

**Jahresbericht
2022 – 2023**

2023





08

Schiene stärken

Ambitionierte Ziele, schwieriges Umfeld: Der Sektor liefert, aber steht die Ampel im politischen Berlin noch auf Grün für die Schiene?



34

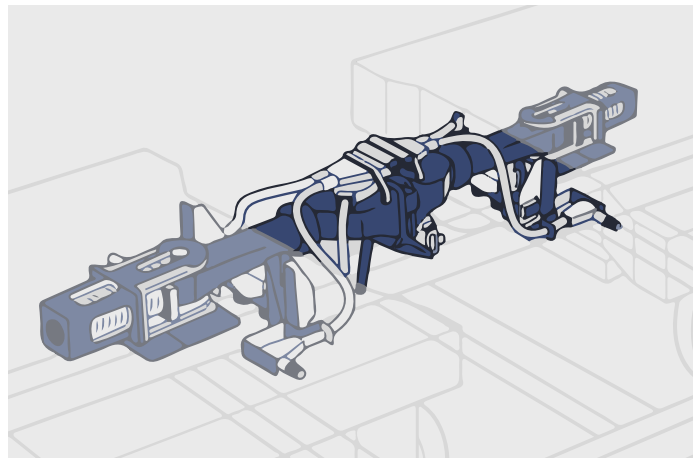
Gut geregelt

„Rettet die Unterwegsreparatur“ ist eines von vielen Themen, bei denen sich unsere Experten für praxistaugliche Lösungen stark machen. Bei technischen und rechtlichen Fragen gehen wir ins Detail, um effiziente und sichere Antworten zu finden.

22

Zukunftsinvestition

Ob Digitalisierung oder Automatisierung von Betriebsabläufen: Die DAK bringt Güterzüge schneller auf die Strecke und ans Ziel.



44

VERS

Qualität heißt Entwicklung – deshalb sind die Angebote unserer Servicegesellschaft immer im Update-Modus. Das gilt für den VPI European Maintenance Guide genauso wie für das Schulungsprogramm.



26

Interview

Kuppeln wir 2030 automatisch? DAK-Experte Matthias Knüpling zeichnet für uns das „big picture“ zum aktuellen Stand der DAK-Migration.



Stay tuned:

Neuigkeiten aus dem Sektor und zum Verband bieten unser LinkedIn-Kanal und der VPI-Newsletter.

- 06 **VORWORT**
- 08 **POLITIK UND MARKT**
Schiene stärken
Ambivalente Signale aus Berlin
Debattenforum VPI-Symposium
Gastbeitrag: Timon Heinrici
Verantwortung übernehmen
Im Fokus: Schienennetz
- 20 **DAK**
Zukunftsinvestition DAK
Symposium: Update zur DAK
„Wir müssen Tempo machen“:
Interview Matthias Knüpling
Die DAK in Brüssel
- 34 **TECHNIK UND RECHT**
Expertenwissen für die Schiene
„Rettet die Unterwegsreparatur“
Normen setzen
TIV 2022
Technische Kommission
- 44 **VERS**
Europaweit im Einsatz
Erfolgsgeschichte VPI-EMG
Updates und Redaktionstool
Werkstätten unter der Lupe
Auditoren: Vers bildet aus
Im Porträt: Olaf Hingst
VERS-App
CEF-Konsortium
Schulungsprogramm
- 58 **VPI INTERN**
Gemeinsam stark
Get Together und Neujahrsempfang
Gut informiert
Mitgliedszahlen steigen
Neue Mitgliedsunternehmen
- 68 **GREMIEN UND VERZEICHNISSE**
Organe des VPI
Vertretung in Arbeitsgremien
VPI-Mitgliederverzeichnis
- 87 **KONTAKT**
- 88 **ABKÜRZUNGEN**
- 90 **FOTONACHWEIS & IMPRESSUM**

„Die Infrastruktur,
die wir jetzt bauen,
bestimmt den
Verkehrsträgermix
der Zukunft.“



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

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Infrastruktur ist eigentlich kein Kernthema der privaten Wagenhalter. Ihr beklagenswert schlechter Zustand besorgt uns dennoch zunehmend. Ob EVU, Waggonbauer, Werkstatt oder Wagenhalter – allen im Sektor ist klar, dass Wachstum des Verkehrsträgers ein robustes, modernes Schienennetz voraussetzt. Wenn der Bund es ernst meint mit einer Verkehrswende hin zu umweltfreundlicher Mobilität, heißt die Aufgabe der Stunde: Ausbau und Ertüchtigung des Netzes – und zwar mit voller Kraft.

Um das Ziel von 25 Prozent Marktanteil bis 2030 zu erreichen, müssen wir gemeinsam das gesamte System Bahn modernisieren. Nur so entstehen konkurrenzfähige Angebote für die Logistik der Zukunft. Unsere Mitgliedsunternehmen tragen ihren Teil dazu bei. Sie treiben Digitalisierung und Automatisierung mit zahlreichen großen und kleinen Projekten voran.

Über die Rahmenbedingungen, die den Bahnmarkt im vergangenen Jahr und aktuell prägen, berichten wir Ihnen im ersten Kapitel unseres Jahresberichts. Einen Blick in die Zukunft hat für uns Bahnjournalist Timon Heinrici gewagt, der ein lesenswertes Szenario

für den Schienengüterverkehr im Jahr 2035 entwirft. Auch dieses Jahr widmen wir der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) als Schlüsseltechnologie für einen starken, zukunftsfähigen Schienengüterverkehr ein eigenes Kapitel. DAK-Experte Matthias Knüpling berichtet dort im Interview über den Stand zum Thema und wo aus seiner Sicht die aktuellen Herausforderungen für das Gelingen des Projekts liegen.

Ein Großteil des Ihnen hier vorliegenden Jahresberichts widmet sich jedoch dem, was die Arbeit des VPI vor allem ausmacht: fachliches Engagement in Sachen Technik und Recht sowie ein breites Serviceangebot für unsere Mitglieder. Unsere VPI European Rail Service GmbH (VERS) hat die Erfolgsstory des von ihr herausgegebenen Maintenance Guide VPI-EMG auch im vergangenen Jahr fortgeschrieben und ihre Angebote für den Sektor weiterentwickelt und ausgebaut.

Viel Vergnügen bei der Lektüre wünscht Ihnen

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

SCHIENE STÄRKEN



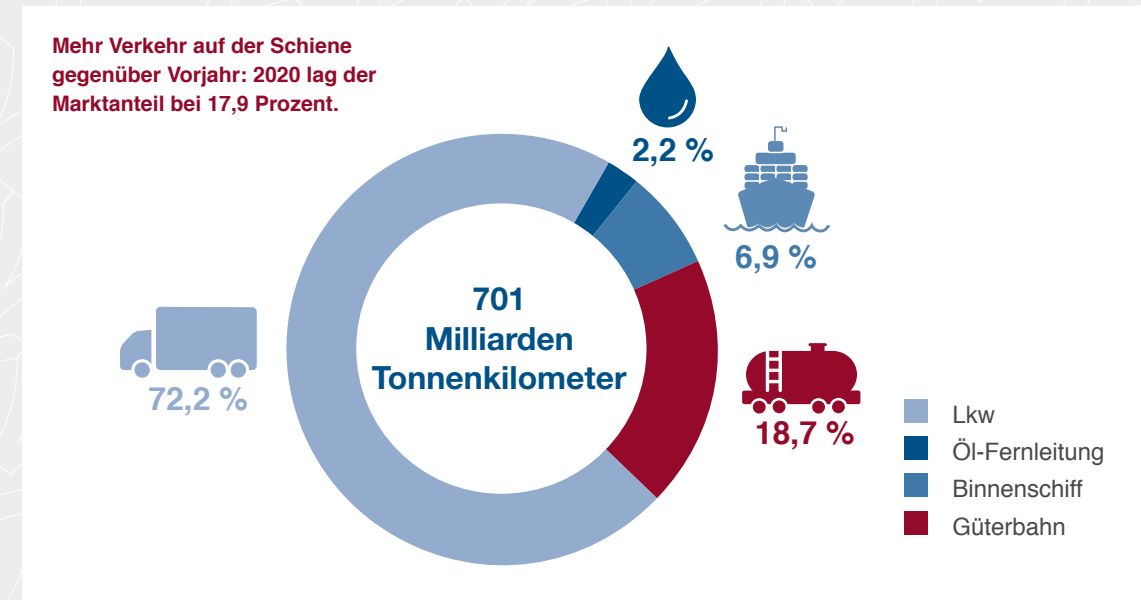
Die Ampel hatte sich ambitionierte Ziele beim Thema Verkehrswende gesetzt: 25 Prozent Marktanteil für den Schienengüterverkehr bis 2030. Schon unter „normalen“ Bedingungen kein einfaches Unterfangen. Vor dem Hintergrund der Energiekrise drohte das Vorhaben in den Hintergrund zu treten. Verliert die Politik das Ziel aus dem Blick?

Ambitionierte Ziele, schwieriges Umfeld

Wo stehen wir gut ein Jahr nach dem Regierungswechsel in Berlin? Zeigt die Ampel für die Schiene noch Grün? Oder war es das mit „die Schiene hat Rückenwind“? Die Signale, die in den vergangenen Monaten von der Politik ausgingen, waren ambivalent. Die Bedeutung der Schiene für klimafreundlichen Gütertransport wurde betont. Gleichzeitig entbrannte die von Verkehrsminister Volker Wissing angeführte Diskussion, ob Planungsbeschleunigung in Sachen Schieneninfrastruktur auf den Bau neuer Autobahnen ausgeweitet werden sollte.

Die parallel dazu vom BMDV veröffentlichte „Verkehrsprognose 2051“ verortete den Schienengüterverkehr in knapp dreißig Jahren bei mageren 17 Prozent Marktanteil – ohne dabei die Wirkung einer ernsthaft auf eine starke Schiene orientierte Politik zu berücksichtigen. Das alles hörte sich in Teilen nach einem Abschied in Raten vom Credo „Vorrang für die Schiene“ an, wie es die Ampel noch im Koalitionsvertrag als Säule einer klimafreundlichen Verkehrspolitik formulierte hatte.

DIE MARKTANTEILE DER VERKEHRSTRÄGER AM GÜTERVERKEHR 2021 IN DEUTSCHLAND



Quelle: Allianz pro Schiene | 10/2022 | mit Material des Statistischen Bundesamtes

Gemeinsamer Auftritt: Die Bahnverbände fordern „Schiene vor Straße“ beim Neubau von Infrastruktur.
 Pressemitteilungen des VPI unter:
www.vpihamburg.de/news-presse/pressemitteilungen



DER SEKTOR KANN MEHR

Mit den Verbänden des Sektors haben wir Anfang des Jahres öffentlich Stellung bezogen und deutlich gemacht: Der Sektor kann mehr. Das zeigen unsere Unternehmen täglich – und das spiegeln auch die Zahlen wider. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen durch eine marode Infrastruktur liegen Leistung und Marktanteil des Schienengüterverkehrs heute deutlich höher als vor dem Corona-Einbruch. Der Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen stieg von 17,9 Prozent in 2020 auf 18,7 Prozent im Jahr 2021, so das Bundesamt für Statistik Destatis. Die Beförderungsmenge der Eisenbahn im innerdeutschen Verkehr wuchs 2021 um 11,4 Prozent gegenüber Vorjahr. Erste Schätzungen für 2022 gehen von weiterem Wachstum aus. Und es ist mehr drin, wenn die Stellschrauben von der Politik richtig justiert werden.

Mit unserer Kritik am Plan des BMDV, Autobahneubau in die Planungsbeschleunigung aufzunehmen und zugleich vom Ziel „25 Prozent Marktanteil bis 2030 für den Schienengüterverkehr“ abzurücken, standen wir nicht alleine. Der öffentliche Tenor war bei Fachleuten vor allem Unverständnis angesichts der klima- und verkehrspolitischen Herausforderungen und der katastrophalen CO₂-Bilanz des Verkehrssektors.

Klar ist: Wer das steigende Transportaufkommen klimafreundlich und ohne Verkehrskollaps bewegen will, muss für spürbares Wachstum auf der Schiene sorgen. Was es dafür braucht, ist seit

langem detailliert im Masterplan Schiene sowie in seinem Vorgänger, dem Masterplan Schienengüterverkehr, festgehalten. Im Zentrum stehen

- **Ausbau und Sanierung der Schieneninfrastruktur**
- **Digitalisierung und Automatisierung des Systems**
- **Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern**

DIE SCHIENE SCHNELLER FLOTT MACHEN

Eine im Sommer 2022 eilig einberufene Beschleunigungskommission sollte Maßnahmen identifizieren, mit denen sich der Schienenverkehr kurz- und mittelfristig attraktiver machen lässt. Die 30 Expertinnen und Experten des Sektors lieferten: Bereits im Dezember 2022 legten sie 70 konkrete Handlungsempfehlungen vor. Bei der Entgegennahme kündigte Verkehrsminister Volker Wissing an, „... geeignete Vorschläge in der Bundesregierung schnell abzustimmen, gemeinsam mit Leben zu füllen und in die Umsetzung zu kommen.“ Auch wenn fünf Monate später, im Mai 2023, noch immer keiner der Vorschläge vom Ministerium dem Bundestag zugeleitet worden ist, die gute Nachricht lautet: Eine Reihe wichtiger Empfehlungen hat bereits Eingang in die Pläne der Koalition gefunden.

KOALITION ERNEUERT BEKENNTNIS ZUR SCHIENE

Einen vorläufigen Schlusspunkt unter die verkehrspolitische Diskussion setzte die Ampel-Koalition Ende März dieses Jahres und verständigte sich darauf, festzuhalten am Grundsatz „Vorrang für die Schiene“ sowie an dem Ziel „25 Prozent Marktanteil für den Schienengüterverkehr bis 2030“. Angekündigt wurde eine Erweiterung der Lkw-Maut um eine CO₂-Komponente, deren Einnahmen zu 80 Prozent in Schienenprojekte fließen sollen. Damit verankert die Regierung erstmals das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ statt „Straße finanziert Straße“ und setzt eine auch vom VPI erhobene Forderung um. In den kommenden Jahren können hierüber erhebliche Einnahmen zusätzlich in die Schiene fließen und Infrastruktur- wie Digita-

lisierungsprojekte voranbringen. Auf 45 Milliarden wird der Investitionsbedarf für die kommenden drei Jahre beziffert. Ein Großteil soll die neue Maut-Komponente erwirtschaften.

ES KOMMT AUF DIE UMSETZUNG AN

Das sind wichtige Erfolge. Es bleibt dennoch abzuwarten, ob die Entwicklung der Schiene in der Verkehrspolitik künftig das Gewicht bekommt, das ihr für eine nachhaltige und klimafreundliche Verkehrsentwicklung zukommen muss. Das BMDV hat eine Bewertung der „Verkehrsprognose 2051“ vorgelegt, in der es heißt, dass man abrücke „...vom früheren Verständnis, dass Fortschritte hinsichtlich der Klimawirkung des Verkehrs vorrangig durch eine Verlagerung von der Straße auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff erreicht werden können.“

Hinzu kommt: Das Klimaschutzgesetz ist mit den jüngsten Vereinbarungen der Koalitionspartner aufgeweicht worden. Statt der Verpflichtung zur Einhaltung fester Sektorziele soll nun ein Ausgleich zwischen den Ministerien möglich sein, wenn ein Ressort das Ziel verfehlt. Das ist in den vergangenen Jahren vor allem der Verkehrsbereich gewesen. Eine solche Kursänderung darf kein Freifahrtschein für die Zukunft sein. Vor allem muss und darf es nicht bedeuten, weniger Energie und Mittel für die Entwicklung des umweltfreundlichsten Verkehrsträgers Schiene aufzubringen. Dafür werden wir uns als VPI starkmachen.

Debattenforum VPI-Symposium

Auf dem 13. VPI-Symposium Anfang 2023 in Hamburg diskutierte der Verband aktuelle schienenpolitische Fragen. Einschätzungen und Input gaben

Impulsredner Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Jörg Stephan (BMDV), Gilles Peterhans (UIP) und Jan Elfenhorst (Lineas) als Vertreter der EVU.



Beschleunigungskommission Schiene

70 Vorschläge, damit Sanierung und Ausbau Fahrt aufnehmen

„Wie können in den nächsten drei bis fünf Jahren kapazitätssteigernde Maßnahmen für die Schiene wirksam und beschleunigt umgesetzt werden?“ Mitte 2022 tagte die vom BMDV hierzu einberufene „Beschleunigungskommission“ erstmals und erarbeitete in nur sechs Monaten ein Maßnahmenpaket, das Antworten auf diese Frage und konkrete Handlungsempfehlungen gibt. Expertinnen und Experten des gesamten Eisenbahnsektors haben in arbeitsintensiven Sitzungen ihre Kompetenz eingebracht, um Sanierung, Ausbau und optimale Nutzung des Netzes auf die Spur zu bringen.

70 konkrete Vorschläge, wie sich die Kapazität des Schienennetzes schnell und nachhaltig erweitern lässt, finden sich in dem 125 Seiten starken Abschlussbericht der Kommission. Dazu zählen große Themen wie die Entbürokratisierung, etwa die Verschlinkung der Finanzierungsstrukturen mit ihren vielen unter-

schiedlichen Programmen und Haushaltstiteln. Künftig soll die Mittelverteilung nach Schweizer Vorbild gebündelt über zwei Fonds erfolgen.

