfältige Use-Cases definiert, die diese Aspekte abbilden. Aktuell werden die Anwendungsbeispiele vor der Folie makroökonomischer Annahmen bewertet. Ergänzt wird die Auswertung der Daten durch Expert:inneninterviews mit verschiedenen EU-Stakeholdern. Das erste vorläufige Ergebnis wird die Working Group Ende April 2022 dem EDDP Programme Board präsentieren. Der Schlussbericht soll bis zum dritten Quartal vorliegen. Das Ergebnis wird die Grundlage bilden, um den zukünftigen Bedarf für Förderungen und Finanzierung realistisch einzuschätzen.



# MEILENSTEINE DAK

## INNOVATIONSTREIBER FÜR DIE SCHIENE 4.0

2018 fiel der Startschuss. Heute, fünf Jahre später, ist die Idee bereits auf dem Gleis: Der Demonstratorzug DAC4EU ist unterwegs, gekuppelt wird mit der Digitalen Automatischen Kupplung. Sie ist der Enabler für mehr Effizienz und Digitalisierung im Schienengüterverkehr. Sektor und Politik machen Tempo, damit Güterwagen spätestens 2030 europaweit automatisch kuppeln und Züge von der Lok bis zum letzten Wagen digital verbunden sind. Wichtige Meilensteine auf diesem Weg haben wir bereits genommen.

## 2018

### TIS-POSITIONSPAPIER „DAS SYSTEM SCHIENE IM BLICK“

Mit ihrem Positionspapier bekennen sich die am Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr TIS beteiligten großen Wagenhalter und EVU erstmals zur DAK als Voraussetzung für Digitalisierung und Automatisierung im SGV.



Der DAC4EU-Demonstratorzug testet den neuen Kuppelkopf im Realbetrieb auf Europas Schienennetz.

## 2019

### WEISSBUCH INTELLIGENTER GÜTERZUG IG<sup>2</sup>

Die Roadmap zum wettbewerbsfähigen SGV: Der TIS veröffentlicht im Weißbuch „Intelligenter Güterzug“ seine Strategie für spürbare Effizienzsprünge im Güterverkehr. Zentraler Bestandteil ist die DAK.

### SBB STARTET MIT AUTOMATISCHER KUPPLUNG

Erster Schritt zur Automatisierung: SBB Cargo setzt Ganzzüge mit automatisierter Kupplung im Realbetrieb ein – allerdings noch ohne Digitalisierungskomponenten.

### DAK MIGRATIONSSTUDIE BEAUFTRAGT

Ist der europaweite Systemwechsel zur DAK umsetzbar? Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr lässt von der hwh Gesellschaft für Transport und Unternehmensberatung eine Studie zur Einführung der DAK erstellen.

## 2020

### DAK-CHARTA

Der Sektor bekennt sich zur DAK: Führende Bahnverbände unterzeichnen auf dem 10. VPI-Symposium die vom Halter-Verband initiierte DAK-Charta.

### PROJEKT DEMONSTRATORZUG

Der Praxistest soll kommen: Das Bundesverkehrsministerium kündigt im Januar auf dem 10. VPI-Symposium das Projekt „DAC4EU“ an. Bereits im Sommer nimmt das ausgewählte Konsortium von sechs Haltern und EVU die Arbeit auf. **DAK-MIGRATIONSSTUDIE VERÖFFENTLICHT** Komplex, herausfordernd, aber machbar: Das Bundesverkehrsministerium präsentiert die Ergebnisse der von hwh erstellten Studie.

### DAK4EU AUF DEM GLEIS

Vier Kupplungs-Prototypen gehen in den Praxistest: Der DAC4EU-Demonstratorzug kuppelt in mehrmonatigen Testläufen zwölf Wagen auf Versuchsgleisen und in der Klimakammer.

### EDDP STARTET IN BRÜSSEL

Die DAK ist in Europa angekommen: Unter dem Dach von shift2rail nimmt das European DAC Delivery Programme seine Arbeit auf. In sieben Working Groups arbeiten Sektor und Politik an einer europäischen Migrationsstrategie.

### BERLINER ERKLÄRUNG

Die DAK wird auf der europäischen Agenda verankert: Auf ihrem Treffen unter deutscher Ratspräsidentschaft in Berlin erklären die EU-Verkehrsminister die Umsetzung der DAK zu einer Hauptpriorität.

## 2021

### ENTSCHEIDUNG ÜBER KUPPLUNGSSTANDARD

Riesenschritt auf dem Weg zur DAK: Das EDDP entscheidet sich auf Grundlage der DAC4EU-Testergebnisse für die Scharfenberg-Kupplung als einheitlichen Standard.

### TESTFELD RANGIERBAHNHOF

DAC4EU-Zug startet Phase 2: Der Demonstrator erprobt die Praxis auf großen und kleinen Rangierbahnhöfen von Ludwigshafen bis München Nord.

## 2022

### TOP-THEMA DAK

#### AUF 12. VPI-SYMPOSIUM

Der Sektor ist an Bord: 1.250 Teilnehmende informieren sich per Livestream des VPI-Symposiums zum Stand des Projektes.

### TESTZUG STARTET FAHRT DURCH EUROPA

Das DAC4EU-Projekt schickt den Demonstrator auf die Reise: An 24 Waggons wird der ausgewählte Kupplungsstandard EU-weit im Realbetrieb in den kommenden Monaten erprobt – auf der Strecke und auf Rangierbahnhöfen.



# LEISTUNGSTRÄGER SCHIENEN- GÜTERVERKEHR

Der Schienengüterverkehr ist nach dem massiven Aderlass 2020 mit Tempo wieder durchgestartet. 2021 wurden mehr Güter auf der Schiene bewegt als je zuvor. Da geht was – und sogar noch mehr, wenn wir wollen. Voraussetzung sind faire Wettbewerbsbedingungen und ein konsequenter Ausbau des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Schiene.



## Transportleistung wächst deutlich

Der Schienengüterverkehr in Deutschland hat nach dem konjunkturellen Einbruch im ersten Corona-Jahr 2020 wieder Fahrt aufgenommen. Endgültige Zahlen für die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021 hat das Statistische Bundesamt noch nicht veröffentlicht. Die Statistiker gehen aber von einem Wachstum von 13,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr aus. 2020 lag die Verkehrsleistung der Güterbahnen bei 119,8 Milliarden Tonnenkilometern. Bei einem Zuwachs von 13,5 Prozent wären damit 2021 gut 135 Milliarden Tonnenkilometer in Deutschland auf der Schiene befördert worden. Das ist beachtlich und

läge nicht nur weit über dem Ergebnis von 2020 mit 119,8 Milliarden Tonnenkilometern, sondern würde auch ein Wachstum von rund sechs Milliarden Tonnenkilometern gegenüber dem Vorkrisen-niveau abbilden. 2019 betrug die Verkehrsleistung unter Einbeziehung aller EVU 129,1 Milliarden Tonnenkilometer. Hinzu kommt, dass der Indikator Tonnenkilometer das tatsächliche Wachstum womöglich noch zu gering ausweist. Auf der Schiene werden immer weniger schwere Massengüter wie Kohle transportiert, sondern vermehrt leichtere Produkte wie Pakete oder Haushaltsgeräte.

# 2020

119,8 Milliarden  
Tonnenkilometer



# + 13,5 %

# 2021

135 Milliarden  
Tonnenkilometer

### MARKTANTEIL STEIGT MODERAT

Für 2020 hat Destatis den Anteil der Eisenbahn an der gesamten Transportleistung im Güterverkehr mit knapp 18 Prozent ausgewiesen. Noch liegen für das Folgejahr 2021 keine aktuellen Zahlen zur Entwicklung des Marktanteils der Verkehrsträger vor. Die Steigerung der Transportleistung des Schienengüterverkehrs in 2021 lässt vermuten, dass sich sein Anteil am Modal-Split seitdem positiv bewegt hat. Dennoch ist klar: Der Anteil des Schienengüterverkehrs steigt nicht im (klima-)politisch gewollten Maß. Auch in den kommenden Jahren wird das laut Intraplan Consult voraussichtlich nicht der Fall sein. In seiner aktuellen

Mittelfristprognose für das BMDV prognostiziert Intraplan für 2022 einen Modalsplit-Anteil des Schienengüterverkehrs von 18,5 Prozent. Für 2023 werden 18,6 Prozent erwartet. Soll die Zielmarke von 25 Prozent Marktanteil für die Schiene am Transportaufkommen bis 2030 erreicht werden, wäre ab 2024 ein Anstieg von jährlich (!) 0,9 Prozentpunkten nötig. Kaum vorstellbar – es sei denn, die Rahmenbedingungen veränderten sich durch politische Eingriffe. Dazu zählt etwa, die Schiene preislich günstiger zu gestalten oder alle Marktteilnehmer gerecht zu belasten. Gleichzeitig müssten die Kapazitäten auf der Schiene erweitert werden.





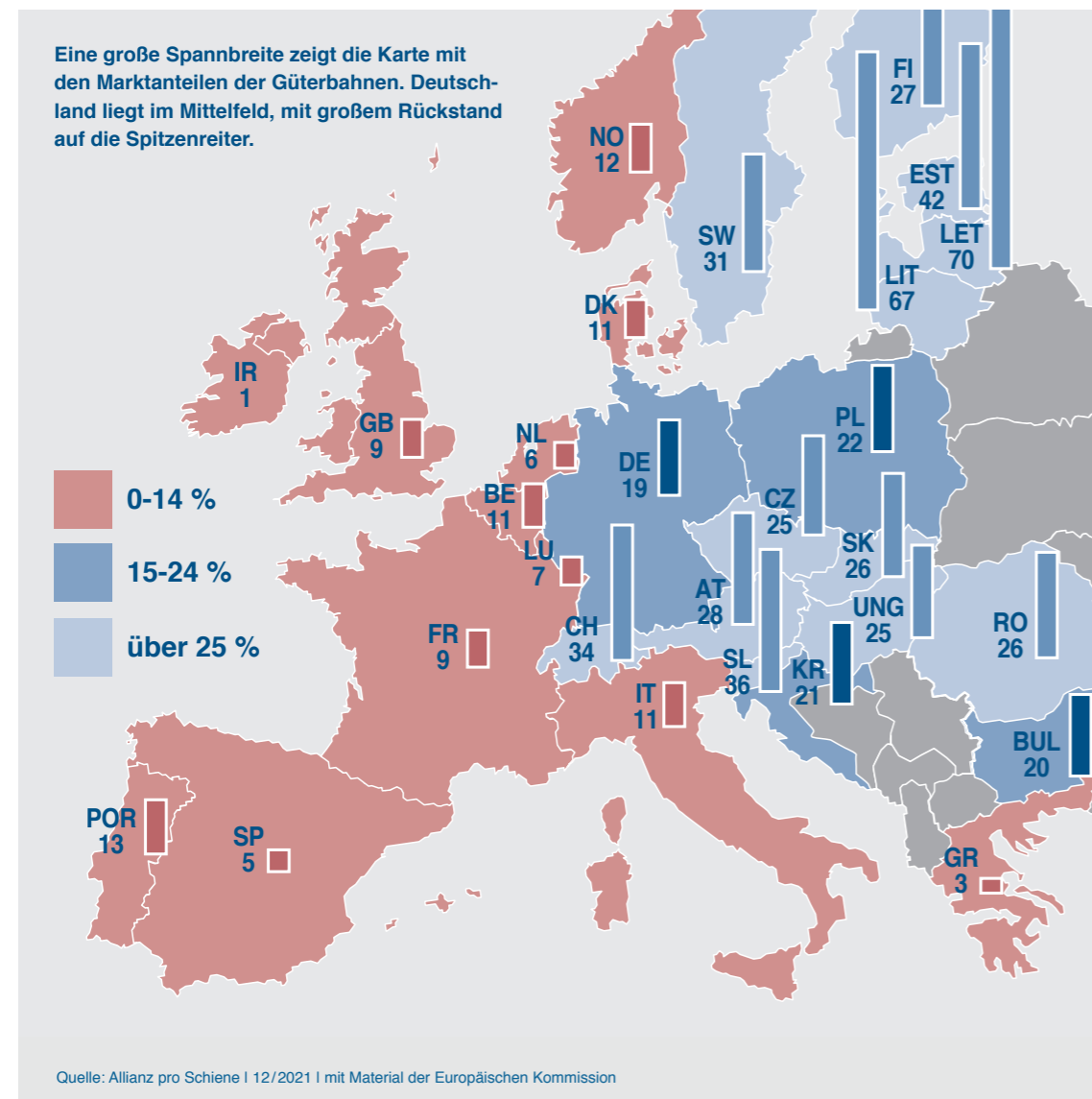
**EUROPÄISCHER VERGLEICH**

Viele unserer europäischen Nachbarn sind uns ein ganzes Stück voraus, was den Marktanteil der Güterbahnen am Güterverkehr angeht. Insbesondere unsere Nachbarn Österreich und Schweiz zeigen seit Jahren, wie Wachstum auf der Schiene geht, und investieren deutlich mehr pro Einwohner