Aber auch kleinteilige Fragen, die in Summe große Effekte erzielen, wurden in den Blick genommen – zum Beispiel eine schnellere Umsetzung kleiner und mittlerer Infrastrukturmaßnahmen. Hier werden konkrete Maßnahmen aufgelistet, mit denen sich zeitraubende Bewertungsverfahren und kleinteilige Planungsprozesse deutlich effizienter gestalten lassen. Weit oben auf der Agenda der Kommission steht auch die Planungsbeschleunigung für eine zügige Nachelektrifizierung im bestehenden Netz.

Wer mehr wissen will, findet den Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene zum Download auf der Website des Bundesministeriums www.bmdv.bund.de

Schienengüterverkehr 2035

Leistungsfähigkeit steigt deutlich, Marktanteil nur moderat

Güterstruktureffekt und Infrastrukturengpässe durch Netzsanierung werden den Schienengüterverkehr in den kommenden Jahren prägen. Digitalisierung und Modernisierung ebenso. Bahnjournalist Timon Heinrici wagt einen Ausblick und entwirft sein Szenario für 2035.

Infrastruktur arbeitet gemeinwohlorientiert. Die gemeinsamen Bemühungen von Bundesregierung und Eisenbahninfrastrukturunternehmen um den Kapazitätsausbau tragen Früchte. Die Politik hat erkannt, dass ein auf Kante genährtes Netz weder resilient noch aufnahmefähig ist. Daher investiert sie in Überleitstellen und Gleiswechselbetrieb. Diese Ausbauten erbringen bis 2035 eine deutliche Kapazitätserhöhung.

Die Gemeinwohlorientierung dürfte bis dahin (noch) nicht zu Netznutzungsentgelten auf Grenzkostenbasis geführt haben. Dazu besteht kein finanzieller Spielraum wegen anderer bahnpolitischer Prioritäten wie Ertüchtigung des Netzes für den Deutschland-Takt und hohen Zuschussbedarfs zum öffentlichen Personennahverkehr. Eine Herauslösung der Infrastruktur aus dem Konzern Deutsche Bahn wird nur von Grünen und Freien Demokraten unterstützt und ist daher unwahrscheinlich.

Die DAK ist auf dem Gleis. Der Schienengüterverkehr kuppelt 2035 automatisch und digital. Treiber dahinter: aus logistischer Sicht Zeitgewinne bei der Zugzusammenstellung und Abfahrtsvorbereitung, aus Infrastruktursicht ein Kapazitätsgewinn durch kürzere Standzeiten der Züge und geringeren Verschleiß als Folge besseren Laufverhaltens der Wagen. Erfreulicher Effekt für die Netzkapazität: Die DAK erlaubt die automatisierte Zugvollständigkeitsprüfung und damit „Fahren auf elektronische Sicht“ auf ETCS Level 3. Weiteres

Plus: Eisenbahnunternehmen sparen Energie bei der Traktion eines mittelpuffergekuppelten Zuges.

Das Netz zeigt Leistung. Die Generalsanierung und Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes sind bis 2035 im Wesentlichen abgeschlossen. Damit erhöht sich die Kapazität auch für den Schienengüterverkehr. Das 750-Meter-Programm ist umgesetzt und erlaubt das Fahren längerer Güterzüge. Die Resilienz der Leit- und Sicherungstechnik verbessert sich durch Ablösung der analogen durch digitale Steuerung. Die DAK erschließt Transportzeiteinsparungen. Weitere Anwendungen wie Fahrzeugüberwachung während der Fahrt, Künstliche Intelligenz für die Ankunftsprognose und teilautomatisierter Betrieb steigern die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Schiene zusätzlich.

Marktanteil wächst stetig, aber moderat. Die politisch gewünschte und auch von den Eisenbahnunternehmen vorangetriebene Marktanteilssteigerung auf 25 Prozent am gesamten Güterverkehr in Deutschland – gemessen in Tonnenkilometern (tkm) – tritt voraussichtlich nicht ein. Stattdessen landen wir bei 22 oder 23 Prozent. Ursache ist vor allem der Güterstruktureffekt. Schwere feste sowie flüssige Brennstoffe sind 2035 durch regenerative Energien weiter zurückgedrängt worden. Tendenziell wächst der Anteil der Güter mit niedrigem Volumengewicht. Das geht rechnerisch zulasten des Schienenverkehrs, da Zuwächse im intermodalen Verkehr vom Gewicht her nicht mit Kohle mithalten können.

Druck in der Logistik nimmt zu. Gegenläufig zum rechnerischen Marktanteilsverlust steigt der Druck auf Logistikanbieter und Verladende Wirtschaft, Schiene und Wasserstraße intensiver zu nutzen. Die Knappheit an Berufskraftfahrern im Fernverkehr sorgt für eine Verlagerung auf die Schiene. Vorhandene Fahrer werden für die Nahbereichsbedienung benötigt. Die Binnenschifffahrt verliert Marktanteil durch häufigeres Extremwetter mit Trockenperioden und Starkregen.

Meine Prognose: gute Voraussetzungen für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs, die allenfalls durch die Praxis der Erfassung in den Wachstumskurven rein optisch nicht voll zur Wirkung kommen werden.

Timon Heinrici verfolgt als Journalist seit 40 Jahren die Entwicklung der Bahnbranche. Er baute unter anderem die Rail Business auf und schrieb für die DVZ.



Verantwortung übernehmen für die Schiene der Zukunft

Die Mitgliedsunternehmen des VPI forcieren Innovationen auf allen Feldern, um den Schienengüterverkehr zukunftsfähig zu machen. Sie stellen sich den Herausforderungen digitalisierter Logistikketten und neuer Güterstrukturen – mit innovativen Waggonkonzepten, Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen und vielem mehr. Sie sorgen im Bereich Instandhaltung für Effizienzsteigerung und treiben die Predictive Maintenance durch die Ausstattung ihrer Flotten mit entsprechender Sensorik voran.

INNOVATION GEMEINSAM VORANBRINGEN

Damit der Verkehrsträger Schiene sein volles Potenzial ausschöpfen kann, muss der Staat die passenden Rahmenbedingungen schaffen. Dazu gehören Förderung und Forschung im Bereich neuer Techniken und ihrer Markteinführung – etwa der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und des digitalen Zugsicherungssystems ETCS. Auch Maßnahmen wie die gezielte Förderung des Kombinierten Verkehrs stärken die Zukunft des klimafreundlichen Gütertransports – sei es durch

die Finanzierung von KV-Terminals oder die verpflichtende Kranbarkeit von Sattelauflegern.

Das BMDV zeigt hier Engagement, das der Sektor zu schätzen weiß. Am Ende zählt allerdings, was tatsächlich finanziert und umgesetzt wird. Es fehlt nicht an Stellschrauben, an denen gedreht werden kann, um einen nachhaltigen Gütertransport sicherzustellen. Sie müssen nur bewegt werden.

INFRASTRUKTUR – OHNE SIE ROLLT NICHTS

Basis für einen funktionierenden, wachsenden Schienengüterverkehr bleibt die Infrastruktur. Ohne ein robustes, leistungsstarkes Schienennetz geht nichts, weder im Personen- noch im Güterverkehr. Wo Innovation im wahrsten Sinne des Wortes nicht aufs Gleis gesetzt werden kann, kann sie ihre Wirkung nicht entfalten.

Ganz Deutschland und zunehmend auch unsere europäischen Nachbarn sind besorgt über die Auswirkungen des maroden Schienennetzes auf unseren Verkehrsträger. Hier kann die Branche selbst kaum Einfluss nehmen, denn Infrastruktur ist eine staatliche Aufgabe. Gemeinsam mit den Verbänden des Sektors erwarten wir, dass die Bundesregierung diese Aufgabe mit Nachdruck angeht.

Der Zustand der Infrastruktur definiert maßgeblich den Spielraum für Wachstum auf der Schiene und soll deshalb als Fokus-Thema genauer beleuchtet werden.



Im Fokus Sanierungsfall Schienennetz

Viel zu wenig ist in der Vergangenheit passiert bei der Instandhaltung und der Modernisierung der bestehenden Schieneninfrastruktur. Selbst DB Netz erteilt den 33.000 Kilometern Schiene in Deutschland auf einer Skala von 1 (neuwertig) bis 5 (mangelhaft) nur die Gesamtnote 2,94. Noch schlimmer sieht es bei wichtigen Komponenten wie Stellwerken aus: 1.018 von deutschlandweit 4.207 erhalten die Note 5. Aber auch der Bau neuer Strecken wurde sträflich vernachlässigt. Statt neu zu bauen, wurden im Gegenteil Strecken stillgelegt. Heute verfügen wir im Vergleich zu 1995 über 14,9 Prozent weniger Gleisstrecke, während die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr zeitgleich um 83 Prozent gewachsen ist.

Das Ergebnis zeigt sich in aller Härte: zu wenig Kapazität im Netz, tagtäglich inakzeptable Verspätungen und Trassenkonflikte, bei denen der Gütertransport gegenüber dem Personenverkehr das Nachsehen hat. Das Netz ist definitiv an seinen Grenzen.

WEICHEN STELLEN FÜR EIN LEISTUNGSFÄHIGES NETZ

Was über Jahrzehnte vernachlässigt wurde, wird nicht von heute auf morgen zu heilen sein. Umso wichtiger ist es, jetzt dafür Sorge zu tragen, dass für Schienenprojekte ausreichend Mittel im Bundeshaushalt bereitgestellt werden – kurz-, mittel- und langfristig. Wer Vorrang für die Schiene ernst nimmt, wird zudem auch Planungsressourcen hier fokussieren müssen.

- Vorrang für die Schiene bei Infrastrukturinvestitionen
- Planungstechnische Kapazitäten auf die Schiene fokussieren

Es ist ein gutes Signal, dass die Infrastruktursanierung mittlerweile angepackt wird. Die Branche befürwortet das von BMDV und DB Netz dafür neu entwickelte Konzept der Korridorsanierung. Nächstes Jahr fällt der Startschuss mit der meistbefahrenen Strecke Deutschlands: Die Riedbahn wird ab Sommer in fünf Monaten unter Vollsperrung saniert. Bis 2030 soll es ein 9.400 Kilometer langes „Hochleistungsnetz“ geben, ein knappes Drittel des Gesamtnetzes. Bis 2030 sollen außerdem 40 Prozent des Netzes mit ETCS ausgestattet sein.

DEN SEKTOR EINBEZIEHEN

Die Infrastruktursanierung ist eine Operation am offenen Herzen des Systems Schiene. Das erste Vorhaben, die Riedbahn, gilt als „Aorta“ des Netzes. Es wird hier, wie bei künftigen Maßnahmen, darauf ankommen, den Sektor frühzeitig einzubinden, um den Verkehr trotzdem am Laufen zu halten. Ausreichende Ausweichstrecken sind dafür essenziell. An den weitreichenden Sanierungsmaßnahmen führt allerdings kein Weg vorbei. Darüber herrscht Konsens im Sektor.

- Ausreichend Ausweichstrecken bei Sanierungsmaßnahmen im Netz
- Gutes Baustellenmanagement durch frühzeitige Einbindung des Sektors

18,7 %

des Güterverkehrs wurden 2021 auf der Schiene abgewickelt. Das ist ein Plus gegenüber Vorjahr – aber immer noch zu wenig.



2030

Rund 1 Prozent jährlich müssten wir den Marktanteil für die Schiene steigern, um die Zielmarke von 25 Prozent bis 2030 zu erreichen.



11,4 %

stieg die Beförderungsmenge im innerdeutschen Schienengüterverkehr 2021 gegenüber 2020.



124.577

Mrd. Tonnenkilometer wurden 2021 auf der Schiene transportiert.

ZUKUNFTS- INVESTITION DAK



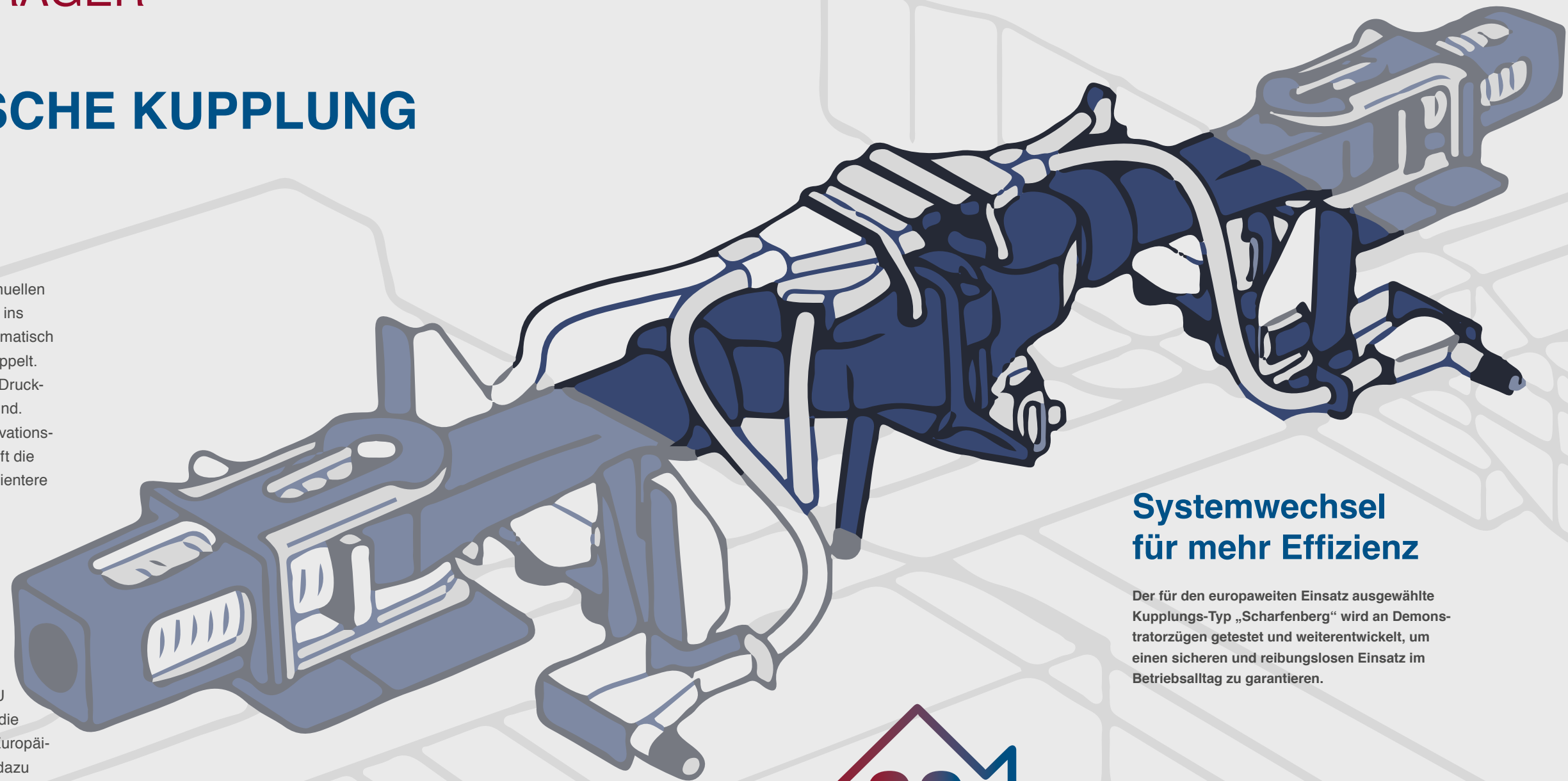
Die Mitgliedsunternehmen des VPI und der Sektor treiben Innovation auf der Schiene mit vielfältigen Projekten voran. Das gemeinsame Ziel: ein spürbarer Produktivitätsschub für den Schienengüterverkehr. Die Digitale Automatische Kupplung gilt als Schlüsseltechnologie für Automatisierung und Digitalisierung von Prozessen auf der Schiene. Sie ist der Gamechanger, der den Intelligenten Güterzug der Zukunft ermöglicht.

LEISTUNGSTRÄGER DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG

Die DAK sorgt für den Sprung von der manuellen Zugvorbereitung und -durchführung hinein ins digitale Zeitalter. Mit ihr wird nicht nur automatisch und ohne schwere körperliche Arbeit gekuppelt. Sie ermöglicht zudem Strom-, Daten- und Druckluftleitungen über den gesamten Zugverbund. Das macht die DAK zum Enabler und Innovations-treiber für Zukunftstechnologien und schafft die Grundlage für deutlich schnellere und effizientere Prozesse im Schienengüterverkehr.

FORTSCHRITT WAGEN

Die privaten Wagenhalter haben sich früh zur europaweiten Einführung der neuen Kupplungstechnologie bekannt. Als ihr Verband unterstützen wir diesen Weg – und das mit voller Überzeugung. Bereits 2020 haben wir den Sektor, also auch EVU und Bahnindustrie, mit unserer Charta für die DAK hinter dem Projekt versammelt. Die Europäische Union hat sich im gleichen Jahr klar dazu committed, den Systemwechsel bei der Kupplungstechnologie voranzutreiben. Seitdem wird mit Hochdruck an dem Ziel gearbeitet, dass Europas Schienengüterverkehr 2030 automatisch kuppelt. Expertinnen und Experten von 80 Unternehmen aus 20 europäischen Ländern beteiligen sich aktuell in den Brüsseler Gremien und in nationalen Praxis-Projekten an der technischen Entwicklung der DAK sowie der Ausarbeitung von Migrations-szenarien und Finanzierungskonzepten.



Systemwechsel für mehr Effizienz

Der für den europaweiten Einsatz ausgewählte Kupplungs-Typ „Scharfenberg“ wird an Demonstratorzügen getestet und weiterentwickelt, um einen sicheren und reibungslosen Einsatz im Betriebsalltag zu garantieren.

CO₂ **30 %**

Um die europäischen Klimaziele zu erreichen, muss der Anteil der Schiene am Güterverkehr auf 30 % erhöht werden.

VPI-Symposium Branchen-Update zur DAK

Unsere jährlichen Symposien und Technischen Informationsveranstaltungen bieten dem Sektor ein Forum, um gemeinsam Fortschritte und Herausforderungen für die europaweite Einführung der DAK zu diskutieren und nach Lösungen zu suchen. Auch auf dem diesjährigen VPI-Symposium Anfang Januar war die DAK zentrales Thema. Dr. Jens Engelmann (Railiable) und Matthias Knüpling (VTG/UIP) berichteten aus den europäischen Gremien. Über Neuigkeiten aus den operativen Arbeitsgruppen zu Technik, Finanzierung und Migration informierten die Experten Dr. Fabian Wartzek (DB AG) und Andreas Lipka (DB AG). Die Vortragspräsentationen der Referenten finden Sie auf unserer Website unter <https://symposium.vpihamburg.de/praesentationen>



Das Symposium bot Information aus erster Hand zum Stand des Forschungsprojekts DAC4EU.



Die Gäste nutzten die Gelegenheit für Fragen an die Experten.

Hatte sowohl die großen Linien als auch die Details im Blick: die Expertenrunde zur DAK.



WIR MÜSSEN WEITER TEMPO MACHEN



MATTHIAS KNÜPLING

HEAD OF LOBBYING & ASSOCIATIONS AND HEAD OF CONTRACT & PROCUREMENT GOVERNANCE BEI DER VTG.

Der gelernte Speditionskaufmann und Wirtschaftsingenieur für Transportwesen ist seit 1991 bei der VTG beschäftigt. Aktuell ist er unter anderem mit dem wichtigen Projekt zur Einführung der Digitalen Automatischen Kuppelung befasst.

Wo stehen wir mittlerweile in Sachen DAK – fünf Jahre, nachdem der Technische Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS) 2018 den Anstoß gab, die Jahrhundertherausforderung eines Systemwechsels im Schienengüterverkehr anzunehmen? Wir haben Matthias Knüpling gebeten, eine Zwischenbilanz zu ziehen und für uns das „big picture“ zum aktuellen Stand zu zeichnen. VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz hat den DAK-Enthusiasten und Leiter Lobbying und Verbände bei der VTG dazu befragt, wo wir bereits gut vorangekommen sind – und welche Hürden es aktuell zu nehmen gilt.

Interview

Matthias Knüpling, VTG, zu aktuellen Entwicklungen rund um die DAK

1. Von der Charta über das EDDP bis zu ERJU: Wie sehen Sie die Entwicklung dieses Projektes, das als Gamechanger für den Schienengüterverkehr gilt?

Erst einmal: Wir sind gut vorangekommen, seit wir im Jahr 2020 auf dem VPI-Symposium die DAK-Charta unterzeichnet haben. Es ist enorm viel passiert in diesem als historisch zu bezeichnenden Projekt. Bereits ein halbes Jahr später hatte die DAK schon den Sprung nach Brüssel geschafft: Das European DAC Delivery Programme (EDDP) wurde Mitte 2020 aufgesetzt. Hier hat sich der gesamte Sektor eingebracht – private wie staatliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, Wagenhalter, Werkstätten, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Komponentenhersteller und weitere Dienstleister. In verschiedenen europäischen Ländern, insbesondere in Deutschland, ist auch die Verkehrspolitik bereits eingebunden.

Zwischen Ende 2022 und Frühjahr 2023 ist der organisatorische Rahmen für die gemeinsame Arbeit am Projekt nun neu aufgestellt worden. Bis dato waren die verschiedenen

Aufgabenstellungen aus den Bereichen Technik, Kosten-Nutzen-Analyse, Migration und Finanzierung unter einem Dach aufgehängt, nämlich dem EDDP. Jetzt sind die Arbeitspakete aufgeteilt worden und werden in verschiedenen EU-Organisationsstrukturen bearbeitet: im neu geschaffenen Projekt „TRANS4M-R“ innerhalb des Innovation Pillar

sowie im System Pillar, beides direkt von „Europe's Rail Joint Undertaking“ (ERJU) gesteuert, und im „EDDP neo“, dem Nachfolger des EDDP. Für die erfolgreiche Einführung der DAK ist es entscheidend, hier alle Beteiligten in ganz Europa weiterhin mitzunehmen. Das heißt, sie regelmäßig über den aktuellen Projektstand zu informieren und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre individuellen Bedürfnisse in das Gesamtprojekt einzubringen.

2. Bringen die neuen europäischen DAK-Strukturen für das Projekt einen Schub?

Das Aufsplittern aller Arbeitspakete aus dem bewährten und eingespielten EDDP und die Überführung in neue Organisationsstrukturen hat leider einiges an Dynamik aus der gemeinsamen Arbeit des

Sektors herausgenommen. Zudem hat sich hierdurch die Koordinationskomplexität und der damit verbundene Aufwand erhöht. Unser europäischer Dachverband UIP hat auf die Veränderungen schnell reagiert und eine zentrale Koordinationsfunktion eingerichtet. Sie wacht darüber, dass alle aus privater Wagenhalter-sicht wichtigen Themen wei-

terhin mit den entsprechenden Arbeitsressourcen versorgt werden, wir den Gesamtüberblick behalten und die für uns wichtigen Impulse in dieses Projekt einbringen. Ich selbst habe die Rolle als DAK-Koordinator der UIP übernommen. Alle Leserinnen und Leser dieses Interviews sind herzlich eingeladen, mich jederzeit mit ihren Belangen anzusprechen.

„Unter dem Strich befindet sich das europäische DAK-Projekt im ursprünglich aufgesetzten Zeitplan.“

Unter dem Strich befindet sich das europäische DAK-Projekt aus meiner Sicht weiterhin im ursprünglich aufgesetzten Zeitplan – trotz zahlreicher offener Fragestellungen in allen Bereichen. Das Ziel bleibt, die DAK als eines der Elemente zur Digitalisierung des Schienengüterverkehrs europaweit bis zum Ende dieses Jahrzehnts einzuführen. Um im Zeitplan zu bleiben, müssen alle Beteiligten weiterhin mit hohem Engagement und großer Sorgfalt an den einzelnen Fragestellungen arbeiten.

3. Die Entscheidung für die Scharfenberg-Kupplung als Standard ist 2021 gefallen. Haben wir inzwischen eine ausgereifte technische Lösung, die reif für die Serie ist?

Nein, von einer serienreifen Technik können wir noch nicht sprechen. Trotzdem haben wir mit der Entscheidung für die Scharfenberg-Kupplung einen wichtigen Meilenstein erreicht. Für den mechanischen Teil können wir jetzt sagen, wie das Endprodukt aussehen wird. Die Scharfenberg-Kupplung ist durch die langjährige Nutzung im Schienenpersonenverkehr ja auch kein unbekanntes technisches Bauteil.

4. Können wir damit einen Haken hinter das Thema Technik setzen?

So schnell geht's dann doch nicht. Wir haben noch eine ganz Reihe weiterer technischer Themen auf der Agenda, die sich noch in der Entwicklung befinden. Dazu zählen die Verbindungen für Daten, Strom und damit zusammenhängend auch die finale Lösung für die pneumatische Verbindung zur Bremssteuerung. Hier erwarten wir bis Ende dieses Jahres Ergebnisse, auf deren Basis wir dann Entscheidungen treffen können, wie wir es im letzten Jahr für die mechanische Kupplung getan haben. Aber auch das ist dann erst einmal eine Grundsatzentscheidung und keine Serienreife. Dafür bedarf es noch intensiver Tests und auch entsprechender technischer Abnahmen. Diese werden im Rahmen zahlreicher Testszena-

„Für die Serienreife der DAK bedarf es noch intensiver Tests und technischer Abnahmen.“

rien im bereits erwähnten Projekt TRANS4M-R laufen sowie auch im weiterhin parallel arbeitenden DAC4EU-Testprogramm. Wir sind dem deutschen Bundesministerium für Digitales und Verkehr sehr dankbar, dass das DAC4EU-Projekt bis Mitte 2024 verlängert wurde. Das ermöglicht uns, die Basis für die Markteinführung eines verlässlichen und von Anfang an gut funktionierenden technischen Produkts zu legen. Vom europäischen Schienengüterverkehr

wird auch in der Zukunft sehr viel verlangt werden und wir können uns am Beginn der 2030er Jahre die Einführung einer „Beta-Version“ nicht erlauben, sondern müssen vom Start weg ein sicheres und verlässliches Produkt zur Verfügung stellen. Störungen im Betriebsablauf müssen wir unbedingt vermeiden.

5. Jeder im Sektor weiß, die Umstellung auf die DAK ist ein sehr komplexer Vorgang, zumal sie europaweit in einem kurzen Zeitfenster erfolgen muss. Ist man in Brüssel in Sachen Migrationsstrategie schon weiter?

Da kann ich mit Ja antworten. Im ersten Halbjahr 2022 wurde eine sehr gute Studie zur Migration erarbeitet, die am Ende auch vom EDDP Programme Board als Basis für die zukünftige Detailausgestaltung verabschiedet wurde. Diese Studie enthält zahlreiche gute Ideen zu unterschiedlichen Migrationsprozessen in Abhängigkeit von den verschiedenen Produktionssystemen Einzelwagen- und Wagengruppen-, Ganzzug- und Intermodalverkehre. Und ganz wichtig: Es wurden auch Ideen und Mengenszenarien zu der Frage entwickelt, welche Werkstattkapazitäten wir für den sechsjährigen Migrationszeitraum in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts brauchen. Dies gilt es jetzt im Rahmen des EDDP-neo-Programms weiter im Detail auszugestalten und dabei auch all die Unternehmen und Orte miteinzubeziehen, an denen die Zugbildung erfolgt. Hier schauen wir natürlich zunächst auf die Rangierbahnhöfe, wo die Zugzusammenstellung im

Die DAK in Zahlen

15 %
Bis zu Kapazitätsgewinn kann die DAK für die bestehende Infrastruktur realisieren.



450.000

Rund 450.000 Waggons müssen europaweit mit der DAK ausgerüstet werden. Hinzu kommen etwa 17.000 Lokomotiven.

2029
6 Jahren

In 6 Jahren soll die Migration der DAK umgesetzt werden. Das Ziel ist, dass spätestens 2031 in Europa automatisch gekuppelt wird.



150

Etwa 150 mobile Werkstätten sollen die stationären Standorte beim Einbau der DAK unterstützen.

Einzelwagenladungsverkehr erfolgt. Es ist jedoch ebenso wichtig, auf die Seehäfen, die KV-Terminals, die Chemieparks, die Automobilwerke, die Stahlwerke, die Binnenhäfen und an alle anderen Plätze zu schauen, an denen der Schienengüterverkehr entweder beginnt oder endet.

Etablierung des „Kfz-Mechatronikers“, der vor vielen Jahren das Berufsbild des „Kfz-Mechanikers“ abgelöst hat. Diese Entwicklung und die Einführung der



„Instandhaltungswerke müssen sich über die notwendigen Upgrade-Ressourcen jetzt Gedanken machen.“

6. Stichwort Werkstattkapazitäten: Ist das ein Nadelöhr für die DAK-Migration?

Genau das gilt es zu vermeiden. Deshalb wurden die europäischen Instandhaltungswerke vor kurzem ebenfalls tiefer in die Detailausgestaltung des Migrationsprozesses einbezogen. Als ein Verband, in dem auch Werkstätten stark vertreten sind, wissen wir um die Problematiken, die hier auf uns zukommen können. Instandhaltungswerke müssen sich jetzt über die notwendigen Upgrade-Ressourcen für die Waggons und Lokomotiven Gedanken machen. Sie müssen Personal ausbilden und rekrutieren, das auch in der Lage ist, Strom- und Datenleitungen an die Wagen zu bauen.

Ich sehe hier eine sehr große Chance für die Instandhaltungswerke, attraktivere Arbeit anzubieten für die junge Generation, und vergleiche das gerne mit der

Digitalisierung im Schienengüterverkehr sollte es auch unseren Instandhaltungswerkstätten ermöglichen, Berufsbilder anzubieten, die auf dem umkämpften Markt für Nachwuchs attraktiv sind.

Eine weitere große Herausforderung im Themenfeld „Migration“ ist die Identifikation des technischen Upgrade-Aufwands für Waggons und Lokomotiven. Für die Waggons hat die UIP sich dies als eines ihrer Top-Themen für das Jahr 2023 vorgenommen, denn für die Detailausgestaltung der Migration ist eine genaue Kenntnis über Mengen und den detaillierten technischen Aufwand zwingend notwendig.

Weitere Detailspekte unter der Überschrift „Migration“ sind die Anpassungen in der Infrastruktur, Stichwort „Prellböcke“, die Anpassung der betrieblichen IT und natürlich auch der Einkauf der erforderlichen

Die DAK in Brüssel

Wo auf EU-Ebene an der Einführung der DAK gearbeitet wird

2020 fiel in Brüssel der Startschuss: Die Europäische Union setzte das „European DAC Delivery Programme (EDDP)“ auf, um die neue Kupplungstechnologie europaweit aufs Gleis zu bringen. Aufgehängt wurde das Programm unter dem Dach von „Shift2Rail“ und später unter dem von Shift2Rail-Nachfolger „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (ERJU)“. In insgesamt sieben EDDP-Working-Groups arbeiteten Vertreterinnen und Vertreter an den relevanten Themenfeldern für die Einführung der DAK – von Technik über Migration bis hin zur volks- und betriebswirtschaftlichen Analyse und Finanzierung. Ein wichtiger Meilenstein war 2021 die Entscheidung des EDDP für die Scharfenberg-Kupplung als einheitlichen Standard.

Nach über zweijähriger Arbeit kam diese Struktur Ende 2022 zunächst an ihr geplantes Ende. Alle technischen Themen rund um die DAK werden seitdem unter dem Namen „TRANS4M-R“ (sprich „transform rail“) bewegt. Dieses

Projekt ist eingebettet in alle Forschungs- und Entwicklungsprojekte der EU, die sich mit dem Schienenverkehr beschäftigen, und wird ebenso durch das ERJU im sogenannten „Innovation Pillar“ gemanagt.

Ebenfalls aus dem ursprünglichen EDDP ausgegliedert wurden die Themenfelder Standardisierung, Vorbereitung der Implementierung der DAK in die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sowie die notwendige Anpassung der bahnbetrieblichen Prozesse. Sie werden jetzt im sogenannten „System Pillar“ des ERJU vorangetrieben. Um alle verbliebenen Aufgabenstellungen aus den Themenfeldern Migration, Förderung/Finanzierung sowie dem Stakeholder-Management kümmert sich eine Neuauflage des EDDP, die im Frühjahr 2023 unter dem Namen „EDDP neo“ an den Start gegangen ist. Auch für die neuen Strukturen gilt: Die Mitarbeit und Expertise des Sektors ist ausdrücklich erwünscht.

Komponenten und der Dienstleistungen zur Anpassung des Rollmaterials.

7. Das hört sich nach vielen Fäden und damit entsprechend vielen Akteuren an, die für einen erfolgreichen Migrationsprozess zusammengebracht werden müssen. Gibt es Ideen dazu, wie das angegangen werden soll?

Es ist in der Tat eine komplexe, anspruchsvolle Aufgabe, dies für alle beteiligten Stakeholder zu organisieren. Es gibt Überlegungen im Projekt, dies über eine zentrale Funktion, die derzeit den Namen „Deployment Manager“ trägt, abzuwickeln. Welche Wagen werden wann wo umgebaut? Wer kauft die Kupplungsteile von den Herstellern ein? Wie werden die erforderlichen Werkstattressourcen koordiniert?

„Wir brauchen für den Migrationsprozess eine zentrale Steuerungsstelle.“

niert? Wer kümmert sich um den Wagenzulauf, und das in einer Art und Weise, die den tagtäglichen Gütertransport auf der Schiene so wenig wie möglich beeinflusst? Diese und weitere Fragen gilt es in der heißen Phase der Migration zu behandeln und euro-

paweit zu bearbeiten. Meine Erwartung ist hier, dass dies durch eine zentrale Stelle gesteuert wird, die in Brüssel angesiedelt sein sollte. Die Beteiligung und Einbindung des privatwirtschaftlich organisierten Sektors daran ist für mich unabdingbar.

8. Wer zahlt die Zeche? Was kann den verschiedenen Playern im Sektor in puncto DAK-Finanzierung zugemutet werden?

Kurze Antwort? Nicht wir privaten Wagenhalter, denn uns nützt die DAK nichts. Wir haben nur Arbeit damit.