in den klimafreundlichen Verkehrsträger. Mit gutem Ergebnis: Im Vergleichsjahr 2019 kam die Schiene in Österreich auf einen Anteil von 28 Prozent an der Verkehrsleistung und die Schweiz sogar auf 34 Prozent. Deutschland rangiert weit dahinter mit 19 Prozent und liegt damit im europäischen Vergleich gerade einmal im Mittelfeld.

## Marktanteil der Güterbahnen in Europa

**ANTEIL DER VERKEHRSLAISTUNG 2019**



**NADELÖHR INFRASTRUKTUR**

Die Verkehrsleistung auf dem Schienennetz wächst, während das Netz schrumpft. Diese seit Jahren zu beobachtende Entwicklung hat sich auch 2021 nicht wirklich gedreht: 4,2 Kilometer neue Gleisstrecke sind keine Trendwende. Insbesondere dann nicht, wenn man sie zum Straßennetz in Bezug setzt, das im gleichen Zeitraum um rund 10.000 Kilometer wuchs. 21 Streckenabschnitte auf dem deutschen Schienennetz galten 2021 offiziell als überlastet – ein aussagekräftiger Indikator dafür, dass die Schieneninfrastruktur längst an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen ist. Dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen und die damit verbundenen Baustellen auf dem bestehenden Netz verschärfen die Situation aktuell und in den kommenden Jahren.

**ENERGIEPREISE UND ABGABEN BELASTEN**

Gestiegene Energiepreise belasteten 2021 die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen erheblich. Innerhalb nur eines Jahres haben sich die Strompreise verdoppelt. Auch Wettbewerber Straße ist von steigenden Kosten für Treibstoff betroffen – aber nicht in gleichem Maße und nicht unter den gleichen Voraussetzungen. Noch immer werden die Güterbahnen stärker mit Abgaben und Steuern belastet. Sie zahlten laut Berechnungen der Allianz pro Schiene 47 Prozent höhere Energiesteuern, -umlagen und -entgelte.

Deutschland leistet sich den mit Abstand höchsten Bahnstromsteuersatz in der EU und subventioniert gleichzeitig Diesel-Kraftstoff – und das, obwohl die Güterbahnen dreimal energieeffizienter und siebenmal klimaschonender sind als Diesel-Lkw. Das geplante Auslaufen der EEG-Umlage in 2022 ist ein erster und längst überfälliger Schritt in die richtige Richtung. In vielen europäischen Nachbarländern liegt der Steuersatz für Bahnstrom bereits jetzt bei

null. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Energiepolitik müssen die Schiene stärken, um den klimapolitischen Herausforderungen zu begegnen. Dazu gehört auch, Privilegien für den Lkw auf den Prüfstand zu stellen, etwa das „Dieselsteuerprivileg“.

**PREISTREIBER TRASSENENTGELTE**

Die Nutzungsgebühren für die Trassen des deutschen Schienennetzes sind ein Preistreiber für den Schienengüterverkehr. Sie fallen für jeden gefahrenen Kilometer an. Im Gegensatz dazu wird für den Lkw nur auf Autobahnen und Bundesstraßen Maut fällig – und auch nur für Lkw ab 7,5 Tonnen Gewicht. Zu den Maßnahmenpaketen des Masterplans Schienengüterverkehr gehörte deshalb eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte durch den Bund. 2018 wurden die Trassenpreise über diesen Weg annähernd halbiert. Für die Zeit vom März 2020 bis Ende 2021 galt aufgrund der Belastungen durch die Corona-Pandemie eine Sonderregelung, die den Verkehrsträger weiterhin von anfallenden Gebühren entlastete. Es ist erfreulich, dass 2022 nicht wieder auf die volle Gebührenhöhe zurückgeschaltet, sondern zumindest die annähernd hälftige Förderung beibehalten wurde. Diese Regelung gilt nun bis Mitte 2023.

Das BMDV hat die bisherige Wirkung der Trassenpreissenkung evaluieren lassen. Trassenpreissenkung ist ein effizientes Mittel, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern, lautete das Ergebnis der 2022 veröffentlichten Studie von SCI, Ikem und Prognos. Ohne die Förderung wären voraussichtlich 31 Milliarden Tonnenkilometer Transportleistung nicht auf der Schiene, sondern auf der Straße erbracht worden. Der Modal-Split-Anteil hätte in den Jahren 2018 – 2020 um 1,5 Prozentpunkte niedriger gelegen. Die Konsequenz liegt deshalb auf der Hand: Die Trassenpreise müssen über 2023 dauerhaft und verlässlich reduziert werden.



# SICHER UNTERWEGS

Rechtliche Bestimmung und technische Standards definieren Spielräume, in denen sich der Schienengüterverkehr entwickeln kann. Wir sorgen für praxisnahe Lösungen, bewerten Entwicklungen und unterstützen unsere Mitglieder bei der Umsetzung neuer Regularien.



# AVV

## Gute Beziehungen wollen geregelt sein

Der Allgemeine Vertrag zur Verwendung von Güterwagen (AVV) bildet die rechtliche Brücke zwischen EVU und Wagenhaltern. Was vor mehr als 15 Jahren in Selbstorganisation des Sektors entwickelt wurde, regelt auch heute die Verantwortlichkeiten zwischen den Akteuren. In Arbeitsgruppen wird seitdem hart, aber konstruktiv um die Ausgestaltung und Fortentwicklung des Vertragswerks gerungen. Dies hält den AVV in technischer Hinsicht aktuell und passt ihn rechtlich den sich weiter entwickelnden Bedürfnissen der Vertragspartner an. Änderungsanträge werden in der jährlichen Juni-Sitzung des Joint Committee behandelt und beschieden. Sie werden im Anschluss an die derzeit rund 700 Vertragsparteien zum sogenannten Voting versendet. Einstimmig angenommene Änderungen treten in der Regel mit Beginn des Folgejahres in Kraft.

### TRANSPARENZ UND VERBINDLICHKEIT

Die beschriebenen Verfahrensabläufe sind im AVV selbst festgeschrieben. Die Arbeitsabläufe zwischen den involvierten Verbänden (UIC, UIP und ERFA)

und deren Arbeitsgruppen, in denen die Änderungsvorschläge entwickelt und abgestimmt werden, sind hingegen nicht formal geregelt, gleichwohl aber etabliert und gewachsen. Grundsätzlich erwachsen aus der Zusammenarbeit brauchbare und sachgerechte Ergebnisse. Allerdings waren Prozesse auf der Arbeitsebene gelegentlich nicht zufriedenstellend und ausreichend strukturiert. Um diese Abläufe zu verbessern und zu standardisieren, wurden 2021 Verfahren erarbeitet, die für Transparenz und Verbindlichkeit sorgen sollen. Ab der zweiten Jahreshälfte 2022 werden sie die Grundlage für die Zusammenarbeit der Verbände in Sachen AVV bilden.

### ZUSAMMENSPIEL MIT AKTEUREN IM UMFELD

Inhaltlich sind in letzter Zeit vermehrt Fragen im Zusammenhang mit dem Umfeld der Vertragsparteien aufgetreten. Das betrifft besonders mit den Wagenhaltern verbundene ECM, die selbst nicht Vertragsparteien des AVV sein können. Die ECM haben die Verpflichtung, jede Instandhaltungsmaßnahme nach deren Abschluss zu dokumen-



tieren – ganz gleich, ob die Arbeiten im Auftrag des Halters oder des den Wagen nutzenden EVUs durchgeführt wurden. Gelegentlich kommt es hier zu Unschärfen in den Kommunikations- und Berichtspflichten der ausführenden Werkstatt. Im Werkstattalltag ist nicht immer leicht auseinanderzuhalten, wer Auftraggeber einer Reparatur oder Instandhaltungsmaßnahme ist und wer folglich was an wen berichten muss. Ob und welche Präzisierung hier im AVV noch zu verankern ist, wird seit 2021 zwischen den Verbänden diskutiert. Spätestens im kommenden Jahr soll eine Übereinkunft getroffen werden.







## Safety Critical Components: Neuer UIP/VPI-Leitfaden schafft Klarheit

Wer als Entity in Charge of Maintenance (ECM) für die Sicherheit von Güterwagen Verantwortung trägt, muss nicht nur für einwandfreie Instandhaltung sorgen, sondern auch für den Return of Experience (REX). Hier hat die im Juni 2021 in Kraft getretene Fassung der ECM-Verordnung 2019/779 neue Standards gesetzt. ECM sind künftig verpflichtet, jedes Ereignis, das zu einem Unfall führen könnte, über das von der European Railway Agency (ERA) betriebene Informationssystem Safety Alert Information Tool (SAIT) zu melden. Mit der Neufassung der Verordnung wurden auch die sogenannten Safety Critical Components (SCC) eingeführt. Für diese gelten besondere Überwachungs- und Dokumentationspflichten.

### BLAUPAUSE KESSELWAGEN

ECM standen damit vor der Herausforderung, vorab sämtliche sicherheitskritischen Komponenten für ihre unterschiedlichen Wagentypen klar zu definieren. Die Technische Kommission (TK) des VPI hat deshalb vergangenes Jahr am Beispiel eines

Kesselwagens eine anschauliche, gut übertragbare Blaupause erarbeitet, die von den einzelnen ECM zur individuellen Bestimmung von SCC an verschiedensten Wagentypen verwandt werden kann. Der exemplarische Leitfaden macht die neuen Anforderungen in der Praxis handhabbar und bietet Haltern eine gute Grundlage, um auf die eigene Flotte abgestimmte Vorgaben zu erarbeiten.

### LEITFADEN EUROPAAWEIT BEZIEHBAR

Der SCC-Leitfaden wird gemeinsam vom VPI und dem europäischen Dachverband der Wagenhalter UIP herausgegeben. Er liegt mittlerweile in Deutsch, Englisch und Französisch vor und kann von Mitgliedsunternehmen über ihre nationalen Verbände bezogen werden. Die Verfasser haben bei ihrer Arbeit gewissenhaft die von der Working Group 48 des Normungsgremiums CEN/TC 256 vorgegebene Methodik auf den Güterwagen angewendet. Dies attestiert auch die Bewertung des Assessment Body SCONRAIL.

## Normung – Engagement ist gefragt

### DIN-NORMEN BESTIMMEN SPIELRAUM FÜR INNOVATION

Normungsarbeit kommt eine gewichtige Rolle für den Transfer von Innovationen in den Markt zu. Die Arbeit in den entsprechenden Gremien legt die Basis dafür, ob sich eine Technologie in einem auf Interoperabilität angewiesenen Markt wie dem Schienengüterverkehr durchsetzt. Der VPI und seine Mitgliedsunternehmen bringen sich traditionell mit Expertenwissen in die nationalen wie internationalen Gremien zur Festlegung von DIN-Normen ein. VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz ist seit September vergangenen Jahres Mitglied im Vorstand des Vereins für Normung und Weiterentwicklung des Bahnwesens, NWB e.V. Gleichzeitig wurde er in den Beirat des Normenausschusses

Fahrweg und Schienenfahrzeuge, DIN FSF, berufen. Malte Lawrenz übernimmt in beiden Gremien die Vertretung der Wagenhalterinteressen, die bis dahin Jürgen Hüllen, ehemals VTG AG, wahrgenommen hatte.

Mitstreiter für die Arbeit in den verschiedenen Gremien des Normungswesens werden dringend gesucht. Auch hier steht der Generationenwechsel an. Einen guten Überblick zu den Aufgaben finden Interessierte in der Broschüre „Vorsprung durch Technik und Normung“, die vom DIN FSF herausgegeben wird.





# TIV 2021

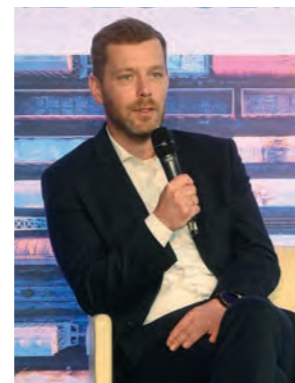
## Fachlicher Input und spannende Podiumsdiskussionen

Die 21. Technische Informationsveranstaltung TIV kam im Juni 2021 als Online-Event direkt aus Hamburg auf die Bildschirme des Publikums. Nachdem die TIV 2020 pandemiebedingt komplett ausgefallen war, sollte die Veranstaltung im zweiten Corona-Jahr auf jeden Fall stattfinden. Die Resonanz auf das hybride Format war gut: Das fachliche Update zu technischen Themen wurde als Livestream bestens angenommen. Mehr als 250 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten sich europaweit zur TIV live zugeschaltet, weitere 200 klickten die Aufzeichnung später auf unserem YouTube-Kanal an.

### NEUES KONZEPT MIT EXPERTENRUNDEN

Neu war in diesem Jahr nicht nur das digitale Format, sondern auch die Konzeption der Veranstaltung als solche. Statt einer Abfolge von Vorträgen mit anschließender Fragerunde setzte die Technische Kommission als Ausrichterin erstmals auf drei Expertenrunden mit anschließender Podiumsdiskussion. Als Themen waren Entwicklungen im Bereich „Radsatz“ und „Digitalisierung“ sowie die Arbeit der TK vom vergangenen Jahr gesetzt worden. Das Konzept ging auf: Der fachliche Input war auf gewohnt hohem Niveau und die anschließenden Podiumsdiskussionen mit Experten spannend. Auch dieses Jahr soll das neue Konzept wieder zum Einsatz kommen – dieses Mal aber vor Publikum und mit anschließendem Netzwerken auf unserem Abendevent.

**Führte durch die Veranstaltung: Jakob Kudlinski, GATX und Leiter der TK des VPI. Karsten Elstner, Kaminski Waggonbau, brachte die Sicht der Werkstätten ein. (v. l. n. r.).**



Diskutierte auf dem Podium und remote mit dem Publikum: die Expertenrunde auf der TIV 2021.



Gab Input zu Digitalisierungsprojekten der Waggonvermieter: Dr. Nico Davids, VTG.





## Die Technische Kommission sorgt für Lösungen



Zu den Kernaufgaben der Technischen Kommission des VPI gehören die Bewertung aktueller Ereignisse im Betrieb sowie die Erarbeitung entsprechender Empfehlungen an Halter und Werkstätten. Im vergangenen Jahr standen auf der Agenda der fünf mehrheitlich digital abgehaltenen Treffen der Kommission vor allem folgende Themen:

- Anschriften auf Güterwagen
- Safety Critical Components in der Neufassung der ECM-Verordnung
- Unfall auf der Storebælt-Brücke im Kombi-Verkehr
- Meldungen aus Italien zu Auffälligkeiten bei feststehenden Kompositbremsen

Die Protokolle der TK-Sitzungen nebst Anlagen finden Sie im Mitgliederbereich online unter: <https://www.vpihamburg.de/ueber-uns/mitgliedschaft/technische-kommission>



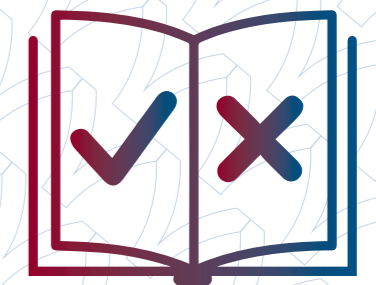
### Zusammen

Bezüglich des Unfalls auf der Storebælt-Brücke sowie der Bremsthematik in Italien ging es weniger um Vorschläge oder Beschlüsse aus dem Kreis der TK, sondern um die Zusammenarbeit mit den federführenden nationalen und europäischen Gremien, insbesondere mit der JNS task force. Ziel war es, europaweit abgestimmte Lösungen zu finden.



### Vorsicht

Beim Thema Anschriften an Güterwagen gelang es, eine gemeinsam getragene Regelung zu finden. Im Kern drehte es sich um die Frage, auf welche Wagentypen Warnhinweise auf Hochspannung nötig sind, damit Stromschläge infolge unerlaubten Bekletterns verhindert werden.



### SCC

Die Diskussion um die Bestimmung zu Safety Critical Components in der Neufassung der ECM-Verordnung mündete in die SCC-Guideline, die von VPI/UIP herausgegeben wird.



# INSTANDHALTUNG EUROPÄISCH DENKEN

Die Aufbauphase liegt hinter ihr: Seit drei Jahren ist unsere Servicegesellschaft, die European Rail Service GmbH (VERS), im Einsatz für Wagenhalter, ECM und Werkstätten. Das Team hat die europäische Ausrichtung seines Kernprodukts „VPI European Maintenance Guide“ (VPI-EMG) erfolgreich vorangetrieben und gleichzeitig Serviceleistungen ausgebaut.

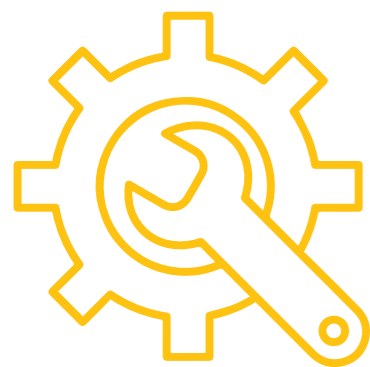


# ERFOLGSSTORY VPI-EMG

## Das haben wir 2021 bewegt

### 500 BEZIEHER

Der als Brancheninitiative gestartete Maintenance Guide ist eine echte Erfolgsstory. Im Februar 2022 konnte die VERS mit der Voith-Group den 500sten Bezieher des VPI-EMG begrüßen. Die Empfehlungen für die Instandhaltung von Güterwagen haben sich als europaweiter Standard etabliert und werden 15 Jahre nach Erstauflage in 26 Ländern bezogen.



Heute gehören beinahe alle großen und kleineren Wagenhalter in Europa zu den Beziehern des VPI-EMG. Der modular aufgebaute Maintenance Guide dient ihnen beziehungsweise ihren Entities in Charge of Maintenance (ECM) als Grundlage für ihr Instandhaltungsregelwerk. In den vergangenen Jahren ist ein europaweites Netz von über 200 Werkstätten und mobilen Serviceteams hinzugekommen, die den Maintenance Guide nutzen. Zu ihnen zählen auch die Werkstätten der DB und der SNCF.

#### STETIG IN ENTWICKLUNG

Technische Standards verändern sich – und mit ihnen der VPI-EMG. Die Empfehlungen zur Instandhaltung werden stetig überarbeitet und um neue Module erweitert. Wichtig ist dabei der Blick durch die internationale Brille, denn der Maintenance Guide soll technische Spezifika europaweit abbilden. Die VERS hat sich deshalb auch im vergangenen Jahr bemüht, Experten aus ganz Europa einzubinden. Der Prozess



ist seit Gründung der VERS 2019 vorangeschritten. Mittlerweile macht sich bemerkbar, dass es zunehmend weniger nationale Besonderheiten oder Komponenten gibt, die Einfluss auf die Instandhaltung haben. Die europäischen Wagenhalter und ECM greifen verstärkt auf vergleichbare Komponenten oder gleiche Lieferanten zurück.

### 11 MODULE

umfasst unser Maintenance Guide aktuell – von „Radsätze“ über „Zerstörungsfreie Prüfung“ hin zu „Elektronischer Datenaustausch“. Neu oder verstärkt Aufnahme in den VPI-EMG sollen in Zukunft die Themenfelder Digitalisierung, Sensortechnik und die Digitale Automatische Kuppelung finden – aber auch Fragen der beruflichen Anforderungen und der beruflichen Qualifikation zur Instandsetzung von Güterwagen.

#### VERS-APP INTEGRIERT

Im vergangenen Jahr wurde das Modul 08 zum elektronischen Datenaustausch in die Module 08A und 08B aufgeteilt – ein notwendiger Schritt vor dem Hintergrund der Einführung der neuen App VERS-Tool im Jahr 2021. Modul 08B beschreibt nun die Einführung und Handhabung dieser App. Modul 08A ist weiterhin der Definition der digitalen Schnittstelle zum Datenaustausch zwischen der ECM 3 und ECM 4 gewidmet.

#### MODUL WAGENAUFBAUTEN ÜBERARBEITET

Neu veröffentlicht wurde in 2021 das Modul 03 zu Wagenaufbauten und Tanks. In der Neufassung sind allgemein gehaltene Regelungen nunmehr spezifischen Vorgaben für Wagengattungen gewichen. Gleichzeitig wurde im Zuge der Überarbeitung ein neuer Ansatz erprobt: Aus den Vorgaben verschiedener ECM zum Thema sind die gemeinsamen Grundlagen herausgearbeitet und zur Grundlage der Empfehlungen zusammengeführt worden.

## NEUES REDAKTIONSTOOL

Parallel zur inhaltlichen Weiterentwicklung hat die VERS im vergangenen Jahr die Umstellung auf ein neues Redaktions-Tool angeschoben. Damit sollen die technischen Dokumentationen des mittlerweile äußerst umfangreichen VPI-EMG auf einem professionellen XML-Redaktionssystem erstellt und bearbeitet werden können.

Alle Module des VPI-EMG sollen bis Ende des Jahres in eine XML-Struktur überführt sein, damit sowohl die Erstellung als auch die Ausgabe leichter zu handhaben ist. Zudem ermöglicht die XML-Struktur, moderne Online-Formate auszuspielen. Die über 500 Bezieher sollen jederzeit störungsfrei Zugriff auf den VPI-EMG haben.