So, jetzt aber die professionelle Antwort: Den privaten Wagenhaltern kann in der Tat nicht viel zugemutet werden, was die Investition in das Upgrade der Bestandsflotte angeht. Der wesentliche Nutzen, den wir uns von der DAK versprechen, ist der, einen Beitrag zur gesamten Digitalisierung des Schienengüterverkehrs zu leisten. Das ist notwendig, um den Verkehrsträger Schiene zukunftsfähig zu erhalten.

Und es ist die Basis dafür, dass wir langfristig unser Geschäftsmodell fortsetzen und auch in den nächsten Jahrzehnten leistungsfähiges Rollmaterial anbieten können.

Ein Stück weit anders gelagert ist die Situation bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im bekanntermaßen margenschwachen Geschäft des Eisenbahntransports können auch die EVU keinen großen eigenen Beitrag leisten, weil ihre Finanzsituation den erforderlichen Investitionsumfang nicht hergibt. Auf der anderen Seite dient die gesamte Digitalisierung dazu, den Bahnbetrieb effizienter, zuverlässiger, schneller und damit für die Kunden der EVU qualitativ hochwertiger zu machen. Das wird zu Kostenersparnissen in der betrieblichen Produktion führen und gleichzeitig über eine verbesserte Preisbildung durch höherwertige Serviceangebote an die Verlager einen größeren Ertrag ermöglichen. Der nächste Nutznießer der Digitalisierung inklusive der DAK

„Staatliche Förderprogramme für die DAK sind notwendig – und auch gerechtfertigt.“

sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sie werden durch die prognostizierte Kapazitätserhöhung mehr Trassenentgelteinnahmen durch mehr Zugtrassen generieren und somit ebenfalls einen monetären Nutzen aus dieser Entwicklung ziehen.

9. Sind staatliche Förderprogramme aus Ihrer Sicht Voraussetzung, um die DAK am Ende erfolgreich aufs Gleis zu bringen?

Absolut, und das ist auch gerechtfertigt. Über allem steht doch die volkswirtschaftliche Betrachtung, also die Frage, welchen Nutzen eine technische Neuerung für die Gesellschaft, für die Bevölkerung, für die Politik hat. Das Schlagwort „Green Deal“ mag zwar inzwischen nicht mehr jeder hören. Dennoch fasst es in sehr kurzer Form zusammen, um was es tatsächlich geht: um den Klimaschutz. Es geht darum, den umweltfreundlichsten Verkehrsträger in der Zukunft deutlich stärker zu nutzen als bisher und dafür zu sorgen, dass die Klimaziele in Europa und in den einzelnen Ländern so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Dieses übergeordnete Ziel zu erreichen, sollte den Politikern in Brüssel und in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union eine sehr hohe finanzielle Unterstützung wert sein. Und zwar in Form geeigneter, einfacher und direkter Förderung der Investitionen und Kosten, die notwendig sind, um die Bestandsflotte aus ihrer analogen Vergangenheit in die digitale Zukunft zu führen.

Zusammengefasst denke ich, es ist fair, davon zu sprechen, dass der Löwenanteil der notwendigen Gelder durch die europäische Politik und die am Schienengüterverkehr sehr interessierten Länder zur Verfügung gestellt werden muss. Aber auch der Sektor selbst soll eine Selbstbeteiligung leisten, um die Bestandsflotte an Waggons und Lokomotiven auf den notwendigen Stand der Technik upzugraden.

Das ist Voraussetzung, damit wir ab dem Beginn des dritten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts mit einem deutlich stärker digitalisierten Schienengüterverkehr weitermachen können. So wird das perspektivische Ziel eines voll digitalisierten Bahnbetriebs greifbar.

rationsplan. Auf der Zeitschiene sehe ich persönlich die Notwendigkeit, dass wir zu diesen sechs Punkten

„Wenn wir 2031 mit der DAK kuppeln, wäre das ein Quantensprung für den Schienengüterverkehr.“



Welche Fördertöpfe in diesem Zusammenhang in Frage kommen, ob neue Förderszenarien entwickelt werden müssen, wie die Verteilung des Geldes erfolgt, das sind Fragen, an denen wir mit Hochdruck arbeiten und deren Beantwortung wir in diesem Jahr realisieren müssen und werden.

10. Ein kleiner Blick in die Glaskugel bitte: Wann erreichen wir den Point of no Return und das Projekt DAK ist aufgegleist?

Am „Point of no Return“ sind wir dann angelangt, wenn wir die vom Sektor formulierten Voraussetzungen erreicht haben. Dazu gehören ein einheitliches europäisches DAK-System, eine erprobte technische Lösung und die operative Funktionalität. Ebenso zählen dazu eine adäquate Förderung durch die EU und ihre Mitgliedstaaten, eine einfache Zulassungsprozedur beim Upgrade der Bestandsflotte und ein umsetzbarer und für alle Akteure akzeptabler Mig-

am Ende dieses Jahres, spätestens jedoch zu Beginn des Jahres 2024 verlässliche Aussagen machen können. Danach gilt es, in die Endphase der vorbereitenden Arbeiten einzusteigen und diese bis Ende 2025 abzuschließen. Ist das geschafft, können wir mit der Umsetzung loslegen und in die Zielgerade einbiegen.

Wenn wir sechs Jahre später, also 2031, europaweit mit der DAK kuppeln, bin ich mehr als zufrieden. Dann hätten wir einen Quantensprung erreicht und die Basis für einen voll digitalisierten Schienengüterverkehr gelegt.

Die Fragen stellte VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz

EXPERTENWISSEN FÜR DIE SCHIENE



AVV, NVR, RID und JNS – was hinter diesen Kürzeln steht, stellt Weichen für den Schienengüterverkehr. Unsere Fachleute wissen sofort, worum es geht – und vor allem, worauf es ankommt. Sie gestalten in den Gremien des Sektors rechtliche Bestimmungen und technische Standards mit. Das Ziel: praxisnahe und sichere Lösungen für die Schiene.

AVV

Rettet die „Unterwegsreparatur“

Güterwagenhalter sind in Ihrer Funktion als Entities in Charge of Maintenance (ECM) verantwortlich für den technisch einwandfreien Zustand ihres Materials. Die Verhältnisse zwischen ECM und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind damit allein jedoch nicht geregelt. Im Betriebsalltag auf dem Netz treten immer wieder Schnittstellen-Thematiken auf, bei denen sich diese Verantwortlichkeiten zumindest teilweise überlappen oder berühren. Konkret gemeint sind Fälle, in denen ein Güterwagen bei der Verwendung durch ein EVU Schaden nimmt und dieser Schaden im gemeinsamen Interesse eines zügigen und reibungslosen Transportes so schnell wie möglich behoben werden soll.

WAGENHALTER IN DER PFLICHT

Hier kommt der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ins Spiel: Zwar regelt er zunächst nur die Verhältnisse zwischen EVU und Haltern, jedoch verpflichtet er die Halter, die für ihre Wagen benannten ECM in die notwendigen Informationsflüsse einzubeziehen. Er legt für Schäden an Wagen, die im Rahmen des EVU-Betriebs auftreten, fest, dass diese durch die EVU im Rahmen

der Wiederherstellung der Lauffähigkeit zu beheben sind. Um keine unnötigen Verzögerungen zu verursachen, dürfen solche Reparaturen in definiertem Umfang auch ohne die vorherige Zustimmung des Halters direkt vom EVU durchgeführt beziehungsweise beauftragt werden. Diese Regelung hat sich im Laufe der Jahre bewährt und sich in der Praxis in Form der sogenannten Unterwegsreparatur etabliert.

KLARE SPIELREGELN SEIT 2018

Damit Wagenhalter auch bei solchen Reparaturarbeiten durch Dritte ihrer Dokumentations- und Sicherheitsverantwortung als ECM lückenlos nachkommen können, definiert der AVV seit 2018 detailliert und eindeutig, welche Anforderungen an Werkstätten zu stellen sind, die Unterwegsreparaturen ausführen. Außerdem wurden die Berichtspflichten der EVUs konkretisiert und ausgeweitet.

Seitdem müssen EVU die Überwachung der von ihnen beauftragten Werkstätten in ihrem jeweiligen Sicherheitsmanagementsystem (SMS) abbilden. Es stellt vor allem kleinere EVU, die über keine eigene

Werkstatt-Infrastruktur verfügen, vor erhebliche Herausforderungen, wenn sie sämtliche potenziell infrage kommenden Werkstätten am Laufweg ihrer Güterzüge einer Lieferantenüberwachung unterziehen müssten. Das kann im Einzelfall einen Mehraufwand bedeuten, den viele EVU nicht schultern können und es daher auch nicht tun. Die zuständigen Sicherheitsbehörden haben gegenüber dem Sektor nun klar kommuniziert, dass sie dies nicht weiter hinnehmen werden.

LÖSUNG IN ARBEIT

Seit dem zweiten Halbjahr 2022 arbeitet eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Haltern und EVU mit Hochdruck an einem gangbaren Kompromiss. Ziel ist es, den Aufwand für eine ausgeweitete Lieferantenüberwachung bei den EVU in Grenzen zu halten. Auch künftig soll es möglich sein, dass gewisse Schäden, die im Betrieb entstanden sind, auch vor Ort kompetent und ohne unnötige Verzögerung repariert werden können – es geht um die Rettung der Unterwegsreparatur!

Zur Lösung dieses Problems könnte in Zukunft eine neu strukturierte Anlage 10 AVV beitragen. Diese Anlage regelt, wie die Unterwegsreparaturen durch die EVU auszuführen sind. Jedoch bei weitem nicht präzise genug, da heute in der Anlage 10 lediglich der zu erreichende Zustand mit Maßen und Toleranzen beschrieben ist. Nicht präzisiert ist bislang, wie dieser zu erreichen ist – sprich, wie die Arbeiten konkret auszuführen sind.

EINDEUTIGE VORGABEN FÜR SICHERE ANWENDUNG

Die Anlage 10 AVV wird deshalb aktuell überarbeitet. Zur besseren Verständlichkeit und eindeutigen Zuordnung von einzelnen Schadbildern zu konkreten Reparaturmaßnahmen wird die Anlage 10 des AVV nun modularisiert. In Verbindung mit den Schadcodes aus Anlage 9 AVV soll so im Schadensfall eine sichere Anwendung des AVV gewährleistet werden. Auch der VPI ist an diesem Prozess beteiligt und bringt sich ein. So kann sichergestellt werden, dass keine Widersprüche zum VPI European Maintenance Guide entstehen.



NORMEN SETZEN

In den Gremien des DIN-Normenausschusses Fahrwege und Schienenfahrzeuge (DIN FSF) werden Standards definiert – für den Bau, für die Instandhaltung und für den Betrieb von Eisenbahntechnik. Die Expertinnen und Experten, die hier zusammenkommen, sichern Interoperabilität im Sektor und setzen in vielerlei Hinsicht den Rahmen für Innovationen und deren Transferchancen in den Markt. Ob Radsätze, Schweißverfahren oder Bremse – es geht hier oftmals um Themen, die für Wagenhalter und Werkstätten von großer Bedeutung sind. Auch wenn DIN-Normen keinen Gesetzescharakter besitzen, so gelten sie dennoch als „anerkannte Regeln der Technik“.

VPI BAUT ENGAGEMENT AUS

Der Verband hat deshalb im vergangenen Jahr sein Engagement im DIN FSF weiter ausgebaut: Mitarbeiter von VPI und VERS bringen sich verstärkt in den Fachausschüssen vom DIN FSF ein. VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz ist seit 2021 Mitglied im Beirat des Normenausschusses DIN FSF sowie im Vorstand des Trägervereins NWB e.V. Mitstreiter aus den Mitgliedsunternehmen werden dennoch gesucht und benötigt. Die Normungsarbeit profitiert von Praktikern und Expertinnen aus den Unternehmen. Gleichzeitig zahlt sich die unmittelbare Interessenvertretung für den Sektor und damit auch für die einzelnen Unternehmen aus.

In über **70**
Fachgremien des Sektors enga-
gieren sich Vertreter:innen des
VPI für die Belange des Sektors.



TIV 2022

Fachlicher Input und Technik zum Anfassen

Es war die erste große Veranstaltung des Verbandes nach der Corona-Pause: Zur Technischen Informationsveranstaltung (TIV) 2022 strömten die Gäste endlich wieder persönlich, anstatt von zuhause aus zu streamen. 245 Teilnehmende waren nach Berlin gekommen, um sich ein Update zu den technischen Entwicklungen des vergangenen Jahres zu holen. Die breite Themenpalette der Veranstaltung reichte von Radsatz und Bremse über Zerstörungsfreie Prüfung bis hin zur Digitalen Automatischen Kupplung. Neben Fachvorträgen und Runden mit Expertinnen und Experten wurde auf der TIV zum ersten Mal Technik zum Anfassen präsentiert: zwei Modelle der DAK und ein Wirbelstromprüfgerät für die Zerstörungsfreie Prüfung an Radsätzen.



Modell mit Anziehungskraft: Die DAK fand ihr Publikum auf der von TK-Leiter Jakob Kudlinski (unten Mitte) eröffneten TIV.



Angeregte Gespräche im Foyer, spannender Input im Plenum. Die Mischung stimmte.



Vereint in Sachen DAK: Verband, Halter und Werkstätten.



Die Technische Kommission bringt Expertise und Erfahrung zusammen

Die Technische Kommission (TK) des VPI leistet einen enorm wichtigen Job für unsere Branche. In ihr bringen neun Vertreter unserer Mitgliedsunternehmen ihre Expertise und Erfahrung ein, wenn es um die Bewertung aktueller Ereignisse im Betrieb sowie die Erarbeitung entsprechender Empfehlungen an Halter und Werkstätten geht. Ende 2022 endete die jeweils dreijährige Wahlperiode der Kommission. Mit Helmut Lindenberger (On Rail) und Irmhild Saabel (Wascosa) sind zwei langjährige, verdiente Mitglieder aus dem Gremium ausgeschieden. Der VPI bedankt sich ausdrücklich für ihr Engagement. Als neue Mitstreiter begrüßt die TK Jonas Kutzim (GATX), Dirk Olaf Nebendahl (Aretz), Michael Prahm (ERR) und Thomas Unverdorben (Wascosa) an Bord.

MITGLIEDER DER TECHNISCHEN KOMMISSION (WAHLPERIODE 2023 BIS 2025)

- Jakob Kudlinski, ERMEWA, Vorsitzender
- Karsten Elstner, Kaminski
- Stefan Franke, VTG
- Jonas Kutzim, GATX
- Dirk Olaf Nebendahl, Aretz
- Dominic Pister, BASF
- Michael Prahm, ERR
- Thomas Unverdorben, Wascosa
- Bertram Wieloch, TWA



Beim Thema Instandhaltung und Sicherheit ist der Radsatz eines der zentralen Themen.

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

2022 im Fokus der TK



NORMUNG
Monitoring der Normungsaktivität und Prüfung der Auswirkungen auf Güterwagen.

GEFAHRGUTTRANSPORT (RID)
Monitoring der Entwicklung des RID und seiner Auswirkungen für Gefahrguttransporte auf der Schiene.

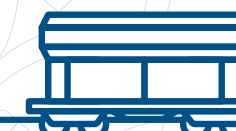
RETURN OF EXPERIENCE
Unterstützung des Joint Network Secretariat (JNS), insbesondere zu den Themenkreisen „Broken Wheels“ und „Extreme effects of thermal overload in special cases of freight operation“.



INSTANDSETZUNG
Monitoring von Verfahren und Automation in der Zerstörungsfreien Prüfung (ZfP) Implementierung von neuen Sorten Radsatzlagerfett – Betriebserprobung.

KOMMUNIKATION MIT DEM EISENBAHN-BUNDESAMT
Klärungsthemen rund um die Registrierung in den europäischen und nationalen Fahrzeugeinstellungsregistern EBA-Jahresgespräch.

TECHNISCHE INFORMATIONS-VERANSTALTUNG (TIV)
Themenauswahl und Vorbereitung.



EUROPAWEIT IM EINSATZ

VERS

Mit dem VPI European Maintenance Guide und den Fachtechnischen Begutachtungen von Werkstätten bietet unsere Servicegesellschaft VERS einen wichtigen Baustein für sicheren Schienengüterverkehr. Wir setzen hier Standards – europaweit. Auf großes Interesse im Sektor stößt auch unser Schulungsprogramm, das praxisrelevantes Wissen zu eisenbahntechnischen Themen vermittelt.

VPI-EMG

QUALITÄT HEISST ENTWICKLUNG

ÜBERZEUGT EUROPaweIT

Wir nehmen kontinuierlich Neuerungen der Waggon-Technik und -Instandhaltung in den VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG) auf, überarbeiten die Empfehlungen wo nötig oder erweitern sie um neue Themen-Module. Über die letzten 15 Jahre ist der VPI-EMG so zu einem umfassenden Werk angewachsen, das als europaweiter Standard für fachgerechte Instandhaltung angesehen wird. In ihn fließt die Expertise der Branche ein.

Die internationale Ausrichtung des VPI-EMG ist uns wichtig. Die Instandhaltungsempfehlungen liegen mittlerweile in 13 Sprachen vor, werden in 26 Ländern bezogen und europaweit von Haltern und Werkstätten genutzt. Der modular aufgebaute Maintenance Guide dient vielen Entities in Charge of Maintenance (ECM) als Grundlage für ihr Instandhaltungsregelwerk.