# QUALITÄT

## Fachtechnische Begutachtung von Werkstätten

Ein wesentlicher Bestandteil des Serviceangebots der VERS sind Fachtechnische Begutachtungen (FtB) von Werkstätten. Die ECM der Wagenhalter sind europaweit auf eine fachgerechte Instandsetzung ihrer Güterwagen angewiesen. Mit einem Netz von über 200 auditierten Werkstätten und Servicestellen sorgt die VERS für Verlässlichkeit: In diesen Werkstätten können sämtliche Prüf- und Wartungsschritte auf Basis der Vorgaben des VPI-EMG durchgeführt werden. Damit bietet sie einen wichtigen Baustein, der den ECM die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen an ihr Instandhaltungsmanagement ermöglicht. Für Werkstätten ist ein erfolgreiches Audit ein Nachweis ihrer Qualität.

### AUDITS UNTER CORONA-BEDINGUNGEN

Im ersten Corona-Jahr 2020 hatte sich eine zweistellige Zahl an Audits aufgestaut, die aufgrund von Lockdowns und Reisebeschränkungen nicht durchgeführt werden konnten. Was damals noch keiner ahnte: Auch 2021 mussten die FtB wieder unter erschwerten Bedingungen der Pandemie stattfinden. Dennoch ist es gelungen, die Mehrzahl der 2020 verschobenen Begutachtungen nachzuholen und auch die Mehrzahl der regulär anstehenden durchzuführen. Meist waren Reisen

und Werkstatt-Begehungen unter Einhaltung der Corona-Regeln wieder möglich.

### REMOTE ALS TEMPORÄRE LÖSUNG

Das galt aber nicht durchgängig und nicht für alle Standorte. Die VERS ist daher im Jahr zwei der Corona-Pandemie neue Wege gegangen: Wo Audits nicht persönlich vor Ort durchgeführt werden konnten, wurden Remote-Audits statt einer Begehung der Werkstatt angeboten. Dabei führt ein Mitarbeitender der Werkstatt den Auditor digital durch das Werk, Dokumente und Unterlagen werden per Videokonferenz überprüft. Waren die Ergebnisse zufriedenstellend, wurde eine Freigabe für ein Jahr erteilt. Für die reguläre fünfjährige Freigabe muss dann allerdings im Folgejahr ein Hauptaudit vor Ort nachgeholt werden.

Im Einzelnen umfassten die insgesamt 140 Begutachtungen im vergangenen Jahr:

- 65 Fachtechnische Begutachtungen
- 40 Zwischenaudits
- 23 Kombi-audits (FtB + ECM-Zertifizierung)
- 4 Nachbegutachtungen
- 2 Erweiterungsaudits
- 6 Remoteaudits

## Auditoren der VPI European Rail Service GmbH

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

### NEU

Aufgenommen in den Kreis der Auditoren wurde 2021 Thomas Barleben, der seine drei Prüfaudits sowie den Lehrgang zum Lead-Auditor erfolgreich abgeschlossen hat. Ein gutes Dutzend der erfahrenen Kollegen hat die Qualifikation zum Lead-Auditor in 2021 und 2022 ebenfalls erfolgreich durchlaufen.

### NACHBEGUTACHTUNGEN IM FÜNF-JAHRES-RHYTHMUS

Anfang 2020 hatte die VERS damit begonnen, den Rhythmus der Überprüfung erteilter Werkstatt-Freigaben, sogenannter „Nachbegutachtungen“, umzustellen. Dieser Prozess wurde jetzt abgeschlossen. Statt nach drei steht nun nach fünf Jahren eine große Wiederholungsprüfung in FtB-Werkstätten an. Gleichzeitig wurde ein verpflichtendes jährliches Zwischenaudit eingeführt. Im Ergebnis wird die Einhaltung der vorgeschriebenen Standards damit engmaschiger geprüft.

### ERSTE MATRIXZERTIFIZIERUNG

Erstmals hat die VERS im vergangenen Jahr im Ausland eine Matrixzertifizierung durchgeführt: Die SNCF in Frankreich erhielt eine Freigabe für ihre zahlreichen mobilen Instandhaltungs-Stützpunkte und einige Werkstätten. Nach Frankreich folgte Anfang 2022 die Matrixzertifizierung von SweMaint in Schweden.



# Instandhaltung europäisch denken

# 206

Aktuell arbeiten  
Werkstätten in 19 europäischen  
Ländern nach den Vorgaben des  
VPI European Maintenance Guide.



# 500

Mehr als  
Halter, ECM und Werkstätten aus  
26 Ländern beziehen den VPI-EMG.

Von Schwedisch über Serbo-  
kroatisch bis zu Spanisch:  
Der VPI-EMG ist in

# 13

Sprachen verfügbar.

# 814



Seiten umfassen die Empfehlungen des  
VPI-European Maintenance Guide. Sie  
haben sich als europaweiter Standard  
für die Instandhaltung etabliert.

## AUSGEZEICHNET: VERS-QUALITÄTSMANAGEMENT

Zielgerichtet, planvoll und systematisch – das Qualitätsmanagementsystem der VERS entspricht voll den Anforderungen der ISO-Norm 9001:2015. Das hat die SystemCERT nach einem intensiven Audit attestiert und im Juli 2021 mit seiner Zertifizierungsurkunde bekundet. Das Team der VERS stellt hohe Anforderungen an die Qualität seiner Angebote, mit denen es Wagenhalter und Werkstätten unterstützt. Die Zertifizierung nach ISO 9001 hat diesen Anspruch bestätigt. Darüber hinaus war es für das gesamte Team eine wichtige Erfahrung, bei einem Audit auf der anderen Seite zu stehen und abschließend sagen zu dürfen: mit Bravour bestanden.



## QUALIFIKATIONSOFFENSIVE

Im vergangenen Jahr hat die VERS ein umfangreiches Aus- und Weiterbildungsprogramm für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für externe Werkstattauditoren angestoßen. Die Angebote richteten sich an neu eingestellte Mitarbeiter eben-

so wie an erfahrene Kolleginnen und Kollegen. Erfolgreich abgeschlossen wurden 2021 Fort- und Weiterbildungen zum Schweißfachingenieur, zum Lead beziehungsweise Internen Auditor ISO 9001 sowie zum Datenschutz- und zum Gefahrgutbeauftragten.



# DAS TEAM

wächst mit den Aufgaben

Die VERS hat sich 2021 erneut personell verstärkt, um sich für die Zukunft gut aufzustellen. Vier junge Ingenieure sind zum Team dazugestoßen. Sie bringen sowohl beste Hochschulabschlüsse als auch besondere Qualifikationen und Erfahrungen mit, die das Team gut ergänzen.

## GENERATIONSWECHSEL GUT VORBEREITET

Das VERS-Team in der Mattentwiete umfasst mittlerweile neun Kolleginnen und Kollegen. Damit ist der Personalaufbau weitestgehend abgeschlossen. Bei den Neueinstellungen im vergangenen Jahr wurde bewusst darauf geachtet, junge Ingenieure in die VERS zu holen. In den kommenden Jahren werden mehrere erfahrene interne und externe Mitarbeiter das Rentenalter erreichen und ihre Aufgaben abgeben. Das gilt besonders für den Kreis der Auditoren, die Fachtechnische Begutachtungen vornehmen. Die Nachwuchskräfte werden von der VERS für ihre Aufgaben über einen längeren Zeitraum in die Besonderheiten der güterwagentypischen Regelwerke und technischen Anforderungen eingewiesen und können dabei von den Erfahrungen und dem Fachwissen der älteren Kollegen profitieren.

## BEN KRAUSE

verfügt über eine ausgeprägte IT-Affinität. Er wird sich vor allem bei Themen rund um die Digitalisierung einbringen.

## JI JIN

besitzt die Zusatzausbildung als Schweißfachingenieur und verfügt über mehrjährige Erfahrung im Bereich „Zerstörungsfreie Prüfung“.

## ABDELALI WADEH

spricht fließend Französisch und wird eine Lücke in der Betreuung von Werkstätten und Haltern in Frankreich füllen.

## MARVIN LENSCH

bringt als Ingenieur und Kfz-Meister profunde Kenntnisse von Werkstattprozessen mit.



Ji Jin

Ben Krause

Abdelali Wadeh

Marvin Lensch



## VERS APP

ECM und Werkstätten haben immer wieder den Wunsch nach einem digitalen Datenaustausch auf Basis des VPI-EMG Modul 08 geäußert. Die VERS hat im Frühjahr 2021 dem Markt ein passendes Angebot vorgelegt: das VERS-Tool. Die App-Lösung ermöglicht eine schnelle digitale Datenaufnahme und die automatische Generierung von Betriebsfreigabe, Radsatz-Instandsetzungsblatt, Radsatzmeldung als PDF-Dokument. Außerdem bietet sie XML-Files für den digitalen Datenaustausch. Großen Wert wurde darauf gelegt, dass die App online wie offline betrieben werden kann. Damit ist sie auch für mobile Serviceeinsätze nutzbar.

Im Rahmen der App-Einführung wurde bereits Ende 2020 eine erste Welle von Schulungen in fünf Sprachen durchgeführt. Über 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben das Online-Angebot wahrgenommen. Dieses Jahr soll erneut ein Online-Schulungsangebot aufgelegt werden, das sowohl über die Vorteile und Möglichkeiten dieses Tools informiert als auch ganz praktisch die Anwendung erklärt. Dabei wird bereits auf die ersten Praxiserfahrungen Bezug genommen, die Nutzerinnen und Nutzer mit diesem Tool gemacht haben.

## VERS-Schulungsprogramm

Das VERS-Schulungsprogramm ist breit aufgestellt und reicht von den Themen „Allgemeiner Verwendungsvertrag“ über „Radsatz“ bis hin zu „Zerstörungsfreie Prüfung“. Wie schon in 2021 konnte das gut nachgefragte Programm auch 2020 nur eingeschränkt stattfinden. Einige geplante Schulungstermine mussten in der ersten Jahreshälfte pandemiebedingt abgesagt werden. Ab Jahresmitte war es möglich, das bewährte Konzept von Präsenzveranstaltungen mit Praxis- und Theorie-Teil in dieser Form wieder aufzunehmen. Doch schon im Dezember mussten Veranstaltungen vor Ort erneut zurückgefahren werden. Für 2022 sind entsprechend viele Präsenztermine vorgesehen – und werden hoffentlich wie geplant stattfinden können. Begleitend sollen Webinare Teil des Schulungsprogramms bleiben, etwa zum VERS-Tool. Neu im Programm war 2021 eine

Schulung zum Thema „Der Radsatz – Modul 04“, die als Präsenzformat im Waggonwerk Brühl stattfinden konnte. Das zweitägige Seminar vermittelte fundiert die nötige Theorie und veranschaulichte die Inhalte mit Beispielen aus der Praxis. Die ausgebuchte Veranstaltung stieß auf ausgesprochen positive Resonanz bei den Teilnehmenden und soll auch 2022 angeboten werden.

### ANMELDUNGEN ÜBER DIE WEBSITE

Seit 2021 können Interessierte sich direkt über die Website [www.vpi-vers.eu](http://www.vpi-vers.eu) zu den Schulungen der VERS anmelden. Davon wird rege Gebrauch gemacht: Beliebte Formate sind innerhalb von 36 Stunden ausverkauft.



## Neuaufgabe CEF-Konsortium

Anfang 2022 hat die VERS zum zweiten Mal erfolgreich ein Konsortium für Wagenhalter aufgesetzt, das die Beantragung von CEF-Fördermitteln für die Umrüstung auf Flüsterbremsen ermöglicht. Mindestens 4.000 Wagen für jeden Antragsteller lautet die Vorgabe des EU-Programms. Gemeinsam bringen die neun beteiligten Unternehmen aus Ost- und Mitteleuropa nun rund 5.300 Wagen zusammen. Über 1,3 Millionen Euro Fördermittel stehen in Aussicht. Die umfangreichen Antrags-

formalitäten für eine erfolgreiche Teilnahme sind erstellt. Damit ist die erste große Hürde für eine erfolgreiche Teilnahme genommen. Inhaltlich geht es darum, auch solche Wagen zügig auf lärmarme Bremstechnik umzurüsten, deren Einsatz außerhalb von Deutschland durch das Wirksamwerden der TSI Noise erst 2024 eingeschränkt ist. Die Wagen sollen möglichst schon vor dem Stichtag wieder freizügig im In- und Ausland einsetzbar sein.



# GUT AUFGESTELLT



Was 2020 vielfach noch Neuland war und mit Tempo aufgesetzt werden musste, ist inzwischen gelebter Alltag: Videokonferenzen statt Präsenzmeetings, Kooperation aus dem Homeoffice heraus oder Veranstaltungen per Livestream. Unseren Auftritt im digitalen Raum haben wir im vergangenen Jahr weiter ausgebaut und verbessert. Dazu zählen etwa der Relaunch unserer Homepage und der Aufbau unserer Aktivitäten auf den Social-Media-Kanälen. Stetig steigende Mitgliederzahlen bestätigen den Kurs des Verbandes.



## Kommen auch digital gut an: VPI-Symposium und TIV



Die TIV 2021 fand auch als Livestream ein interessiertes Publikum.

Die beiden großen jährlichen Veranstaltungen des Verbandes, das VPI-Symposium und die Technische Informationsveranstaltung (TIV) kamen 2021 erneut als Livestream zum Publikum. Das digitale Format war pandemiebedingt alternativlos. Als Verband haben wir uns darauf konzentriert, die Vorteile zu nutzen – mit einem professionellen Veranstaltungsablauf, der die Zuschauenden am Bildschirm sowohl durch technisch einwandfreie Übertragung als auch mit einem passenden Veranstaltungskonzept überzeugte. Unser Symposium im Januar 2022 zum europäischen Thema DAK haben wir erstmals simultan ins Englische übersetzen lassen. Hohe Klickzahlen – auch aus dem Ausland – bestätigten, dass das Konzept aufging.

### **PERSÖNLICHE BEGEGNUNG BLEIBT TRUMPF**

Grundsätzlich wird der Verband jedoch weiter auf Präsenzveranstaltungen setzen. Virtuelle Formate können den persönlichen Austausch und das Netzwerken im direkten Kontakt nicht ersetzen. Inwiefern Streaming ein begleitendes Angebot sein kann, werden wir für die Zukunft prüfen.

Der Sektor hatte Fragen, die Experten standen Rede und Antwort auf dem 12. VPI-Symposium zur DAK.





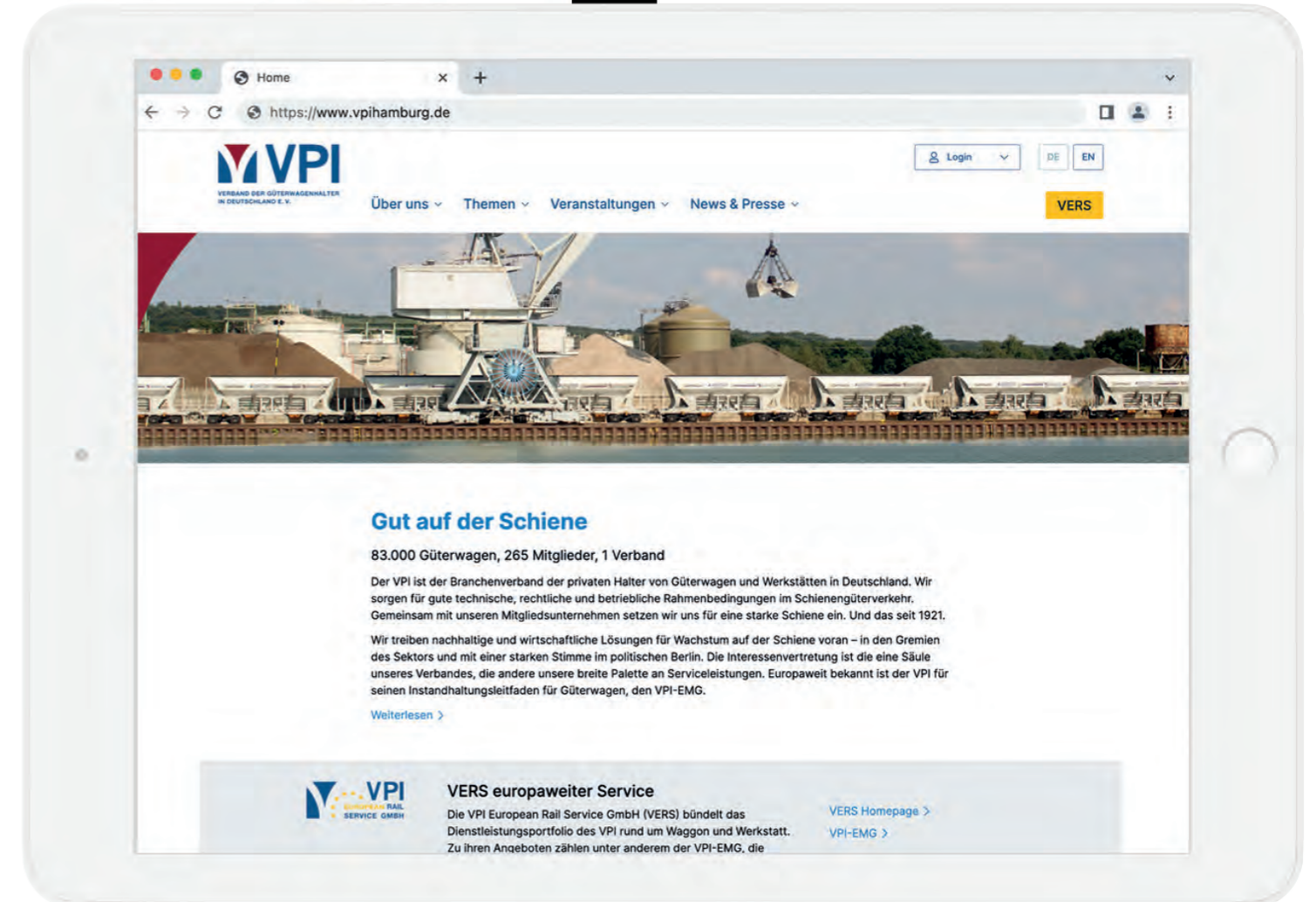
# Neuer Look, neue Struktur: Relaunch des Webauftritts

Das Team von VPI und VERS hat gemeinsam mit einer Agentur den Web-Auftritt des Verbandes und der Servicegesellschaft neu aufgesetzt. Wer schon einmal eine Internetseite mitentwickelt hat, der weiß: Selbst wenn man sich Profis an Bord holt, ist das ein dickes Brett und viel Arbeit. Wir haben uns intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, welche Informationen unsere Nutzerinnen und Nutzer vordringlich brauchen und wie sie mit wenigen Klicks zum Ziel gelangen. Schließlich galt es, ein neues Design festzulegen, damit die funktionale Website auch ansprechend aussieht. Eine besondere Herausforderung war die Integration unserer großen Datenbank zu den Services rund um den VPI-EMG, die jederzeit sicher und stabil laufen muss.

Das Ergebnis sehen Sie inzwischen im Netz. Der Auftritt kommt optisch frischer daher und ist gleich-

zeitig klar strukturiert. Der „Mobile First“-Ansatz sorgt beim Aufruf über kleine Geräte für eine einfache Navigation. Mit nur wenigen Klicks finden die Userinnen und User jetzt unkompliziert alle Informationen zum Verband, zu unseren Serviceleistungen VPI-EMG und Fachtechnische Begutachtung sowie zu den Schulungsangeboten der VERS. Die Anmeldung zu Veranstaltungen und Schulungen ist bereits seit vergangenem Jahr online möglich. Im nächsten Schritt werden wir Online-Anträge zu VPI-EMG und Fachtechnischen Begutachtungen möglich machen.

Wir freuen uns über die durchweg positive erste Resonanz auf den neuen Auftritt. Feedback und Anregungen sind weiter willkommen, denn wir werden den Auftritt beständig fortentwickeln. Digitalisierung ist nicht nur für den Sektor, sondern auch für uns als Dienstleister ein permanenter Prozess.



## BEIM RELAUNCH DER VPI/VERS-WEBSITE SIND WIR IN SECHS SCHRITTEN VORGEGANGEN:

1. Inhaltliche Konzeption festlegen.
2. Stilvorlagen erstellen, um das richtige Design zu finden.
3. Endgültiges Look-and-Feel für die Benutzeroberfläche und Komponenten festlegen.
4. Navigationsstruktur aufbauen und die einzelnen Seitenstrukturen skizzieren.
5. Komponenten entwickeln, die für die Seiten als Bausteine eingesetzt werden können.
6. Seiten aufsetzen, die den Best Practices und Standards in Sachen Zugänglichkeit und Sicherheit entsprechen.



**VPI JETZT AUF** 

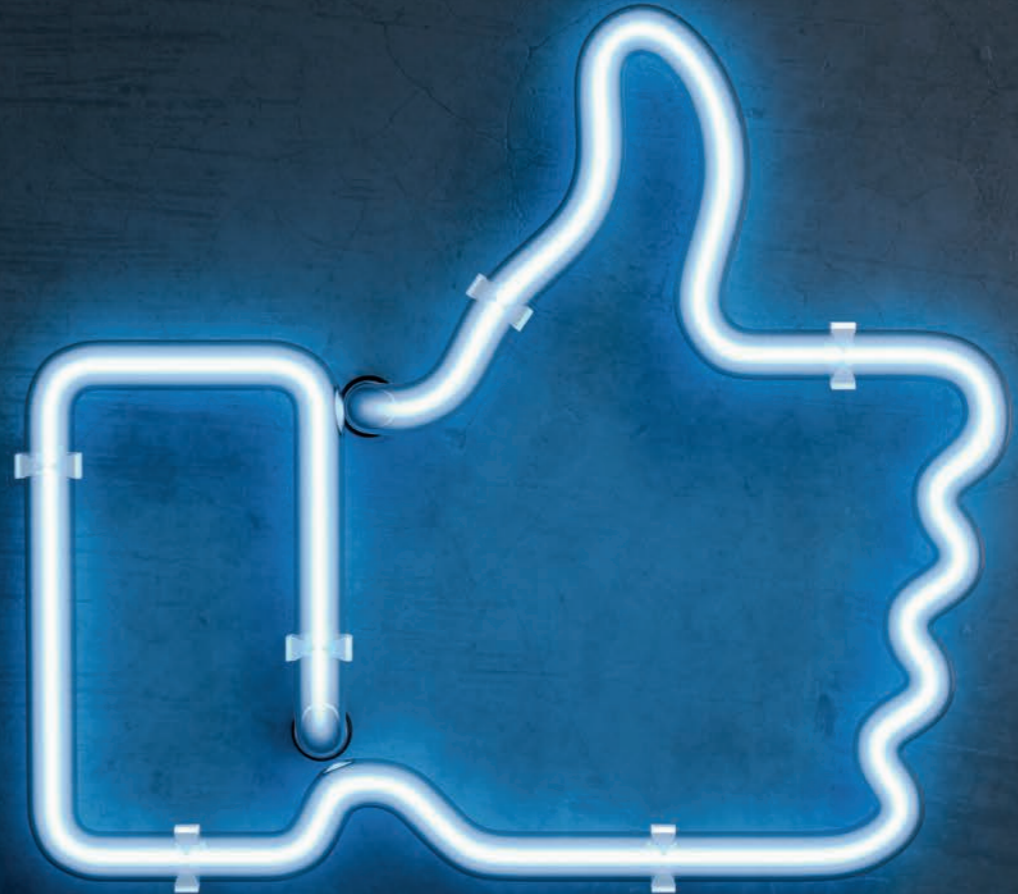
Im Juni 2021 starteten wir auf LinkedIn mit unserem ersten Post. Bereits ein halbes Jahr später konnten wir unseren 1.000sten Follower begrüßen! Und es werden wöchentlich mehr. Unsere kurzen Nachrichten stoßen auf Interesse: Neuigkeiten aus Sektor und Verband, Entwicklungen ebenso wie unsere Positionen und Forderungen. Die zahlreichen Likes bestätigen, dass unsere Botschaften den Nerv der Branche treffen. Auch über die Serviceangebote der VERS informieren wir regelmäßig auf diesem Kanal. Falls Sie uns noch nicht folgen: Einfach auf der LinkedIn-Seite des VPI auf den „Folgen“-Button klicken. Gut möglich, dass Sie die oder der 1.500ste werden.