814



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

500

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

54 NEUE BEZIEHER

Der VPI-EMG bleibt auf Wachstumskurs: Im vergangenen Jahr konnte die VERS 54 neue Bezieher verzeichnen, jeden Monat im Schnitt fünf Unternehmen. Zu den Nutzern des VPI-EMG zählt seit längerem eine Vielzahl der europäischen Wagenhalter und ECM. Zu den 539 Beziehern gehören darüber hinaus auch Universitäten und staatliche Aufsichtsbehörden. Die größte Gruppe machen aber mittlerweile die Werkstätten und mobile Services aus. Auch unter den 54 neuen Abonnenten des vergangenen Jahres fanden sich vornehmlich Werkstätten und hier vor allem solche aus Osteuropa.

AUCH IN ÜBERSEE ERFOLGREICH

Dem VPI-EMG eilt ein guter Ruf voraus: Die Möglichkeit, ein qualitativ hochwertiges Instandhaltungsmanagement auf Basis unserer Instandhaltungsempfehlungen aufzubauen, hat sich mittlerweile über die Grenzen Europas herumgesprochen. Im Januar 2023 konnte der erste VPI-EMG-Bezieher und zugleich das erste Verbandsmitglied aus Südamerika begrüßt werden: das in Uruguay beheimatete Konsortium Liropa SA.

IN URUGUAY ROLLT DER SCHIENENGÜTERVERKEHR NACH VPI-EMG

Auf einer neu gebauten Schienenstrecke sollen künftig Rohstoffe aus dem Landesinneren von Uruguay zum Hafen von Montevideo transportiert werden – Zellstoffpulpe aus einem Werk auf dem Hinweg und chemische Grundstoffe für die Produktion auf dem Rückweg. Mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke steht auch die Organisation der Instandhaltung der eingesetzten Eanos- und Kesselwagen an, die ein Konsortium unter Beteiligung der DBCC vergangenes Jahr bei einem europäischen Güterwagenhersteller erworben hat. Für deren zuverlässigen und sicheren Betrieb ist die Etablierung eines qualifizierten Instandhaltungssystems unerlässlich. Ausschlaggebend für die Entscheidung für den VPI-EMG waren sowohl der erprobte und hohe Qualitätsstandard als auch die einfache Verfügbarkeit und Implementierung, so Gregory Rodriguez, verantwortlich für die Instandhaltung der Fahrzeugflotte bei DBCC.

Gemeinsam leisten die Unternehmen des Konsortiums Pionierarbeit, um den Schienengüterverkehr als Transportmittel in Uruguay zu etablieren. Der lag bis dato mehr oder minder brach: Alte Gleisstrecken waren in den vergangenen Jahrzehnten abgebaut worden oder längst nicht mehr intakt. Wir freuen uns, mit dem VPI-EMG hier Aufbauhilfe zu leisten und einen Baustein für sicheren Schienengüterverkehr zu liefern.



VPI-EMG

UPDATES 2022

VPI-EMG-MODULE 04, 09 UND 11

Methoden der zerstörungsfreien Prüfung sind im Instandhaltungsalltag besonders beim Thema Radsätze von Bedeutung. Der VPI-EMG hat in seinem Modul 04 – Radsätze jetzt das Ultraschallprüfverfahren zur Überprüfung des Radkranzes auf Risse nach Reprofilierung vollumfänglich integriert. Neu aufgenommen wurde zur gleichen Thematik das Wirbelstromprüfverfahren. Somit können ECM in Abstimmung mit der Werkstatt frei entscheiden, welches Prüfverfahren sie künftig anwenden. Die entsprechenden Prüfanweisungen wurden in das Modul 09 aufgenommen. Modul 11 – Arbeitssicherheit ist das jüngste Modul des VPI-EMG. Im vergangenen Jahr wurden die letzten ausstehenden Abschnitte und Kapitel ergänzt. Die Themen reichen von Schweißarbeiten über Arbeiten mit Absturzgefahr bis hin zum Umgang mit Besuchern und externen Firmen.



DATENAUSTAUSCH:

NEUE ARBEITSGRUPPE VPI-EMG 08

Elektronischer Datenaustausch stellt Weichen für die Digitalisierung der Instandhaltung. Es ist von enormer Bedeutung, dass Halter/ECM und Werkstätten hier eine Sprache sprechen – dazu gehört unter anderem, gemeinsame Schnittstellen zu definieren. In 2023 hat die neu gegründete Arbeitsgruppe aus Branchenexperten ihre Arbeit aufgenommen, um als Fachautoren das Modul 08 – Elektronischer Datenaustausch entsprechend aufzustellen und weiterzuentwickeln.



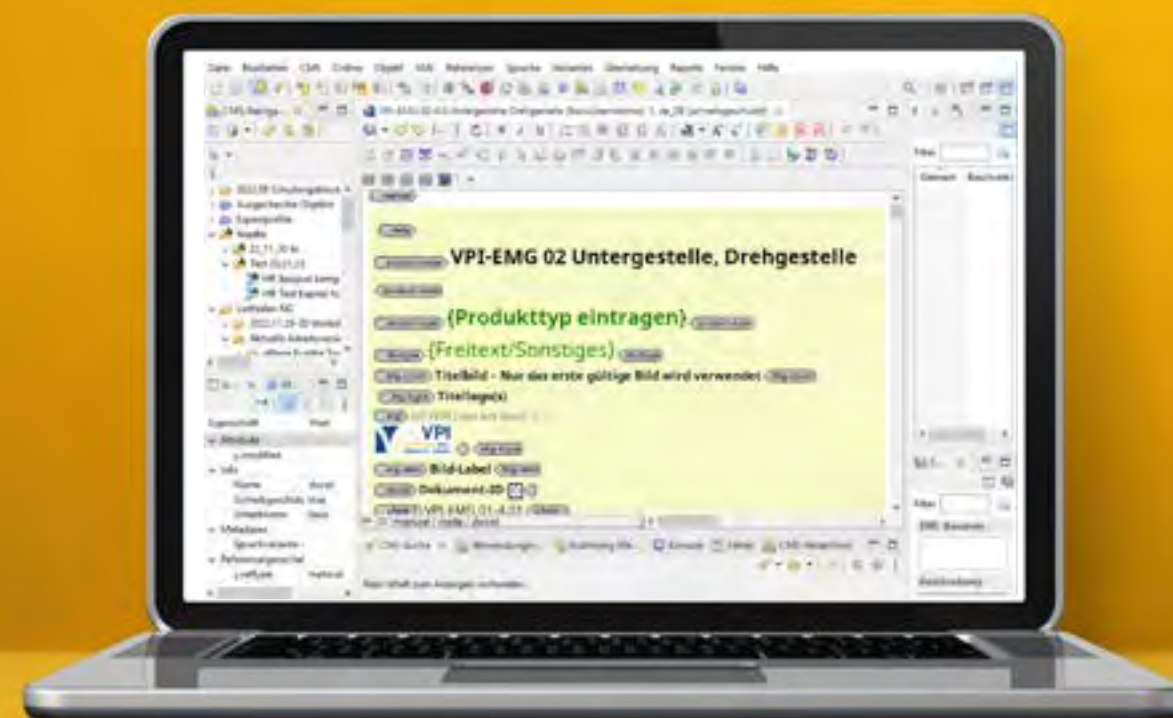
NEUES REDAKTIONSTOOL FÜR BESSERE USABILITY

Das neue Redaktionstool der VERS für den VPI-EMG macht vieles einfacher – für die über 500 Bezieher ebenso wie für die Verfasser. Ab Mitte des Jahres wird die technische Dokumentation des mittlerweile äußerst umfangreichen European Maintenance Guide komplett über ein professionelles XML-Redaktionssystem erstellt und bearbeitet.

AUS ELF MODULEN WIRD EIN BUCH

Wichtigste Änderung: Aus den elf einzelnen Modulen wird künftig ein Gesamtdokument. Der VPI-EMG ist dann gleichsam ein „großes Buch“ mit elf Kapiteln. Das eröffnet zum Beispiel die Option, ein einheitliches Wörterbuch und Glossar aufzusetzen. Für die Nutzenden ist es außerdem von Vorteil, dass die neue Struktur Verweise und Verlinkungen zwischen den Modulen und zu Formularen gestattet. Und es wird die Nachvollziehbarkeit der Aktualität und der Gültigkeit für die Anwendenden vereinfacht, denn die Versionierung erfolgt künftig auf das Gesamtdokument bezogen statt wie bisher auf die einzelnen Module.

Weitere Benefits, die die XML-Struktur ermöglicht, sind moderne Online-Formate, eine Webansicht, maschinenlesbare Formate sowie die Auspielung als klassisches PDF-Dokument. Die Nutzerinnen und Nutzer des VPI-EMG können sich damit jederzeit auf einen medienübergreifend störungsfreien Zugriff auf den VPI-EMG verlassen.



WERKSTÄTTEN UNTER DER LUPE

Fachtechnische Begutachtung

Mit ihrem Netz von 253 auditierten Werkstätten und Servicestellen bietet die VERS Güterwagenhaltern und ECM europaweit Anlaufstellen für eine fachgerechte Instandhaltung nach den Empfehlungen des VPI-EMG. Jede dieser Werkstätten hat ein umfangreiches Audit-Verfahren durchlaufen. Die Fachtechnischen Begutachtungen (FtB) durch die VERS sind ein wichtiger Baustein für die Instandhaltung und das Qualitätsmanagement der Entities in Charge of Maintenance (ECM). Für Werkstätten ist ein erfolgreiches Audit ein begehrter Nachweis ihrer Qualität.

22 AUDITOREN IM EINSATZ

Die VERS setzt für ihre Fachtechnischen Begutachtungen ein Team von 22 Auditoren ein. Sie prüfen die Werkstätten auf Herz und Nieren: Sind die Werkzeuge in Ordnung? Ist die Werkstatt so ausgestattet, dass sie die angebotenen Leistungen fachgerecht erbringen kann? Ist ihr Personal qualifiziert und wird es regelmäßig fortgebildet? Je nach Größe der Werkstatt sind sie ein bis drei Tage vor Ort und gehen ihre Checklisten für das Audit durch. Mit der Freigabe wird bestätigt, dass die Voraussetzungen erfüllt werden, sämtliche Prüf- und Wartungsschritte auf Basis der VPI-EMG-Standards durchzuführen.

NEUER AUDIT-RHYTHMUS ETABLIERT

Einmal erteilte Werkstattfreigaben werden regelmäßig durch die VERS überprüft – bislang in

einem Rhythmus von drei Jahren. Die Umstellung des Überprüfungsrythmus auf einen fünfjährigen Zyklus haben wir 2020 gestartet und nun Anfang 2023 abgeschlossen. Seitdem steht für sämtliche 253 freigegebenen Reparaturwerkstätten und mobilen Serviceteams alle fünf Jahre erneut ein großes „Hauptaudit“ an. Zusätzlich findet jetzt regelmäßig ein jährliches Zwischenaudit statt. Beide zusammen gewährleisten eine engmaschige Kontrolle, ob die im VPI-EMG empfohlenen Instandhaltungsarbeiten in den jeweiligen Werkstätten erbracht werden können. Das neue Prüfprogramm entspricht der inzwischen bei verschiedensten Auditprogrammen etablierten Abfolge von (Re-)Zertifizierungsaudits. Die ersten Erfahrungen mit dem neuen Rhythmus sind durchweg positiv. Insbesondere Werkstätten mit größerer Personalfluktuation schätzen die Begutachtungen in kürzeren Zeiträumen. Durch die steigende Zahl sogenannter Kombiaudits, also Fachtechnischer Begutachtung und jährlicher ECM-Zertifizierung zum gleichen Zeitpunkt, hält sich der Mehraufwand insgesamt in Grenzen.

GEFRAGTER QUALITÄTSNACHWEIS

Das VERS-Auditoren-Team war im vergangenen Jahr gut beschäftigt und hat mehr als 200 Fachtechnische Begutachtungen durchgeführt. Wie gefragt das Angebot ist, zeigt unter anderem die stetig wachsende Zahl von Werkstätten, die sich um eine FtB bemühen. Im vergangenen Jahr

wurden 18 Werkstätten erstmals begutachtet und freigegeben. Remote-Audits, die in der Zeit der Corona-Pandemie als temporäre Lösung angeboten wurden, gehörten 2022 der Vergangenheit an. Die Auditoren waren wieder persönlich unterwegs – von Tschechien über Kroatien bis nach Frankreich und in 15 weiteren Ländern.

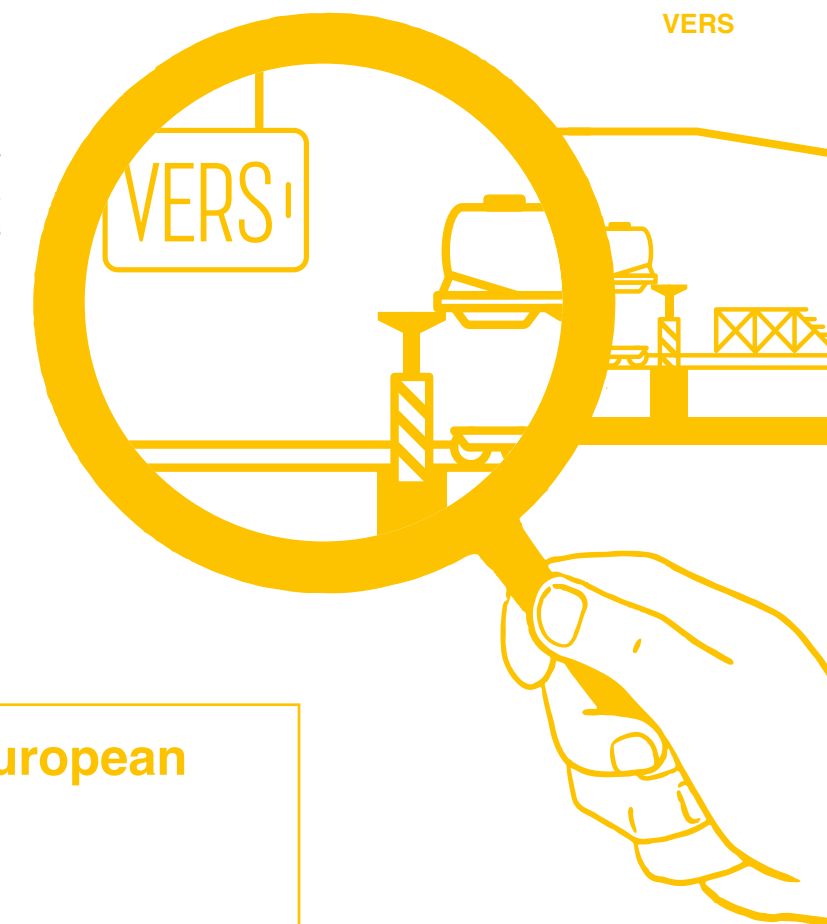
Die 203 Begutachtungen verteilten sich 2022 auf:

- 54 Hauptaudits
- 113 jährliche Zwischenaudits
- 17 Kombiaudits (FtB + ECM-Zertifizierung)
- 7 Nachaudits
- 12 Erweiterungsaudits

Auditoren der VPI European Rail Service GmbH

- Dirk Adamczyk, ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- Thomas Barleben, VPI European Rail Service GmbH (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)
- Robert Heim, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- Olaf Hingst, VPI European Rail Service GmbH (DE)
- Heiko Koch, ERMEWA SA (DE)
- Hartmut Krischock, DB Cargo AG (DE)
- Peter Linowski (DE)
- Dr. Axel Marquardt, Captrain Deutschland GmbH (DE)
- Alfred Meier, Wascosa AG (CH)
- Michael Mühlberg, RailConsulting (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)
- Peter Uhrig, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- Thomas Unverdorben, Wascosa AG (DE)
- Bernd Wassermann, Wascosa AG (DE)

Neu aufgenommen in den Kreis der Auditoren wurde Olaf Hingst, der seine Qualifikation 2022 erfolgreich abgeschlossen hat und im Laufe des Jahres 2023 auch als Lead-Auditor tätig sein wird.



Nachwuchs für das Auditoren-Team: Die VERS bildet aus

In den kommenden Jahren werden altersbedingt erfahrene Kollegen aus dem Auditoren-Team der VERS ausscheiden. Um für die Zukunft gut aufgestellt zu sein, hat die VERS deshalb 2020 begonnen, intern Auditoren zur Abnahme von Fachtechnischen Begutachtungen auszubilden und zu beschäftigen. Bislang rekrutierte sich die Mehrzahl der Auditoren aus den Unternehmen der Branche, die ihre Mitarbeiter für diese Aufgabe partiell freigestellt hatten. Die Unternehmen sehen jedoch kaum noch Möglichkeiten, dem Verband neue Mitarbeiter für diese Aufgaben zu überlassen. Auch unsere Mitglieder stehen durch die demographische Entwicklung vor Nachwuchsproblemen.

Seit 2022 ist nun der erste intern ausgebildete VERS-Mitarbeiter als Auditor unterwegs: Olaf Hingst hat ein speziell für diese Aufgabe zugeschnittenes zweijähriges Ausbildungsprogramm

erfolgreich durchlaufen. 2023 werden Abdelali Wadeh und voraussichtlich 2024 Ji Jin folgen, beide sind seit 2021 bei der VERS beschäftigt. Fest im VERS-Team ist seit 2022 auch der erfahrene Auditor Thomas Barleben. Er war zuletzt freiberuflich tätig.