**You Tube**

**LIVE UND IN FARBE: VPI**

Schon etwas länger ist der VPI auf YouTube präsent. Mit dem Streaming unserer jährlichen Veranstaltungen „VPI-Symposium“ und „Technische Informationsveranstaltung TIV“ hat dieser Kanal für den Verband an Bedeutung gewonnen. Die Aufzeichnungen beider Events fanden eine wachsende Zahl an Interessierten. Allein das Symposium zur DAK vom Januar 2022 wurde in den ersten drei Monaten nach Veröffentlichung von über 1.500 Userinnen und Usern angeklickt. Auch die VERS betreibt seit 2021 einen eigenen YouTube-Kanal, auf dem sie Schulungsvideos ausstrahlt.





## Zahl der Mitglieder steigt weiter

Wächst und gedeiht – auf diese Formel könnte man die Entwicklung des Verbandes in den letzten zehn Jahren bringen. Die Zahl der Mitglieder hat sich seit 2010 mehr als verdoppelt. Zum Jahresende 2021 verzeichnete der VPI 265 Mitgliedsunternehmen. Das ist ein Zuwachs von weiteren fünfzehn Mitgliedern gegenüber dem Vorjahr.

Ein Verzeichnis aller Mitglieder finden Sie unter:

<https://www.vpihamburg.de/ueber-uns/mitgliedschaft/mitgliederliste>

## Neue Mitgliedsunternehmen

NEUMITGLIEDER 2021
Schienenfahrzeugbau Wittenberge GmbH Werk Eberswalde, Eberswalde
Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH, Zeitz
NeSA Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH, Rottweil
United Wagon Europe GmbH, Niesky
Global Wagon Services Duda & Tekin GbR, Hürth
RailfixX GmbH, Witten
railaid rosendahl GmbH, Berlin
MATISA Matériel Industriel S.A., Crissier (CH)
STRABAG Rail Fahrleitungen GmbH, Berlin
NYMWAG CS a.s., Nymburk (CZ)
Dellner GmbH, Ubstadt-Weiher
ZOS Vrutky a.s., Vrutky (SK)
KAF Falkenhahn Bau AG, Kreuztal
Willke Logistics GmbH, Ludwigslust
DB Fahrwegdienste GmbH, Karlsruhe

## Wagenpark der Mitglieder

WAGENGATTUNGEN NEU	WAGENZAHL 31.12.2021	IN %
Kesselwagen	41.709	50 %
Davon		
ohne RID-Klasse	752	
RID-Klasse 2	12.579	
RID ohne Klasse 2	28.378	
Schüttgut- und Kastenwagen	13.595	16 %
Davon		
offene/gedckte Schüttgutwagen	9.102	
Staubgutwagen	2.995	
sonstige Güterwagen	1.498	
Sonstige Güterwagen	27.848	33 %
Davon		
Autotransportwagen	2.416	
Intermodalwagen	5.286	
Flachwagen	6.958	
Coils und Sonstige	13.188	
<b>Gesamt</b>	<b>83.152</b>	<b>100 %</b>



# **GREMIEN UND VERZEICHNISSE**



Die Mitgliedsunternehmen des VPI sind engagiert – sowohl in den Organen des Verbandes als auch in den zahlreichen Arbeitsgruppen und Gremien des Sektors. Auf den folgenden Seiten finden Sie eine Übersicht über die Vertreterinnen und Vertreter, die hier aktiv sind, eine Auflistung der Mitgliedsunternehmen des Verbandes sowie die Ansprechpartnerinnen und -partner in der Geschäftsstelle des VPI.



## Beiratsmitglieder






### MITGLIEDER

 <b>Dr. Thorsten Bieker*</b> (stellvertr. Vorsitzender) BASF SE, Ludwigshafen	 <b>Malte Lawrenz* (Vorsitzender)</b> VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V., Hamburg
 <b>Johann Feindert* (stellvertr. Vorsitzender)</b> GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)	 <b>Dr. Franz Merath</b> Evonik Resource Efficiency GmbH, Hanau
 <b>Olaf Feldbinder</b> Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg	 <b>Jan-Hendrik Redmann</b> Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg
 <b>Udo Hamann</b> Aretz GmbH & Co. KG, Krefeld	 <b>Peter Reinshagen*</b> ERMEWA SA, Paris-Berlin
 <b>Jürgen Hüllen (bis Mitte 2021)</b> VTG Aktiengesellschaft, Hamburg	 <b>Carsten Schiering*</b> (stellvertr. Vorsitzender) TRANSWAGGON GmbH, Hamburg
 <b>Torben Knief</b> BP Europa SE, Bochum	 <b>Ulrich Swertz* (stellvertr. Vorsitzender)</b> ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
 <b>Matthias Knüpling*</b> VTG Rail Europe GmbH, Hamburg	 <b>Ines Villmann-Doll*</b> INVEHO Deutschland GmbH, Brandenburg an der Havel
 <b>Dr.-Ing. Günter Köhler</b> Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum	 <b>Sven Wellbrock* (stellvertr. Vorsitzender)</b> VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

\* Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses

Alle Informationen zu den Organen finden Sie online unter:  
<https://www.vpihamburg.de/ueber-uns/organe>

### STÄNDIGE GÄSTE

 <b>Joachim Berends</b> Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Köln	 <b>Gilles Peterhans</b> UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l., Brüssel (BE)
 <b>Dirk Flege</b> Allianz pro Schiene e. V., Berlin	 <b>Andreas Witoszynskyj</b> Mineralölvirtschaftsverband e. V. (MWV), Berlin
 <b>Jörg Roth</b> Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI), Frankfurt/Main	


## Technische Kommission

### MITGLIEDER DER TECHNISCHEN KOMMISSION

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

\* Ständiger Gast im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss

### STÄNDIGE GÄSTE DER TECHNISCHEN KOMMISSION

 <b>Rainer Kogelheide</b> Kogelheide-Consult, Hamburg	 <b>Joachim Wirtgen</b> Geschäftsführer VERS, Hamburg
--	--



## Vertretung in Arbeitsgremien

NR.	TITEL ARBEITS-GRUPPE/GREMIUM	VPI-VERTRETER	THEMEN/INHALTE
<b>1. Branchenbeziehungen</b>			
1.1	MWV Arbeitsgruppe Kesselwagen	Lawrenz, Fehr (VPI)	Austausch mit einem wichtigen Nachfrager nach Kesselwagen zu allen Themen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Kesselwagen
1.2	VCI AG Bahntransport	Lawrenz (VPI)	Austausch zu innovativen Ansätzen beim Eisenbahngüterwagen und Sicherheitsfragen

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

NR.	TITEL ARBEITS-GRUPPE/GREMIUM	VPI-VERTRETER	THEMEN/INHALTE
<b>3. AVV</b>			
3.1	VPI-Spiegelgruppe AVV	Swertz (ORV), Hamann (ARETZ), Zander (TWA), Brozy (On Rail), Münster (VTG), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen des VPI zu AVV-Fragen
3.2	Internal UIP-GCU WG	Bouters (ATIR Rail), Münster (VTG), Brozy (On Rail), Fehr (VPI)	Erarbeitet Positionen der UIP zu AVV-Fragen
3.3	Gemeinsames Komitee des AVV	Lohmeyer (VTG), Co-Chairman, Fehr (VPI), Rapporteur/beide für UIP	Erarbeiten von AVV-Regelungen

<b>4. Werke</b>			
4.1	VPI-AG Werke	Villmann-Doll (INVEHO FWN), Elstner (Kaminski), Toschka (NRS), Silzer (RailMaint), Erpelding (CFL), Odler (ŽELOS), Welling (F. Kiffe), Hunecke (WWB)	Austausch über alle Themen, die Zusammenarbeit zwischen Halter/ECM und Werkstätten betreffend, z. B. Standard-Leistungsbeschreibungen, Zu- und Rücklauf, Instandhaltungsvorschriften, Zertifizierungen und Konformitätsbewertungen, Abstimmen gemeinsamer Positionen

<b>5. Datenaustausch</b>			
5.1	VPI-Lenkungskreis „Modul 08“	Reinshagen (ERMEWASA), Feindert (GATX), Schiering (TWA), Elstner (Kaminski), Villmann-Doll (INVEHO FWN), Lawrenz (VPI), Hommels (PP), Vaerst (WASCOSA AG)	Überarbeitung des bisherigen VPI-Standards mit dem Ziel einer höheren Marktdurchdringung

<b>6. Lärm</b>			
6.1	Sektor AG Lärm	Lawrenz (VPI)	Abstimmen der Sektorposition in Deutschland (VDV, VPI, DB Cargo, DB Netz AG und ggf. andere Verbände und EVU) zum Schienenlärm und zur Einführung eines LaTSP in Deutschland sowie zu den Fördermöglichkeiten für EVU und Halter
6.2	Forum leise Bahnen der Allianz pro Schiene	Lawrenz (VPI)	Handlungsfelder für einen leiseren Schienenverkehr
6.3	AG 4 des Zukunftsbündnisses Schiene	Lawrenz (VPI)	Maßnahmen des Sektors für weniger Schienenlärm

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



## Vertretung in Arbeitsgremien

NR.	TITEL ARBEITS-GRUPPE/GREMIUM	VPI-VERTRETER	THEMEN/INHALTE
<b>8. Sicherheit und Normung Tank</b>			
8.1	Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB) beim BMDV	Kogelheide (GATX)	Koordinierung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen
8.2	AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMDV	Kogelheide (GATX)	Technische Aspekte bei der Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene
8.3	AGGB „Drucktanks“ beim BMDV	Kogelheide (GATX)	Gefahrgutrechtliche Themen im Zusammenhang mit Drucktanks
8.4	Beirat des Normenausschusses Tankanlagen (NA-Tank) im DIN	Kogelheide (Beauftragter VPI)	Entscheiden über grundsätzliche und strategische Fragen, die Normung von Tankanlagen betreffend
8.5	NA 104-02-09 AA-Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte im NA-Tank	Kogelheide (Beauftragter VPI), Obmann, Schmidt (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte betreffen
8.6	NA 104-03-01 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – allgemein im NA-Tank	Kogelheide (Beauftragter VPI)	Bearbeiten aller Normen, die Grundsätzliches bei Tanks für Gefahrguttransporte betreffen
8.7	NA 104-03-05 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung	Tute (VTG)	Bearbeiten aller Normen, die Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Gefahrguttanks betreffen
8.8	NA 104-03-23 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Auslegung und Bau von Tanks im NA-Tank	Kogelheide, stv. Obmann, Behrens (GATX)	Bearbeiten aller Normen, die die technische Auslegung und den Bau von Gefahrguttanks betreffen
8.9	UIP TC Safety	Kogelheide (GATX), durch UIP benannt	Erarbeiten der UIP-Position zu allen Sicherheitsfragen, einschließlich CSM- und ECM-Zertifizierung
8.10	Gemeinsame Tagung RID/ADR	Behrens (GATX)	Stimmt EU-weite Regelungen zu Gefahrguttransporten auf der Straße (ADR) und der Schiene (RID) ab
8.11	RID-Fachausschuss	Kogelheide (GATX)	Stimmt EU-weite Regelungen zu Gefahrguttransporten auf der Schiene ab
8.12	RID-Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“	Kogelheide (GATX)	Behandelt EU-weit alle gefahrgutrechtlichen Fragen, die Tank- und Fahrzeugtechnik abdecken
8.13	RID/ADR Untergruppe BLEVE	Behrens (GATX)	Behandelt EU-weit alle gefahrgutrechtlichen Fragen, die Dampfexplosionen einer expandierenden siedenden Flüssigkeit abdecken
8.14	CEN/TC 296/WG 5 „Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von metallischen Tanks“	Tute (VTG)	Bearbeitet alle Normen auf EU-Ebene, die die Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von metallischen Tanks betreffen
8.15	CEN/TC 296/WG 3 „Auslegung und Bau von Drucktanks“	Kogelheide (GATX)	Bearbeitet alle Normen auf EU-Ebene, die Drucktanks betreffen

NR.	TITEL ARBEITS-GRUPPE/GREMIUM	VPI-VERTRETER	THEMEN/INHALTE
<b>9. Interoperabilität/Instandhaltung</b>			
9.1	Sicherheitstechnischer Arbeitskreis (STAK)	Alle Mitglieder der Technischen Kommission sowie Baumbach (WASCOSAAG), Bergmann (DB Cargo), Linowski, Mayer (GATX), Mandelli (Hupac), Nebendahl (ARETZ), Prahm (ERR), Rivière (ERMEWA SA), Saabel (WASCOSAAG), Sikorski (VDV), Streiff (BLS), Suter (J. Meyer), Tute (VTG), Perrey (VPI)	Return of Experience (REX) – Erfahrungsaustausch gemäß Artikel 5 Abs. 3 der ECM-Verordnung 779/2019
9.2	Fachautoren VPI-EMG	Boll, Dettmann, Gilliam, Sadowski, Tute (VTG), Gollentz (TPM3L), Linowski (Beauftragter des VPI), Fuchs (ERMEWA SA), Wagner (Axtone), Wassermann (WASCOSAAG)	Überarbeitung und Pflege des VPI-EMG
9.3	DGZfP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“	Perrey (VPI)	Fachliche Festlegungen zu Methoden und Regelungen bei ZfP im Industriesektor Eisenbahn
9.4	Nationale Spiegelgruppe TSI Noise+	Lawrenz (VPI)	Erarbeitet die deutsche Position zur Revision der TSI Noise+
9.5	Nationale Spiegelgruppe TSI Wag	Böttcher (ERR), Behrens (GATX)	Erarbeitet die deutsche Position zur Revision der TSI Wag
9.6	TC Interop	Wirtgen (VTG), Leiter des TC, durch UIP berufen	UIP-Arbeitsgruppe: Behandelt alle technischen Fragen, die mit Interoperabilität zusammenhängen
9.7	ERA-Arbeitsgruppe „Revision of TSI WAG“	Wirtgen (VTG)	Überarbeitung der TSI Waggon
9.8	JNSG Task Force Broken Wheels	Franke (VTG)	Untersuchung betreffend Vollräder

<b>10. Digitale Automatische Kupplung (DAK)</b>			
10.1	European DAC Delivery Program (EDDP)	Radke (VPI)	DAC-Kosten, Business-Cases und Finanzierung (WP 5)



## Vertretung in Arbeitsgremien

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



## VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2021)	
01.	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, Düsseldorf
02.	AKN Eisenbahn GmbH, Kaltenkirchen
03.	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe
04.	ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
05.	AlzChem Trostberg GmbH, Unterneukirchen
06.	APRIXON Information Services GmbH, Hamburg
07.	ARETZ GmbH & Co. KG, Krefeld
08.	ARS Altmann AG, Wolnzach
09.	arxes-engineering GmbH, Berlin
10.	ASTRA RAIL Industries S.A., Arad (RO)*
11.	Astrans Waggon-Service GmbH, Bottrop
12.	Ateliers de Basse-Ham, Yutz (FR)
13.	ATIR-RAIL Gestion SAS, Paris (FR)
14.	Autotransport Service A/S, Lierstranda (NO)
15.	AWV-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, Leipzig
16.	Axtone S.A., Neitersen
17.	B&B Railfusion GmbH, Dortmund
18.	Bahnau Weidlich GmbH & Co. KG, Heinsdorfergrund
19.	Basell Polyolefine GmbH, Wesseling
20.	BASF SE, Ludwigshafen
21.	BBL Technik GmbH, Hannover
22.	BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft mbH & Co. KG, Bernburg
23.	Bentheimer Eisenbahn AG, Nordhorn
24.	Bige Holding Kft., Szolnok (HU)
25.	Bischoff Federwerk und Nutzfahrzeugteile GmbH, Staßfurt
26.	BLG Railtec GmbH, Uebigau-Wahrenbrück
27.	Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum
28.	BONATRANS GROUP a.s., Bohumin (CZ)
29.	BP Europa SE, Bochum
30.	Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, Berlin
31.	Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, Eisenhüttenstadt
32.	Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), Koblenz
33.	BWR Waggonreparatur GmbH, Rastatt
34.	CAF S.A., Beasain (ES)
35.	Captrain Deutschland GmbH, Dortmund
36.	CargoBeamer Rolling Stock GmbH, Leipzig
37.	CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, Bautzen
38.	CFL technics S.A., Petange (LU)

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2021)	
39.	CHEMET S.A., Tarnowskie Góry (PL)
40.	Chemion Logistik GmbH, Dormagen
41.	Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main
42.	CMI Traction S.A., Antwerpen (BE)*
43.	COGNID Telematik GmbH, Dortmund
44.	Combo WagonService BV, Born (NL)
45.	Covestro GmbH, Leverkusen
46.	Crossrail Benelux NV, Antwerpen (BE)
47.	DB Cargo BTT GmbH, Mainz
48.	DB Cargo Polska S.A., Rybnik (PL)
49.	DB Fahrwegdienste GmbH, Karlsruhe
50.	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt/Main
51.	Dellner GmbH, Ubstadt-Weiher
52.	Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, Harpstedt
53.	Dettmer Rail GmbH, Hamburg
54.	Deutsche Plasser Baumaschinen GmbH, München
55.	Deutsche Transfesa GmbH, Kehl
56.	DGZfP Ausbildung und Training GmbH, Wittenberge
57.	DIV Dienstleistungsges. Für Intermodale Verkehre, Hannover
58.	Dow Olefinverbund GmbH, Schkopau
59.	DS-Mineralöl GmbH, Bremen
60.	duisport rail GmbH, Duisburg
61.	Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., Slavonski Brod (HR)
62.	Duroc Rail AB, Lulea (S)
63.	Eiffage Rail France, Vélizy Villacoublay (FR)
64.	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
65.	Eisenbahngesellschaft Ostfriesland Oldenburg mbH, Aurich
66.	ELEN Ing. De Rossi srl, Albano Laziale (IT)
67.	ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG, Landsberg OT Queis
68.	ENVILOC GmbH, Siegelsbach
69.	Erfurter Bahnservice GmbH, Erfurt
70.	ERMEWA SA, Berlin*
71.	ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg
72.	ESSO Deutschland GmbH, Hamburg
73.	ETF, Beauchamp (FR)
74.	ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, Bönen
75.	ETZ Betriebs GmbH (ETZ), Herne
76.	Euro Cargo Rail SAS, Paris (FR)

\* Kündigung zum 31.12.2021



## VPI-Mitglieder

### VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2021)

77.	eurailpool GmbH, Ismaning
78.	EuroMaint Rail AB, Solna (SE)
79.	European Rail Forces BVBA, Antwerpen (BE)
80.	Evonik Industries AG, Marl
81.	Express Group a.s., Bratislava (SK)
82.	Fabrika Zeleznickih vozila Zelvos d.o.o. Smederovo
83.	Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, Münster
84.	Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg
85.	Fels-Werke GmbH, Goslar
86.	FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, Blankenburg/Harz
87.	FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, Augsburg
88.	Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln
89.	Freunde des VPI, Osnabrück
90.	GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)
91.	GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
92.	GEFCO France SAS FVL Corporate Wagons, Puteaux (FR)
93.	Global Wagon Services Duda & Tekin GbR, Hürth
94.	GMH Bahn + Service GmbH, Georgsmarienhütte
95.	Göhmann & Co. GmbH, Moers-Hülsdonk
96.	Grampet Debreceni Vagonyár Kft, Debrecen (HU)
97.	Greenbrier Germany GmbH, Leipzig*
98.	Gunvor Deutschland GmbH, Ingolstadt
99.	GYSEV Zrt., Sopron (HU)
100.	Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln
101.	Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Krefeld
102.	Hamburg Port Authority, Hamburg
103.	Hanse Waggon UG, Bremen
104.	Havelländische Eisenbahn AG, Berlin
105.	Heavy Haul Power International GmbH, Erfurt
106.	HELROM GmbH, Frankfurt am Main
107.	Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf
108.	Hering Bahnbau GmbH, Burbach (OT Holzhausen)
109.	HFG Transport-Technik GmbH, Lauchhammer-Süd
110.	InfraLeuna GmbH, Leuna
111.	Infraserv GmbH & Co. Höchst KG, Frankfurt/Main
112.	Ingenieurbüro Kroll, Böbingen
113.	Interporto Bologna SpA, Interporto Bologna (IT)
114.	INVEHO BRB GmbH, Brandenburg

### VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2021)

115.	INVEHO FWN GmbH; Ellrich OT Woffleben
116.	INVEHO UAB, Bapaume (FR)*
117.	INVEHO UFF, Miramas (FR)
118.	INVEHO WBA GmbH, Altenburg
119.	Italy Rail S.r.l., Guastalla (IT)
120.	JOSEF MEYER Rail AG, Rheinfelden (CH)
121.	KAF Falkenhahn Bau AG, Kreuztal
122.	kasasi GmbH, Kempten
123.	KINEX BEARINGS, a.s., Bytca (SK)
124.	KLW Wheelco SA, Paradiso-Lugano (CH)
125.	Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, München
126.	KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bonn
127.	Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, Leipzig
128.	KOVIS d.o.o., Brezice (SL)
129.	Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG, Berlin
130.	Lanxess Organometallics GmbH, Bergkamen
131.	Lausitz Energie Bergbau AG, Spremberg OT Schwarze Pumpe
132.	LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, Göppingen
133.	Les Ateliers Des Flandres, Hazebrouck (FR)
134.	Linde Aktiengesellschaft, Pullach
135.	Lineas Group nv/sa, Brüssel (BE)
136.	LOCON SERVICE GMBH, Pinnow
137.	Lokomotion GmbH, München
138.	LORMAFER S.A., Creutzwald (FR)
139.	LORRAINFER SAS, Lisses (FR)
140.	LOTOS Kolej Sp. z o.o., Danzig (PL)
141.	LTH Waggonwerkstatt GmbH, Arneburg
142.	LWS Lappwaldbahn Service GmbH, Weferlingen
143.	Mäder Germany GmbH, Hamm
144.	Mantena AS, Oslo (NO)
145.	MATISA Matériel Industriel S.A., Crissier (CH)
146.	MEDWAY - Maintenance & Repair, Entroncamento (PRT)
147.	Mercitalia Intermodal S.p.A., Milano (IT)
148.	Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, Rijsbergen (NL)
149.	MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, Gottesgabe
150.	MG Valdunes SAS, Trith Saint Leger (FR)
151.	Miner Enterprises Inc., Geneva (USA)*
152.	Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH, Zeitz