Neben der fachlichen Qualifikation legt die VERS bei der Entwicklung des Auditoren-Teams Wert auf starke Internationalität. Künftig werden mit den Neuen im Team Begutachtungen nicht nur in Englisch, sondern unter anderem auf Französisch, Schwedisch, Italienisch oder Niederländisch durchgeführt werden können.



Im Einsatz in Debrecen: Olaf Hingst überprüft die Lackschichtstärke überarbeiteter Radsätze.

Olaf Hingst, der erste intern ausgebildete Auditor für Fachtechnische Begutachtungen der VERS.



Vom Kfz-Meister zum Instandhaltungs-Experten

Seit Sommer 2022 ist Olaf Hingst für die VPI European Rail Service GmbH (VERS) als Auditor unterwegs – in Deutschland und ganz Europa. Der Quereinsteiger prüft als erster intern ausgebildeter Auditor gemeinsam mit seinen Kollegen, ob Angebot und Standards von Werkstätten den Vorgaben des VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG) entsprechen. Zwei Jahre intensive Qualifizierung liegen hinter ihm, in denen er sich mit einem Ausbildungsprogramm der VERS in die Welt der Instandhaltung von Güterwagen eingearbeitet hat. „Ich hatte schon immer eine Leidenschaft für alles, was rollt“, sagt der gelernte Kfz-Mechaniker und -Meister. Nach drei Jahrzehnten in der Automobilbranche fand der Escheburger es an der Zeit, sich neuen Herausforderungen zu stellen. „Ich suchte eine Aufgabe, die Zukunft hat“, erklärt Hingst. „Der Schienengüterverkehr war für mich erste Wahl, auch im Hinblick auf den Klimaschutz.“ Die intensive und sorgfältige Ausbildung, die er absolviert hat, findet er wichtig. Er schätzt es, dass ihm ausreichend Zeit gegeben wurde, sich mit den Besonderheiten der Güterwageninstandhaltung vertraut zu machen. „Schließlich geht es bei unserer Arbeit um Sicherheit des rollenden Materials“, betont er. Als Kfz-Meister waren Hingst zwar viele Themen wohlbekannt. Dennoch gab es technische Spezifika, die

er auf den verschiedenen Stationen seiner Qualifizierung erst lernen musste. „Die Offenheit, mit der ich als Quereinsteiger in der Schienenbranche aufgenommen wurde, war toll“, sagt Hingst nach einer Lehrzeit von zwei Jahren mit fünf Stationen. Dass die Kollegen von Nordic Rail Service ihn mal auf der Lok mitfahren ließen, war für ihn die Erfüllung eines Kindheitstraums. Nächstes Jahr ist es so weit: Dann steht Olaf Hingst auch bei Audits im Führerstand und wird seine erste Werkstatt nicht nur als zweiter im Team, sondern als Lead-Auditor unter die Lupe nehmen.

Datenaustausch leicht gemacht

VERS
APP

Digitaler Datenaustausch zwischen ECM und Werkstätten schafft Voraussetzungen für vorausschauende und effiziente Instandhaltung und von Güterwagen. Entsprechend wächst das Interesse an unserem VERS-Tool, das hierfür ein passendes und für VPI-EMG-Nutzer zudem kostenfreies Angebot bietet. Vor zwei Jahren, im April 2021, sind wir live gegangen mit unserer App-Lösung, seitdem haben sich über 400 Personen von uns online schulen lassen zu den Möglichkeiten und der praktischen Handhabung des Tools.

SCHULUNGSOFFENSIVE

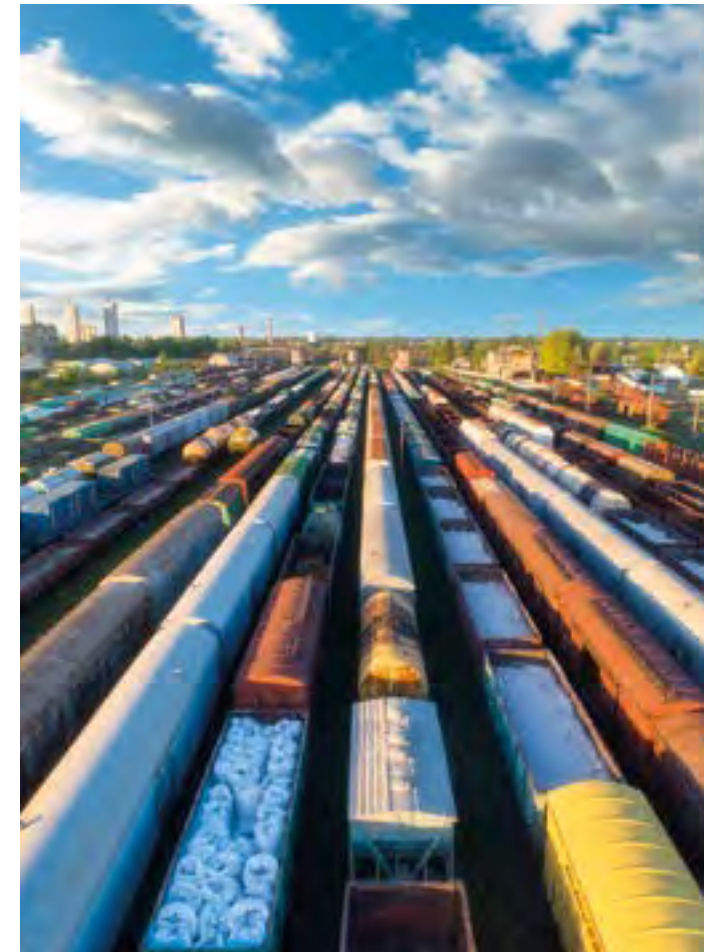
Im vergangenen Jahr wurden erneut zehn Online-Schulungen aufgelegt – in Deutsch, Englisch und Französisch. Erstmals haben wir im Februar 2023 auf Anfrage auch eine Schulung direkt vor Ort durchgeführt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer Werkstatt aus den Bereichen Arbeitsvorbereitung, Aufnehmen, Qualitätssicherung und Vertrieb erhielten eine theoretische Einführung und konnten das Gelernte direkt an Praxisbeispielen üben. Ihr einhellig positives Urteil zur VERS-App: alltagstauglich, unkompliziert und ein wichtiger Schritt hin zur Werkstatt 4.0. Die Daten können sowohl auf dem Smartphone als auch auf dem Tablet aufgenommen, Fotos zum Auftrag hinzugefügt und die Betriebsfreigabe digital generiert werden – und das am Wagen und ohne Computer.

Haben Sie Interesse, sich vor Ort von unserem Experten die Funktionsweise der App und ihre Einbindung in die internen Prozesse erläutern zu lassen? Melden Sie sich bei der VERS. Wir kommen gerne zu Ihnen. Mehr Infos zur VERS-App finden Sie auch auf unserer Website www.vpihamburg.de/vers/vpi-emg/vers-tool

Zweites CEF-Konsortium steht

14 Unternehmen haben im September 2022 im Vorfeld der InnoTrans-Messe in Berlin die Teilnahme am VERS-Konsortium mit ihrer Unterschrift bestätigt, darunter überwiegend Wagenhalter aus Osteuropa. Die VERS engagiert sich hier zum zweiten Mal als Konsortialführer, um Wagenhaltern den Zugang zu EU-Fördermitteln für die Lärmsanierung ihrer Flotten zu erleichtern. Der Zusammenschluss zu einem Konsortium ist insbesondere für kleine und mittlere Wagenhalter hilfreich, da die Beantragung der Mittel aus dem „Connecting Europe Facility (CEF)“-Programm erst ab 2.000 Wagen möglich ist. Gemeinsam bringen die Konsortialteilnehmer 3.500 Wagen zusammen und können bis zu 1,17 Mio. Euro Fördermittel erhalten. Das CEF-Programm läuft bis Ende 2026. Die erste Tranche wird im ersten Halbjahr 2023 an die beteiligten Wagenhalter ausgezahlt.

Bereits 2019 hatte die VERS erfolgreich ein erstes Konsortium zur Einwerbung von CEF-Mitteln aus dem ersten Call aufgesetzt. Mehr als 2,5 Millionen Euro konnten bis heute an die insgesamt acht teilnehmenden Unternehmen ausgeschüttet werden. Auch künftig steht die VERS bereit, Unternehmen bei der Konsortialbildung für die erfolgreiche Teilnahme an Förderprogrammen zu unterstützen.



VERS- Schulungsprogramm

Wissen auf die Schiene bringen

Personal weiterbilden, Quereinsteiger qualifizieren, Wissen auffrischen – der Bedarf an Lehrgängen zu Fachthemen des Schienengüterverkehrs ist groß. Die VERS bietet ein Schulungsprogramm, das maßgeschneidert ist für den Bedarf in Werkstätten und bei Wagenhaltern. Zu den „Klassikern“ haben sich mittlerweile unsere Angebote rund um die Materie „Radsatz“ und „AVV“, den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, entwickelt. Die für Neueinsteigerinnen und -einsteiger konzipierten Schulungen verbinden fundierte

Theorie-Einheiten mit praktischen Demonstrationen und Übungen. Das Ergebnis sind Lernerfolge, die alle Teilnehmenden in ihren Berufsalltag mitnehmen und anwenden können. Mehrheitlich finden die Schulungen in Deutschland und in deutscher Sprache statt. Letztes Jahr wurden erstmals in Kooperation mit unserem belgischen Schwesterverband BEWAG zwei AVV-Schulungen auf Englisch in Antwerpen angeboten. Beide Veranstaltungen waren ausgebucht und die Resonanz der Teilnehmenden ausgesprochen positiv.

ONLINE-FORMATE WÄHREND CORONA

Gut gebucht waren auch die Online-Seminare zur Einführung in die Bremstechnik von Güterwaggons. Die rege Nachfrage spiegelt den hohen Bedarf an Schulungen wider, die Grundlagen der Waggontechnik des Schienengüterverkehrs vermitteln. Sicher war das Online-Format hier nur die zweitbeste Lösung, weil es ohne praktisches Demonstrieren und Begreifen auskommen musste. Dennoch: Unter den Bedingungen der Pandemie war dies die einzige Möglichkeit, überhaupt Wissen zu vermitteln.

„VOR ORT“ BIETET PRAXISBEZUG

In der zweiten Jahreshälfte 2022 konnten wir mit Abklingen der Corona-Pandemie und der Zurücknahme von Auflagen zur Gesundheitsvorsorge endlich wieder verstärkt Angebote vor Ort und mit Praxisbezug machen. Hierzu gehörte etwa eine Schulung zum UIP-Reinheitsgrad, die lange nicht durchgeführt worden war, weil die Bereitstellung von vier Kesselwaggons einen langfristigen Vorlauf

der Organisation erfordert. Dieser praktische Anteil ist für diese Schulung unerlässlich, da es hier auf die Verknüpfung von Theorie und visueller Beobachtung ankommt. Auch künftig werden wir bei den Schulungsangeboten der VERS Wert darauf legen, Theorie und Praxis zu verknüpfen. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass mit diesem Konzept nachhaltige Wissensvermittlung gelingt.

CLICK HERE



ANMELDUNGEN ÜBER DIE WEBSITE

Interessierte können sich direkt über die Website www.vpi-vers.eu zu den Schulungen der VERS anmelden. Hier finden Sie auch Informationen zu den einzelnen Angeboten.

WISSEN

GEMEINSAM STARK

Gerne persönlich – aber auch virtuell oder hybrid, wenn es besser passt. Wir sind in gutem Austausch mit unseren Mitgliedern, ganz gleich, auf welchem Kanal. Stetig steigende Mitgliederzahlen zeigen: Der VPI fährt den richtigen Kurs. Gute Serviceleistungen und engagierte Interessenvertretung machen unseren Verband attraktiv für Unternehmen, die die Zukunft des Sektors mitgestalten möchten.

Welcome back Get Together und Neujahrsempfang

Die vergangenen Jahre mit Corona-Beschränkungen haben uns gezeigt, dass mit digitalen Formaten mehr geht, als manche unter uns anfänglich für möglich gehalten hatten. Gestreamte Veranstaltungen, virtuelle Meetings – die fachliche und organisatorische Arbeit hat auch in dieser Zeit kaum gelitten. Dennoch: Über die Zeit wurde deutlich, dass digitale Meetings allein im Geschäfts- wie im Verbandsleben als Fundament auf Dauer nicht tragen. Der Verband möchte neben seinem breiten Serviceangebot weiter einen Ort für den direkten Austausch bieten. Das gilt für die fachliche Arbeit ebenso wie für das Networking.

Deshalb waren wir froh, dass wir nach zwei Jahren Zwangspause unsere beiden Veranstaltungsformate zum Netzwerken, das Get Together im Anschluss an die Mitgliederversammlung sowie den traditionellen Empfang zum Jahresauftakt, endlich wieder vor Ort ausrichten konnten.

WIEDERSEHENSFREUDE IN HAMBURG UND BERLIN

Unser Get Together im Juni 2022 in Berlin war ein echtes Highlight: tolle Location und ein ganz besonderer Anlass. Mehr als 270 Gäste feierten mit uns über den Dächern der Hauptstadt das hundertjährige Jubiläum des Verbandes nach, das eigentlich schon 2021 hätte begangen werden müssen. Auch der Neujahrsempfang 2023 war mit 300 Teilnehmenden nicht nur gut besucht, sondern bis auf den letzten (Steh-)Platz ausgebucht. Die Nachfrage nach unseren Events wächst stetig, so dass wir darüber nachdenken, für den Neujahrsempfang 2024 erstmals einen größeren Veranstaltungsraum in Hamburg zu buchen.



**Fester Termin im Branchenkalender:
Jahresauftakt beim VPI.**



**VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz
freute sich, persönlich zum
Neujahrsempfang zu begrüßen.**

**Bringt den Sektor
zusammen: das Get
Together des VPI
über den Dächern
von Berlin.**



**Gutes Wetter, beste
Stimmung, super
Location – und vor
allem tolle Gäste.**



Hintergründe, News, Einschätzungen: Wir informieren aus erster Hand

Newsletter, Pressemeldungen, Website – als Verband informieren wir auf verschiedensten Kanälen über unsere Angebote, Aktivitäten und Positionen. 2021 hatten wir mit LinkedIn unsere Social-Media-Präsenz gestartet. Mittlerweile folgen unserem Kanal über 2.000 Nutzerinnen und Nutzer – und es werden Monat für Monat mehr. Neben Infos zu unserem Schulungsprogramm oder Veranstaltungen sind wir dort regelmäßig mit schienenpolitischen Forderungen und Positionen präsent. Die zahlreichen 👍 unter unseren Posts zeigen, dass unsere Beiträge auf Interesse und Zustimmung stoßen. Nicht selten erreicht ein einzelner Post 5.000 und mehr LinkedIn-Nutzerinnen und -Nutzer.

#KURZUNDBÜNDIG AUF DEN PUNKT

Seit Dezember 2022 präsentieren wir auf LinkedIn unter dem Hashtag #kurzundbündig Persönlichkeiten aus der Welt des Schienengüterverkehrs. Wir wollen wissen: Was bewegt sie? VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz richtet in diesem Format fünf Fragen an Vertreterinnen und Vertreter aus Mitgliedsunternehmen, aber auch aus Politik und Verbänden. Er bittet um Statements zu persönlichen, schienenpolitischen und fachlichen Fragen. Einfach das, was er und vielleicht auch Sie schon immer wissen wollten. Den Auftakt machte Sven Wellbrock (VTG). 2023 folgten bislang Johann Feindert (GATX), Ines Villmann-Doll (Inveho), Peter Reinshagen (Ermeva), Carsten Schiering (Transwaggon), Matthias Knüpling (VTG), Dirk Flege (Allianz pro Schiene) und Franz Merath (Evonik).

Und das sind unsere fünf Fragen:

1. 🤖 Was hat Dich beruflich auf die Schiene gebracht?
2. 🤖 Wenn nicht Bahn, was hättest Du sonst gemacht?
3. 🚀 Welche Innovationen und Entwicklungen waren in den vergangenen Jahren bahnbrechend für den Schienengüterverkehr? Deine Top-3 Hitliste.
4. 🚫 Der übelste Showstopper auf dem Weg zu 25 Prozent Marktanteil?
5. 🏡 Die ideale Welt des Güterverkehrs sieht wie aus? Wünsch Dir was.

Falls Sie eine Folge verpasst haben, auf unserer Website können Sie sämtliche Beiträge nachlesen unter www.vpihamburg.de/news-presse/kurzundbuendig



AUF LINKEDIN

Noch nicht Teil der VPI-Community auf LinkedIn? Dann schnell dort die VPI-Seite aufrufen und den „Follow“-Button anklicken.

NEWSLETTER ABONNIEREN

Kommt regelmäßig in Ihr Postfach – aber natürlich nicht ungefragt. Sie möchten unseren Newsletter abonnieren? Dann einfach auf unsere VPI-Website gehen und sich mit der E-Mail-Adresse anmelden.

Stetig steigende Mitgliederzahlen

Der Trend ist ungebrochen: Auch 2022 wuchs die Zahl der Mitglieder im VPI. Zum Jahresende waren 275 Unternehmen Mitglied im Verband. Das ist ein Zuwachs von 10 Mitgliedern gegenüber dem Vorjahr. Zu den neuen Mitgliedsunternehmen zählen mehrheitlich Werkstätten aus dem osteuropäischen Raum. Erstmals konnten wir außerdem ein Mitgliedsunternehmen aus der Türkei begrüßen sowie ein weiteres aus Südamerika, und zwar aus Uruguay.

Neue Mitgliedsunternehmen

NEUMITGLIEDER 2022
Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Brohl-Lützing
Cargo Logistik Rail Service GmbH, Barleben
DE-Rail Schienenfahrzeug Bedarf/Reparatur, Köln
ENON Gesellschaft mbH & Co. KG, Putlitz
Esray Makine Otomotiv İnşaat San. Ve Tic. A.Ş., Eskisehir, Türkei
Gayen & Berns Homann GmbH, Hamburg
J.M. Voith SE & Co. KG/MTA, Salzgitter
KOLOWAG AD, Septemvri, Bulgarien
Liropa S. A. (DBCC Transport), Montevideo, Uruguay
Mankiewicz Gebr. & Co. (GmbH & Co. KG), Hamburg
MFD Rail GmbH, Rotkreuz, Schweiz
MULTIMODAL SERVICE SRL, Ploiesti - Jud. Prahova, Rumänien
RailAdventure GmbH, München
Rail Factory d.o.o., Cakovec, Kroatien
RAILSCANNER, s.r.o., Prague, Tschechische Republik
Rail NET d.o.o., Prudnice, Prigorje Brdovecko, Kroatien
SGS Germany GmbH, Hamburg
Sternico GmbH, Wendeburg
Techkol - Ariel Wrzos, Swidnica, Polen
Traksia AD, Samuil, Bulgarien

Ein Verzeichnis aller Mitglieder finden Sie unter:

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

Wagenpark der Mitglieder

WAGENGATTUNGEN NEU	WAGENZAHL 31.12.2022	IN %
Kesselwagen	41.463	50 %
Davon		
ohne RID-Klasse	629	
RID-Klasse 2	12.052	
RID ohne Klasse 2	28.782	
Schüttgut- und Kastenwagen	13.251	16 %
Davon		
offene/gedeckte Schüttgutwagen	8.566	
Staubgutwagen	2.822	
sonstige Güterwagen	1.863	
Sonstige Güterwagen	28.766	34 %
Davon		
Autotransportwagen	2.520	
Intermodalwagen	6.167	
Flachwagen	7.239	
Coils und Sonstige	12.840	
Gesamt	83.480	100 %

Beendigung der Mitgliedschaft in 2022

BEENDIGUNG ZUM 31.12.2022

B&B Railfusion GmbH

BP Europa SE

Henkel AG & Co. KGaA

Fels-Werke GmbH

Railpool GmbH

Rail Triage BVBA

SEMA GmbH

United Wagon Europe GmbH (insolvent)

waggon24 GmbH

waggon-service WSG mbH

Umfirmierungen in 2022

EHEMALIGE FIRMIERUNG

Alstom Wagon Service B.V.

Deutsche Plasser Bahnbaumaschinen GmbH

Euro Cargo Rail SAS

Vossloh Rail Services GmbH

VTG Aktiengesellschaft

NEUE FIRMIERUNG

Alstom Maintenance B.V.

Plasser Robel Services GmbH

DB Cargo France

Vossloh Rail Services Deutschland GmbH

VTG GmbH



GREMIIEN 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

 Dr. Thorsten Bieker¹ (stellvertr. Vorsitzender) BASF SE, Ludwigshafen	 Dr. Franz Merath Evonik Resource Efficiency GmbH, Hanau
 Johann Feindert¹ (stellvertr. Vorsitzender) GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)	 Dr. Jan-Hendrik Redmann Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg
 Olaf Feldbinder Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg	 Peter Reinshagen¹ ERMEWA SA, Paris-Berlin
 Udo Hamann Aretz GmbH & Co. KG, Krefeld	 Carsten Schiering¹ (stellvertr. Vorsitzender) TRANSWAGGON GmbH, Hamburg
 Torben Knief³ BP Europa SE, Bochum	 Gert Sieksmeyer² Dettmer Rail GmbH, Hamburg
 Matthias Knüpling¹ VTG Rail Europe GmbH, Hamburg	 Ulrich Swertz¹ (stellvertr. Vorsitzender) ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
 Dr.-Ing. Günter Köhler Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum	 Ines Villmann-Doll¹ INVEHO Deutschland GmbH, Brandenburg an der Havel
 Malte Lawrenz¹ (Vorsitzender) VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V., Hamburg	 Sven Wellbrock¹ (stellvertr. Vorsitzender) VTG GmbH, Hamburg

STÄNDIGE GÄSTE

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

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

¹ Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses

² Kooptiert seit MV 2022

³ Mitglied des Beirats bis Mitte 2022

Technische Kommission

MITGLIEDER DER TECHNISCHEN KOMMISSION

 Karsten Elstner Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln	 Valérie Nicaise⁵ ERMEWA SA, Paris (FR)
 Stefan Franke (stellv. Vorsitzender) VTG Rail Europe GmbH, Hamburg	 Dominic Pister BASF SE, Ludwigshafen
 Jakob Kudlinski⁴ (Vorsitzender) ERMEWA SA, DE, Hamburg	 Michael Prahm ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg
 Jonas Kutzim GATX Rail Germany GmbH, Hamburg	 Irmhild Saabel⁵ Wascosa AG, Luzern (CH)
 Helmut Lindenberger⁵ On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann	 Thomas Unverdorben Wascosa GmbH, Hamburg
 Dirk Olaf Nebendahl Aretz GmbH & Co. KG Krefeld	 Bertram Wieloch TRANSWAGGON GmbH, Hamburg

STÄNDIGE GÄSTE DER TECHNISCHEN KOMMISSION

 Rainer Kogelheide Kogelheide-Consult, Hamburg	 Joachim Wirtgen VPI European Rail Service GmbH, Hamburg
--	--



⁴ Ständiger Gast im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss

⁵ Ehemalige TK-Mitglieder

Interne Gremien

HERAUSGEBERKREIS VPI-EMG

Johannes Frieß	VPI Österreich
Dr. Frank Furrer	VAP Schweiz
Jean-Marc Giraud	AFWP Frankreich
Malte Lawrenz	VPI Deutschland
Gilles Peterhans	UIP Brüssel

VERS APPROVAL COMMITTEE

Heinz Deckers	ORV GmbH
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
Jacek Glowacki	GATX Rail Germany GmbH
Michal Kowalski	TOUAX Rail Ltd.
Dirk-Olaf Nebendahl	Aretz GmbH & Co. KG
Olivier Piana	ERMEWA SA, FR
Michael Prahm	ERR European Rail Rent GmbH
Staffan Rittgard	Rail-X AB, SE
Marc Frederic Schroeder	BASF SE
Patrick Terrasson	INVEHO Frankreich
Markus Vaerst	Wascosa AG, CH
Ines Villmann-Doll	INVEHO Deutschland GmbH
Bertram Wieloch	TRANSWAGGON GmbH

FACHAUTOREN „VPI-EMG“

Reiner Boll	VTG Rail Europe GmbH
Dietmar Gilliam	VTG Rail Europe GmbH, CH
Hannes Grahl	INVEHO Deutschland GmbH
Peter Linowski	Berater VPI
Bastian Reisberg	VTG Rail Europe GmbH
Dietmar Silzer	RailMaint GmbH
Heiko Thöle	GATX Rail Germany GmbH
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH
Stefan Wächter	BASF SE

ARBEITSKREIS (AK) ECM

Manfred Bergmann	DB Cargo AG
Jacob Kudlinski	ERMEWA SA, DE
Marek Kukofka	Chemet S.A., PL
Valérie Nicaise	ERMEWA SA, FR
Dirk Olaf Nebendahl	Aretz GmbH & Co. KG
Armin Perrey	VPI
Frank Sadowski	VTG Rail Europe GmbH
Dirk Schlüter	Franz Kaminski Waggonbau GmbH
Thomas Schulte-Zweckel	VPI European Rail Service GmbH
Urs Suter	JOSEF MEYER RAIL AG, CH
Bertram Wieloch	TRANSWAGGON GmbH
Joachim Wirtgen	VPI European Rail Service GmbH

AG WERKE

Karsten Elstner	Franz Kaminski Waggonbau GmbH
Thomas Jussen	Waggonwerk Brühl GmbH
Armin Perrey	VPI
Dietmar Silzer	RailMaint GmbH
Thomas Toschka	Nordic Rail Service GmbH
Ines Villmann-Doll	INVEHO Deutschland GmbH
Markus Welling	Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG



Externe Gremien

BRANCHENBEZIEHUNGEN	
en2x Wirtschaftsverband Fuels und Energie	
Malte Lawrenz	VPI
VCI AG Bahntransport	
Malte Lawrenz	VPI
Steuerungsgruppe DB Cargo/VPI	
Dr. Thorsten Bieker	BASF
Karl-Heinz Fehr	VPI
Johann Feindert	GATX Rail Austria GmbH, AT
Malte Lawrenz	VPI
Stefan Lohmeyer	VTG GmbH
Armin Perrey	VPI
Carsten Schiering	TRANSWAGGON GmbH
Sven Wellbrock	VTG Rail Europe GmbH
Joachim Wirtgen	VPI European Rail Service GmbH
Lenkungskreis Fahrzeuge beim BMDV	
Karl-Heinz Fehr	VPI
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
AK Güterwagen im LK Fahrzeuge	
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
Jakob Kudlinski	ERMEWA SA, DE
Armin Perrey	VPI
Gregor Wilhelmi	Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH
Joachim Wirtgen	VPI European Rail Service GmbH
Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit beim BMDV	
Karl-Heinz Fehr	VPI
EBA-Jahresgespräch	
Karl-Heinz Fehr	VPI
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
Jakob Kudlinski	GATX Rail Germany GmbH
Malte Lawrenz	VPI
Stefan Lohmeyer	VTG GmbH
Armin Perrey	VPI

Carsten Schiering	TRANSWAGGON GmbH
Joachim Wirtgen	VPI European Rail Service GmbH
Generalversammlung UIP	
Malte Lawrenz	VPI
UIP-Committee National Associations NA	
Karl-Heinz Fehr	VPI
Malte Lawrenz	VPI
Allianz pro Schiene Förderkreis	
Malte Lawrenz	VPI
AK Kombiverkehr Allianz pro Schiene	
Matthias Knüpling	VTG Rail Europe GmbH
Malte Lawrenz	VPI
Netzwerkkonferenz Güterverkehr und Logistik beim BMDV	
Malte Lawrenz	VPI
Runder Tisch Schienengüterverkehr	
Malte Lawrenz	VPI
AG Umsetzung Masterplan Schienen Güterverkehr	
Malte Lawrenz	VPI
Zukunftsbündnis Schiene des BMDV	
Malte Lawrenz	VPI
ALLGEMEINER VERWENDUNGSVERTRAG (AVV)	
Internal UIP-GCU Expert Group	
André Brozy	On Rail Ges. für Eisenbahnausrüstung u. Zubehör mbH
Karl-Heinz Fehr	VPI
Romain Moulin	ATIR-RAIL, FR
Sabrina Steenbock	VTG Rail Europe GmbH
Gemeinsames Komitee des AVV	
Karl-Heinz Fehr	VPI
Stefan Lohmeyer	VTG GmbH

Externe Gremien

LÄRM	
Sektor AG Lärm	
Malte Lawrenz	VPI
Forum leise Bahnen der Allianz pro Schiene	
Malte Lawrenz	VPI
AG 4 des Zukunftsbündnisses Schiene	
Malte Lawrenz	VPI
SICHERHEIT UND NORMUNG TANK	
Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung AGGB beim BMDV	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
AGGB „Technik/Eisenbahn“ beim BMDV	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
AGGB „Drucktanks“ beim BMDV	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
Beirat des Normenausschusses Tankanlagen NA-Tank im DIN	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
NA 104-02-09 AA-Ausrüstungen für Tanks für die Beförderung flüssiger Chemieprodukte im NA-Tank	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
Armin Schmidt	VTG Rail Europe GmbH
NA 104-03-01 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – allgemein im NA-Tank	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
NA 104-03-05 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung	
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH
NA 104-03-23 AA-Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Auslegung und Bau von Tanks im NA-Tank	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
Armin Schmidt	VTG Rail Europe GmbH
UIP TC Safety	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
Armin Perrey	VPI
Gemeinsame Tagung RID/ADR	
Oliver Behrens	GATX Rail Germany GmbH

RID-Fachausschuss	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
RID-Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
RID/ADR Untergruppe BLEVE	
Oliver Behrens	GATX Rail Germany GmbH
CEN/TC 296/WG 5 „Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von metallischen Tanks“	
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH
CEN/TC 296/WG 3 „Auslegung und Bau von Drucktanks“	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
Armin Schmidt	VTG Rail Europe GmbH
INTEROPERABILITÄT/INSTANDHALTUNG	
DGZIP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“	
Armin Perrey	VPI
Nationale Spiegelgruppe TSI Wag	
Oliver Behrens	GATX Rail Germany GmbH
UIP TC Interop	
Armin Perrey	VPI
Joachim Wirtgen	VTG Rail Europe GmbH
UIP TC Standardisation	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
Armin Perrey	VPI
ERA-Arbeitsgruppe „Revision of TSI WAG“	
Joachim Wirtgen	VTG Rail Europe GmbH
JNS Extreme effects of thermal overload in special cases of freight operation	
Jakob Kudlinski	ERMEWA SA, DE
DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG DAK	
European DAC Delivery Program EDDP - WP 5	
Heiko Radke	VPI

Externe Gremien

NORMUNG IM DIN-FSF UND CEN/TC 256	
NA 087 BR Beirat des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge FSF im DIN	
Malte Lawrenz	VPI
NA 087 BR-01 SO „Koordinierungsausschuss“	
Armin Perrey	VPI
NA 087-BR-02 SO Geschäftsführender Ausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge FSF im DIN	
Malte Lawrenz	VPI
NA 087-00-02-01 UA „Radsätze“	
Thomas Barleben	VERS
Detlef Scholdan	ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH
Abdelali Wadeh	VERS
NA 087-00-02-02 UA „Fahrtechnik“	
Jonas Vuitton	VPI/TU Berlin
Detlef Scholdan	ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH
NA 087-00-03 AA „Bremse“	
Detlef Scholdan	ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH
NA 087-00-10 AA „Güterfahrzeuge“	
Henning Böttcher	Beauftragter VPI
Mustafa Sari	GATX Rail Germany GmbH
NA 087-00-12 AA „Werkstoffe, Füge- und Verbindungstechnik“	
Murat Altuntas	VERS
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH
NA 087-00-13 AA „Kupplungen, Zug- und Stoßeinrichtung“	
Steffen Gahtow	VTG Rail Europe GmbH
NA 087-00-15 AA „Zustand von Eisenbahnfahrzeugen“	
Peter Linowski	Beauftragter VPI
Armin Perrey	VPI
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH
NA 087-00-15-01 UA „Grundlagen Fertigungstechnologie“	
Peter Linowski	Beauftragter VPI
Armin Perrey	VPI
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH

NA 087-00-15-02 UA „Fahrzeugaufbau u. Sondereinrichtungen“	
Peter Linowski	Beauftragter VPI
CEN/TC 256 „Survey Group Combined Transport“	
Dr. Michál Stríž	VTG Rail Europe GmbH
CEN/TC 256/SC 2 „Rolling Stock Products“	
Henning Böttcher	Beauftragter VPI
CEN/TC 256/WG 2 „Structural Requirements“	
Oliver Behrens	GATX Rail Germany GmbH
Marvin Lensch	VERS
CEN/TC 256/WG 10 „Vehicle/Track Interaction“	
Jonas Vuitton	VPI/TU Berlin
CEN/TC 256/WG 12 „Bearings and Lubricants“	
Marvin Lensch	VERS
CEN/TC 256/WG 26 „Freight Wagons“	
Henning Böttcher	Beauftragter VPI
Mustafa Sari	GATX Rail Germany GmbH
CEN/TC 256 WG 31 „Welding“	
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH
Murat Altuntas	VERS
CEN/TC 256 WG 33 „Buffers and Draw Gear“	
Steffen Gahtow	VTG Rail Europe GmbH
CEN/TC 256 WG 48 „Rolling Stock Maintenance“	
Armin Perrey	VPI
ISO/TC 269 WG 07 „Derailment Detection“	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
TC9X DKE AK 351.1.12 „Digitale Güterwagen/DAK“	
Mirko Leiste	VTG Rail Europe GmbH

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2022)	
01.	AIR LIQUIDE Deutschland GmbH, Düsseldorf
02.	AKN Eisenbahn GmbH, Kaltenkirchen
03.	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Karlsruhe
04.	Alstom Maintenance B.V., Rotterdam (NL)
05.	ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
06.	AlzChem Trostberg GmbH, Unterneukirchen
07.	APRIXON Information Services GmbH, Hamburg
08.	Aretz GmbH & Co. KG, Krefeld
09.	ARS Altmann AG, Wolnzach
10.	arxes-engineering GmbH, Berlin
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 Federnwerk 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.	Brothtal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Brohl-Lützing
32.	Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, Eisenhüttenstadt
33.	Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), Koblenz
34.	BWR Waggonreparatur GmbH, Rastatt
35.	CAF S.A., Beasain (ES)
36.	Captrain Deutschland GmbH, Dortmund
37.	Cargo Logistik Rail Service GmbH, Barleben
38.	CargoBeamer Rolling Stock GmbH, Leipzig
39.	CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, Bautzen
40.	CFL technics S.A., Petange (LU)