\* Kündigung zum 31.12.2021



## VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2021)	
153.	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Merseburg
154.	Mobile Rail Service GmbH, Naunhof
155.	Modalis S.A.S., Aix-en-Provence (FR)
156.	Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), Kirchheim/Teck
157.	Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., Szombathely (HU)
158.	NetRail AB, Paarp (SE)
159.	NeSA Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH, Rottweil
160.	Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
161.	Nexxiot, Zürich (CH)
162.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, Moers
163.	Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH; Niebüll
164.	Nordic Rail Service GmbH, Lübeck
165.	NYMWAG CS a.s., Nymburk (CZ)
166.	OMB Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH, Neustrelitz*
167.	On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann
168.	On track GmbH, Krefeld
169.	OOO TD EPK, Moskau (RU)*
170.	ORLEN KolTrans S.A., Plock (PL)
171.	ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
172.	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle
173.	OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Čakovec (HR)
174.	OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Slavonski Brod (HR)*
175.	OVEG mbH, Schwandorf
176.	OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, Weiden
177.	PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München
178.	PROTOR S.A., Zabrze (PL)
179.	railaid rosendahl GmbH, Berlin
180.	Rail Cargo Carrier Germany GmbH, Ingolstadt
181.	Rail Cargo Logistics - Germany GmbH, Frankfurt am Main
182.	Rail Clinic s.r.o., Prag (CZ)
183.	RailfixX GmbH, Witten
184.	Rail-Tec GmbH, Bremen
185.	Rail Triage BVBA, Herentals (BE)
186.	Rail Wagon Services (RWS) b.v., Hendrik Ido Ambacht (NL)
187.	Railistics GmbH, Dessau-Roßlau
188.	RailMaint GmbH, Delitzsch
189.	Railpool GmbH, München
190.	RailQ Der Instandhaltungsmanager, Wedemark

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2021)	
191.	RailReLease B.V., ND Rotterdam - Pernis (NL)
192.	Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, Kamp-Lintfort
193.	RailTraining GmbH, Hameln
194.	RCM Rail Care and Management GmbH, München
195.	Rembrandtin Coatings GmbH, Wien (AT)
196.	RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
197.	Rosneft Deutschland GmbH, Berlin
198.	RSK Beheer B.V., Bergen op Zoom (NL)
199.	RYKO a.s., Decin (CZ)
200.	Saar Stahlbau GmbH, Saarbrücken-Burbach
201.	SAM - SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., Bratislava (SK)
202.	Schienenfahrzeugbau Wittenberge GmbH Werk Eberswalde, Eberswalde
203.	SDH FER, St. Denis de l'Hotel (FR)
204.	SEA-rail NV, Meer (BE)
205.	SEMA GmbH Service Manufaktur für Schienenverkehr, Celle
206.	SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau
207.	Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg
208.	Shunter B.V., Rotterdam (NL)
209.	Siemens AG, Braunschweig
210.	Sim Boerema B.V., GJ Franeker (NL)
211.	SITFA S.p.A., Moncalieri (IT)
212.	SKF GmbH, Schweinfurt
213.	SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., Bratislava (SK)
214.	SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, Neubrandenburg
215.	SOGEEFER S.A., Hagondange (FR)
216.	Spoorijzer Mobiel en Werkplaats B.V., Rotterdam (NL)
217.	Städtische Häfen Hannover, Hannover
218.	STRABAG Rail Fahrleitungen GmbH, Berlin
219.	SZ - Tovorni promet, d.o.o., Ljubljana (SL)
220.	TABOR Debica Sp. z o.o., Debica (PL)
221.	TankMatch Rail Hamburg GmbH, Hamburg
222.	TATRAVAGÓNKA a.s., Poprad (SK)
223.	TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, Lutherstadt Wittenberg
224.	TOTAL Deutschland GmbH, Berlin
225.	TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., Debrecen (HU)
226.	TOUAX RAIL LTD, Puteaux (FR)
227.	Transdev Instandhaltung GmbH, Husum
228.	TRANSWAGGON GmbH, Hamburg

\* Kündigung zum 31.12.2021





## VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2021)

- 229. TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln
- 230. Tyczka Gase GmbH, Geretsried
- 231. UKL iT & Logistik GmbH, Bad Driburg
- 232. ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung GmbH & Co. KG, Bebra
- 233. United Wagon Europe GmbH, Niesky
- 234. Vagonka Louny, a.s., Louny (CZ)\*
- 235. Velox Services B.V., Roosendaal (NL)
- 236. Veneta Lavaggi Turbo s.r.l., Malcontenta Veneta (IT)
- 237. Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V. – VDEF, Halle (Saale)
- 238. Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Salzgitter
- 239. VH-Rail, Bremen
- 240. Vitkovicke zeleznicni opravny a.s., Ostrava (CZ)
- 241. voestalpine Railpro BV, AB Hilversum (NL)
- 242. VRS Vossloh Rail Services GmbH, Hamburg
- 243. VTG Aktiengesellschaft, Hamburg
- 244. VTG Rail Europe GmbH, Hamburg
- 245. W.S. Werkstoff Service GmbH, Essen
- 246. Wabtec Europe GmbH, Brunn am Gebirge (AT)
- 247. waggon24 GmbH, Berlin
- 248. waggonservice WSG mbH, Berlin
- 249. Wagon Factory - Intercom JSC, Dryanovo (BG)
- 250. Wagony Swidnica Sp. z o.o., Olawa (PL)
- 251. WASCOSA AG, Luzern (CH)
- 252. Werner Ditzinger GmbH, Braunschweig
- 253. Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Leipzig
- 254. Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt
- 255. Wi-NEU Lokinstandsetzung, Moers
- 256. Willke Logistics GmbH, Ludwigslust
- 257. WISAG Produktionsservice GmbH, Senftenberg/OT Brieske
- 258. WRS Widmer Rail Service AG, Standsstad (CH)
- 259. ZELOS s.r.o., Trnava (SK)
- 260. ZOS Trnava, a.s., Trnava (SK)
- 261. ZOS Vrutky a.s., Vrutky (SK)
- 262. Zürcher Bau GmbH, Meißenheim
- 263. Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Burgkirchen
- 264. Zweckverband für Abfallwirtschaft in Nordwest-Oberfranken, Dörfles-Esbach
- 265. Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, Erlangen

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

\* Kündigung zum 31.12.2021



# Abkürzungsverzeichnis

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

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





## Ihr direkter Draht zu uns

 <p><b>Malte Lawrenz</b> Vorsitzender Telefon: +49 40 2265921-0 E-Mail: lawrenz@vpihamburg.de</p>	 <p><b>Joachim Wirtgen</b> Geschäftsführer VERS Telefon: +49 40 2265921-61 E-Mail: wirtgen@vpi-vers.eu</p>
 <p><b>Heiko Radke</b> Generalsekretär VPI/Geschäftsführer VERS Telefon: +49 40 2265921-21 E-Mail: radke@vpihamburg.de</p>	 <p><b>Karl-Heinz Fehr</b> Justiziar Telefon: +49 40 2265921-31 E-Mail: fehr@vpihamburg.de</p>
 <p><b>Armin Perrey</b> Technischer Koordinator Telefon: +49 40 2265921-41 E-Mail: perrey@vpihamburg.de</p>	 <p><b>Murat Altuntas</b> VPI-EMG Telefon: +49 40 2265921-44 E-Mail: altuntas@vpi-vers.eu</p>
 <p><b>Ben Krause</b> VPI-EMG Telefon: +49 40 2265921-43 E-Mail: krause@vpi-vers.eu</p>	 <p><b>Ji Jin</b> VPI-EMG Telefon: +49 16 05 801353 E-Mail: jin@vpi-vers.eu</p>
 <p><b>Thomas Schulte-Zweckel</b> Leiter Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 40 2265921-42 E-Mail: schulte-zweckel@vpi-vers.eu</p>	 <p><b>Olaf Hingst</b> Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 17 19948563 E-Mail: hingst@vpi-vers.eu</p>
 <p><b>Abdelali Wadeh</b> Fachtechnische Begutachtung Telefon: +49 16 05 973102 E-Mail: wadeh@vpi-vers.eu</p>	 <p><b>Marvin Lensch</b> Fachtechnische Begutachtung E-Mail: lensch@vpi-vers.eu</p>
 <p><b>Annika Becker</b> Office Management/Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 40 2265921-12 E-Mail: becker@vpihamburg.de</p>	 <p><b>Nicola Hilgeland</b> Office Management/VPI-EMG Telefon: +49 40 2265921-13 E-Mail: hilgeland@vpihamburg.de</p>
 <p><b>Zorana Kujundžić</b> Office Management/Mitglieder, Buchhaltung Telefon: +49 40 2265921-11 E-Mail: kujundzic@vpihamburg.de</p>	 <p><b>Simone Hülsemann</b> Office Management/Schulungen Telefon: +49 40 2265921-14 E-Mail: huelsemann@vpi-vers.eu</p>

### Unser Beitrag zu einer umweltfreundlichen Produktion:

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

Die Druckerei praktiziert ein klimaneutrales Druckverfahren.





## Fotonachweis

### **Adobe Stock**

Seite 04, 08, 11, 12, 13, 15,  
18, 29, 49, 56, 65, 68, 76, 84

### **Alamy**

Seite 04, 36, 46

### **BMDV**

Seite 16, 17

### **Enrico Schick**

Seite 05, 78, 108

### **DB Cargo**

Seite 04, 21

### **Deutsche Bahn AG**

Seite 25, 28, 33

### **Hartmut Zielke**

Seite 22, 23, 24, 26, 27, 42,  
43, 60, 61,

### **Laurence Chaperon**

Seite 14

### **Martin Egbert**

Seite 40, 41, 44, 48

### **VPI**

Seite 17, 39

## Impressum

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

Mattentwiete 5  
20457 Hamburg  
Telefon: +49 40 2265921-0  
Telefax: +49 40 2265921-19  
E-Mail: [mail@vpihamburg.de](mailto:mail@vpihamburg.de)  
Website: [vpihamburg.de](http://vpihamburg.de)  
USt-IdNr.: DE 814871455

### **Verantwortlich für den Inhalt**

Malte Lawrenz

### **Konzept und Text**

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

### **Layoutkonzept, Gestaltung und Produktion**

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



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER  
IN DEUTSCHLAND E.V.  
MATTENTWIETE 5 | 20457 HAMBURG  
VORSITZENDER: MALTE LAWRENZ

Telefon: +49 40 2265921-0  
Telefax: +49 40 2265921-19  
E-Mail: [mail@vpihamburg.de](mailto:mail@vpihamburg.de)  
Internet: [vpihamburg.de](http://vpihamburg.de)



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER  
IN DEUTSCHLAND E. V.