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2022)	
41.	CHEMET S.A., Tarnowskie Góry (PL)
42.	Chemion Logistik GmbH, Dormagen
43.	Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main
44.	COGNID Telematik GmbH, Dortmund
45.	Combo Wagonsservice BV, Born (NL)
46.	Covestro GmbH, Leverkusen
47.	Crossrail Benelux NV, Antwerpen (BE)
48.	DB Cargo BTT GmbH, Mainz
49.	DB Cargo France, Aubervilliers (FR)
50.	DB Cargo Polska S.A., Rybnik (PL)
51.	DB Fahrwegdienste GmbH OE Logistik, Karlsruhe
52.	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt/Main
53.	DE-Rail Schienenfahrzeug Bedarf/Reparatur, Köln
54.	Dellner GmbH, Ubstadt-Weiher
55.	Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, Harpstedt
56.	Dettmer Rail GmbH, Hamburg
57.	Deutsche Transfesa GmbH, Kehl
58.	DGZfP Ausbildung und Training GmbH, Wittenberge
59.	DIV Dienstleistungsgesellschaft für Intermodale Verkehre, Hannover
60.	Dow Olefinverbund GmbH, Schkopau
61.	DS-Mineralöl GmbH, Bremen
62.	duisport rail GmbH, Duisburg
63.	Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., Slavonski Brod (HR)
64.	Duroc Rail AB, Lulea (SE)
65.	Eiffage Rail France, Vélizy Villacoublay (FR)
66.	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
67.	Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH, Aurich
68.	ELEN Ing. De Rossi srl, Albano Laziale (IT)
69.	ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG, Landsberg OT Queis
70.	ENON Gesellschaft mbH & Co. KG, Putlitz
71.	ENVILOC GmbH, Siegelsbach
72.	Erfurter Bahnservice GmbH, Erfurt
73.	ERMEWA SA Niederlassung, Berlin
74.	ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg
75.	Esray Makine Otomotiv Insaat San. Ve Tic. A.S., Eskisehir, (TR)
76.	ESSO Deutschland GmbH, Hamburg
77.	ETF, Beauchamp (FR)
78.	ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, Bönen
79.	ETZ Betriebs GmbH (ETZ), Herne

* Kündigung zum 31.12.2022

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2022)	
80.	eurailpool GmbH, Ismaning
81.	EuroMaint Rail AB, Solna (SE)
82.	European Rail Forces BVBA, Antwerpen (BE)
83.	Evonik Industries AG, Marl
84.	Express Group a.s., Bratislava (SK)
85.	Fabrika Zeleznickih Vozila Zelvoz d.o.o. Smederovo (SR)
86.	Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, Münster
87.	Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg
88.	Fels-Werke GmbH, Goslar*
89.	FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, Blankenburg/Harz
90.	FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, Augsburg
91.	Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln
92.	Freunde des VPI c/o railiable, Osnabrück
93.	GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)
94.	GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
95.	Gayen & Berns Homann GmbH, Hamburg
96.	GEFCO France SAS, Puteaux (FR)
97.	Global Wagon Services, Hürth
98.	GMH Bahn + Service GmbH, Georgsmarienhütte
99.	Göhmann & Co. GmbH, Moers-Hülsdonk
100.	Grampet Debreceni Vagonyár Kft, Debrecen (HU)
101.	Greenbrier Europe Wagony Swidnica sp. z o.o., Swidnica (PL)
102.	Gunvor Deutschland GmbH, Ingolstadt
103.	GYSEV Zrt., Sopron (HU)
104.	Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln
105.	Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Krefeld
106.	Hamburg Port Authority, Hamburg
107.	HanseWaggon Mobile Instandhaltung GmbH & Co. KGn UG, Bremen
108.	Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft, Berlin
109.	Heavy Haul Power International GmbH, Erfurt
110.	Helrom GmbH, Frankfurt am Main
111.	Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf*
112.	Hering Bahnbau GmbH, Burbach (OT Holzhausen)
113.	HFG Transport-Technik GmbH, Lauchhammer-Süd
114.	InfraLeuna GmbH, Leuna
115.	Infraserv GmbH & Co. Höchst KG, Frankfurt/Main
116.	Ingenieurbüro Kroll, Böbingen
117.	Interporto Bologna SpA, Interporto Bologna (IT)
118.	INVEHO BRB GmbH, Brandenburg
119.	INVEHO FWN GmbH; Ellrich OT Woffleben

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2022)	
120.	INVEHO UFF Ateliers Ferroviaires et Industriels de Fos, Fos Sur Mer, (FR)
121.	INVEHO WBA GmbH, Altenburg
122.	Italy Rail S.r.l., Guastalla (IT)
123.	J.M. Voith SE & Co. KG/VTA, Salzgitter
124.	JOSEF MEYER Rail AG, Rheinfelden (CH)
125.	KAF Falkenhahn Bau AG, Kreuztal
126.	kasasi GmbH, Kempten
127.	KINEX BEARINGS, a.s., Bytca (SK)
128.	KLW Wheelco SA, Paradiso-Lugano (CH)
129.	Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, München
130.	KOLOWAG AD, Septemvri (BG)
131.	KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bonn
132.	Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, Leipzig
133.	KOVIS d.o.o., Brezice (SL)
134.	Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG, Berlin
135.	Lanxess Organometallics GmbH, Bergkamen
136.	Lausitz Energie Bergbau AG, Spremberg OT Schwarze Pumpe
137.	LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, Göppingen
138.	Les Ateliers Des Flandres, Hazebrouck (FR)
139.	Linde Aktiengesellschaft, Pullach
140.	Lineas NV, Brüssel (BE)
141.	Liropa S.A. (DBCC Transport), Montevideo (URY)
142.	LOCON SERVICE GMBH, Pinnow
143.	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München
144.	LORMAFER S.A., Creutzwald (FR)
145.	LORRAINFER SAS, Lisses (FR)
146.	LOTOS Kolej Sp. z o.o., Danzig (PL)
147.	LTH Waggonwerkstatt GmbH, Arneburg
148.	LWS Lappwaldbahn Service GmbH, Weferlingen
149.	Mäder Germany GmbH, Hamm
150.	Mankiewicz Gebr. & Co. (GmbH & Co. KG), Hamburg
151.	Mantena AS, Oslo (NO)
152.	MATISA Matériel Industriel S.A., Crissier (CH)
153.	MEDWAY - Maintenance & Repair S.A., Entroncamento (PRT)
154.	Mercitalia Intermodal S.p.A., Milano (IT)
155.	Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, Rijsbergen (NL)
156.	MFD Rail GmbH, Rotkreuz (CH)
157.	MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, Gottesgabe
158.	MG Valdunes SAS, Trith Saint Leger (FR)

* Kündigung zum 31.12.2022

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2022)	
159.	Mitteldeutsche Braunkohlegesellschaft mbH, Zeitz
160.	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Merseburg
161.	Mobile Rail Service GmbH, Naunhof
162.	Modalis S.A.S., Aix-en-Provence (FR)
163.	Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), Kirchheim/Teck
164.	Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., Szombathely (HU)
165.	MULTIMODAL SERVICE SRL, Ploiesti - Jud. Prahova (RO)
166.	NeSA Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH, Rottweil
167.	NetRail AB Außenstelle, Paarp (SE)
168.	Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
169.	Nexxiot AG, Zürich (CH)
170.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG Geschäftsbereich Fahrzeugwerkstatt, Moers
171.	Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH, Niebüll
172.	Nordic Rail Service GmbH, Lübeck
173.	NYMWAG CS a.s., Nymburk (CZ)
174.	On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann
175.	On track GmbH, Krefeld
176.	ORLEN KolTrans S.A., Plock (PL)
177.	ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
178.	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle
179.	OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Cakovec (HR)
180.	OVEG mbH, Schwandorf
181.	OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, Weiden
182.	PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München
183.	Plasser Robel Services GmbH, München
184.	PROTOR S.A., Zabrze (PL)
185.	Rail Cargo Carrier Germany GmbH, Ingolstadt
186.	Rail Cargo Logistics - Germany GmbH, Frankfurt am Main
187.	Rail Clinic s.r.o., Prag (CZ)
188.	Rail Factory d.o.o., Cakovec (HR)
189.	RAIL NET d.o.o., Prudnice (HR)
190.	Rail Triage BVBA, Herentals (BE)*
191.	Rail Wagon Services (RWS) b.v., Hendrik Ido Ambacht (NL)
192.	Rail-Tec GmbH, Bremen
193.	RailAdventure GmbH, München
194.	railaid rosendahl GmbH, Berlin
195.	RailfixX GmbH, Witten
196.	Railistics GmbH, Dessau-Roßlau
197.	RailMaint GmbH, Delitzsch
198.	Railpool GmbH, München*

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2022)	
199.	RailQ Der Instandhaltungsmanager, Wedemark
200.	RailReLease B.V., ND Rotterdam - Pernis (NL)
201.	RAILSCANNER, s.r.o., Prag (CZ)
202.	Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, Kamp-Lintfort
203.	RailTraining GmbH, Hameln
204.	RCM Rail Care and Management GmbH, München
205.	Rembrandtin Coatings GmbH, Wien (AT)
206.	RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
207.	Rosneft Deutschland GmbH, Berlin
208.	RSK Beheer B.V., Bergen op Zoom (NL)
209.	RYKO a.s., Decin (CZ)
210.	Saar Stahlbau GmbH, Saarbrücken-Burbach
211.	SAM - SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., Bratislava (SK)
212.	SDH FER, St. Denis de l'Hotel (FR)
213.	SEA-rail NV, Meer (BE)
214.	SEMA GmbH Service Manufaktur für Schienenverkehr, Celle*
215.	SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau
216.	SGS Germany GmbH, Hamburg
217.	Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg
218.	Siemens Mobility GmbH, Braunschweig
219.	Sim Boerema B.V., GJ Franeker (NL)
220.	SITFA S.P.A., Moncalieri (IT)
221.	SKF GmbH, Schweinfurt
222.	SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., Bratislava (SK)
223.	SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, Neubrandenburg
224.	SOGEEFER S.A., Hagondange (FR)
225.	Spoorijzer Mobiel en Werkplaats B.V., Rotterdam (NL)
226.	Städtische Häfen Hannover, Hannover
227.	Sternico GmbH, Wendeburg
228.	STRABAG Rail Fahrleitungen GmbH, Berlin
229.	SZ - Tovorni promet, d.o.o., Ljubljana (SL)
230.	TABOR Debica Sp. z o.o., Debica (PL)
231.	TankMatch Rail Hamburg GmbH, Hamburg
232.	TATRAVAGÓNKA a.s., Poprad (SK)
233.	Techkol-Ariel Wrzos, Swidnica, (PL)
234.	TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, Lutherstadt Wittenberg
235.	TOTALEnergies Deutschland GmbH, Berlin
236.	TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., Debrecen (HU)
237.	TOUAX RAIL LTD c/o , Paris La Défense (FR)

* Kündigung zum 31.12.2022

VPI-Mitglieder


















VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2022)

238.	Traktia AD, Samuil, Razgrad (BG)
239.	Transdev Instandhaltung GmbH, Husum
240.	TRANSWAGGON GmbH, Hamburg
241.	TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln
242.	Tyczka Gase GmbH, Geretsried
243.	UKL iT & Logistik GmbH, Bad Driburg
244.	ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung GmbH & Co. KG, Bebra
245.	United Wagon Europe GmbH, Niesky*
246.	Velox Services B.V., Roosendaal (NL)
247.	Veneta Lavaggi Turbo s.r.l., Malcontenta Veneta (IT)
248.	Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e.V. - VDEF, Halle (Saale)
249.	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Salzgitter
250.	VH-Rail GmbH, Bremen
251.	Vitkovicke zeleznicni opravny a.s., Ostrava (CZ)
252.	voestalpine Track Solutions Netherlands B.V., AB Hilversum (NL)
253.	Vossloh Rail Services GmbH, Hannover
254.	VTG GmbH, Hamburg
255.	VTG Rail Europe GmbH, Hamburg
256.	W.S. Werkstoff Service GmbH, Essen
257.	Wabtec Europe GmbH, Brunn am Gebirge (AT)
258.	waggon24 GmbH, Berlin*
259.	waggon-service WSG mbH, Berlin*
260.	Wagon Factory - Intercom JSC, Dryanovo (BG)
261.	Wascosa AG, Luzern (CH)
262.	Werner Ditzinger GmbH, Braunschweig
263.	Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Leipzig
264.	Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt
265.	Wi-Neu Lokinstandsetzung GbR Lok- und Wagenreparatur, Moers
266.	Willke Logistics GmbH, Ludwigslust
267.	WISAG Produktionsservice GmbH, Senftenberg/OT Brieske
268.	WRS Widmer Rail Service AG, Standsstad (CH)
269.	ZELOS s.r.o., Trnava (SK)
270.	ZOS Trnava, a.s., Trnava (SK)
271.	ZOS Vrutky a.s., Vrutky (SK)
272.	Zürcher Bau GmbH, Meißenheim
273.	Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Burgkirchen
274.	Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, Erlangen
275.	Zweckverband für Abfallwirtschaft Nordwest-Oberfranken, Dörfles-Esbach

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

* Kündigung zum 31.12.2022

Ihr direkter Draht zu uns

	Malte Lawrenz Vorsitzender Telefon: +49 40 2265921-0 E-Mail: lawrenz@vpihamburg.de		Joachim Wirtgen Geschäftsführer VERS Telefon: +49 40 2265921-61 E-Mail: wirtgen@vpi-vers.eu
	Heiko Radke Generalsekretär VPI/Geschäftsführer VERS Telefon: +49 40 2265921-21 E-Mail: radke@vpihamburg.de		Karl-Heinz Fehr Justiziar Telefon: +49 40 2265921-31 E-Mail: fehr@vpihamburg.de
	Armin Perrey Technischer Koordinator Telefon: +49 40 2265921-41 E-Mail: perrey@vpihamburg.de		Murat Altuntas VPI-EMG Telefon: +49 40 2265921-44 E-Mail: altuntas@vpi-vers.eu
	Ben Krause VPI-EMG Telefon: +49 40 2265921-43 E-Mail: krause@vpi-vers.eu		Ji Jin VPI-EMG Telefon: +49 160 5801353 E-Mail: jin@vpi-vers.eu
	Thomas Schulte-Zweckel Leiter Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 40 2265921-42 E-Mail: schulte-zweckel@vpi-vers.eu		Olaf Hingst Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 171 9948563 E-Mail: hingst@vpi-vers.eu
	Abdelali Wadeh Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 160 5973102 E-Mail: wadeh@vpi-vers.eu		Marvin Lensch Fachtechnische Begutachtungen E-Mail: lensch@vpi-vers.eu
	Thomas Barleben Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 151 61077456 E-Mail: barleben@vpi-vers.eu		Nicola Hilgeland Office Management/VPI-EMG Telefon: +49 40 2265921-13 E-Mail: hilgeland@vpihamburg.de
	Zorana Kujundžić Office Management/Mitglieder/Buchhaltung Telefon: +49 40 2265921-11 E-Mail: kujundzic@vpihamburg.de		Christin Wismar Office Management/Schulungen Telefon: +49 40 2265921-14 E-Mail: wismar@vpi-vers.eu
	Annika Becker Office Management/Fachtechnische Begutachtungen Telefon: +49 40 2265921-12 E-Mail: becker@vpihamburg.de		



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 Digitales und Verkehr	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 ²	Rolling Stock Reference Database (Referenzdatenbank für Fahrzeuge)
EWT	European Wheelset Traceability (Europäische Radsatzverfolgbarkeit)	SGV	Schienengüterverkehr
FtB	Fachtechnische Begutachtung der VERS	SMS	Sicherheitsmanagement-System
GG-Sohle	Grauguss-Bremsklotzsohle	SNB	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 Ferroviaire (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		

Fotonachweis

Adobe Stock

Seite 05, 08, 16, 17, 38, 47, 48,
49, 55, 56, 57, 62, 63

Ernewa

Seite 58, 67, 68

iStock

Seite 04, 05, 08, 15, 20, 34, 44

Hartmut Zielke

Seite 04, 07, 12, 24, 25, 26, 30,
32, 40, 41, 60, 61, 90

Martin Egbert

Seite 42

VPI

Seite 14, 52, 53, 63

VTG Frank Reinhold

Seite 36, 37, 71

VTG

Seite 39, 48, 86, 73

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.

Impressum

Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

Mattentwiete 5
20457 Hamburg
Telefon: +49 40 2265921-0
Telefax: +49 40 2265921-19
E-Mail: mail@vpihamburg.de
Website: vpihamburg.de
USt-IdNr.: DE 814871455

Verantwortlich für den Inhalt

Malte Lawrenz

Konzept und Text

Kerstin Domscheit
elbgold.biz

Layoutkonzept, Gestaltung und Produktion

Menneken's Communications
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
Internet: vpihamburg.de



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.