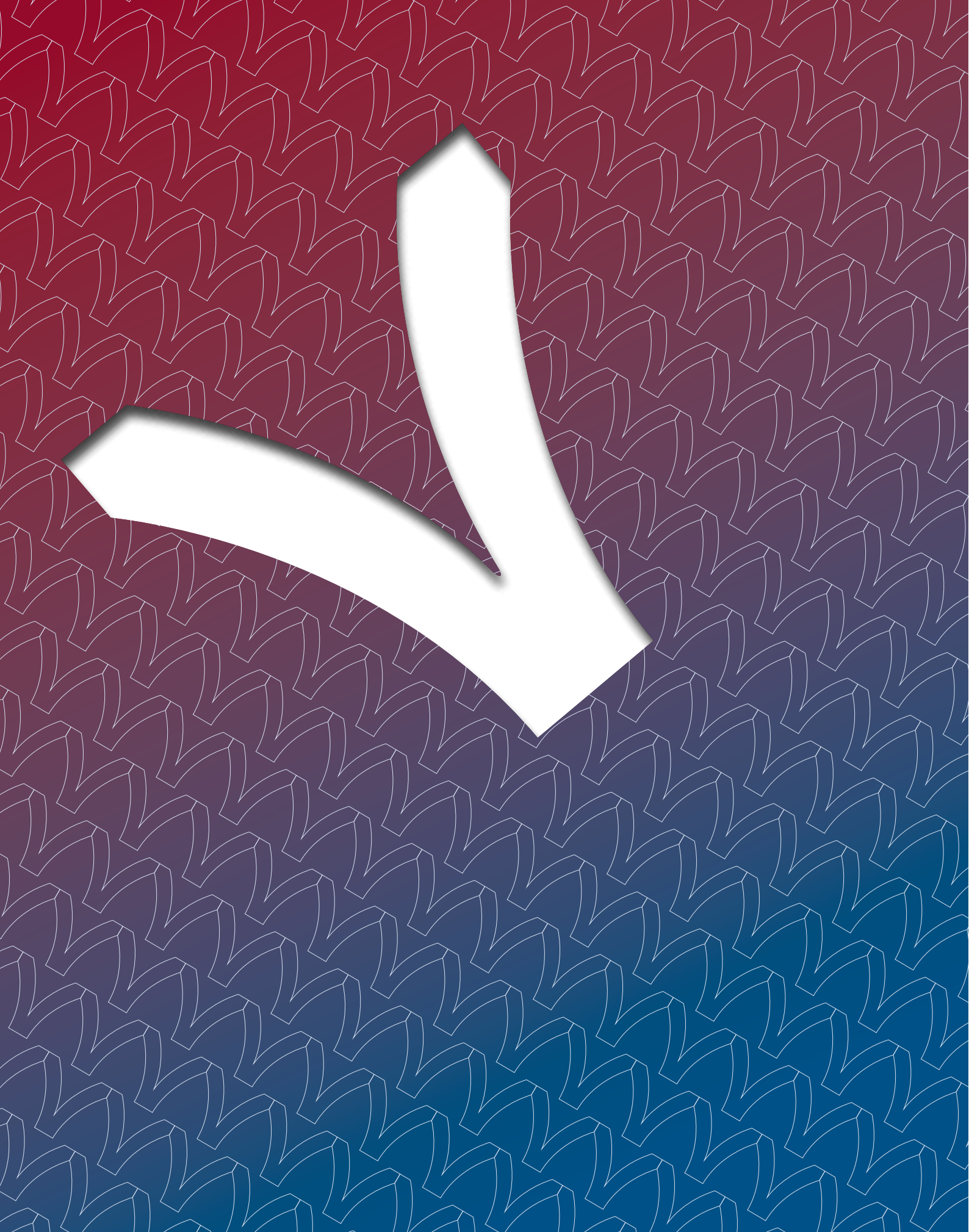


**Jahresbericht
2023 – 2024**

2024

MVPI

VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.



Inhalt

- 06 VORWORT**
- 08 POLITIK UND MARKT**
Vorrang für die Schiene
Güterverkehr der Zukunft gestalten
Schwieriger Markt 2023
Schienenetat setzt den Rahmen
Einzelwagenverkehr
Reformbedarf bei DB-Cargo
Trassenpreise: Toxischer Anstieg droht
- 18 Zukunftsmarkt Intermodal**
Neue Güterstruktur
Prognose bleibt positiv
14. VPI-Symposium
- 22 Sanierungsfall Infrastruktur**
Generalsanierung soll es richten
Meilenstein BSWAG
Effizient: die KuMM
Gleis sucht Anschluss
Gastbeitrag: Peter Reinshagen
InfraGO: neue Ära?
Gastbeitrag: Peter Westenberger
- 32 DAK**
Die DAK stellt Weichen
Schlüsselfaktor für SGV
Klares politisches Bekenntnis
Top-5-Fortschritte
Neues Webinar-Format „Renew“
DACFIT ist auf dem Gleis
- 40 TECHNIK UND RECHT**
Engagement und Expertise
AVV: Unterwegsreparatur
Up to date mit AVV-Schulungen
Normen gestalten Zukunft
TK: Sicherheit im Fokus
TIV 2023: Herausforderung
Intermodal

- 50 VERS**
Europäisch. Effizient. Sicher.
Fünf Jahre VERS – Interview
VERS-Leitbild
VPI EMG setzt Standards
VERS-Tool-Update
FtB: Gefragter Qualitätsnachweis
Kombiaudits
VERS ist ECM-Zertifizierer
Qualifizierungsprogramm
VERS-Schulungsprogramm
Online-Umfrage
Neu: Einsteigerseminar
- 70 VPI INTERN**
Ein starker Branchenverband
Get Together und Neujahrsempfang
Präsent in Sachen Schiene:
Mitgliederzahl steigt
- 78 GREMIEN UND VERZEICHNISSE**
Organe des VPI
Vertretung in Arbeitsgremien
VPI-Mitgliederverzeichnis
- 98 ABKÜRZUNGEN**
- 100 KONTAKT**
- 102 FOTONACHWEIS & IMPRESSUM**

Newsletter-Abo
Kommt regelmäßig in Ihr Postfach – aber natürlich nicht ungefragt. Einfach auf www.vpihamburg.de anmelden.



08

Vorrang für die Schiene

Der Schienengüterverkehr transportiert wachsende Mengen – und das klimafreundlich. Jetzt gilt es, mit Hochdruck für ein modernes und leistungsfähiges Schienennetz zu sorgen. Wer es mit dem Klimaschutz ernst meint, muss bei den verkehrspolitischen Zielen Kurs halten.



32

Die DAK stellt Weichen

Pre-Deployment-Züge, Finanzierungsarchitektur, Migrationspfad – die Themen der DAK werden in Brüssel engagiert vorangetrieben. Wir stellen Ihnen die aktuellen Top-5-Fortschritte vor.



40

Engagement und Expertise

Rechtliche Bestimmungen und technische Standards definieren den Spielraum, in dem sich Schienengüterverkehr entwickeln kann. Von AVV bis ZfP – wir sorgen mit Expertenwissen für sichere und praxistaugliche Rahmenbedingungen.



50

VERS

Auch wenn der VPI-EMG das Herzstück der VERS bleibt, drum herum hat sich viel entwickelt. Neue Schulungsformate wie das Einsteigerseminar und ein erweitertes Angebot an Kombi-Audits. Und seit diesem Jahr sind wir ECM-Zertifizierer.



52

Interview

Fünf Jahre VERS – fünf Fragen: Joachim Wirtgen und Heiko Radke berichten, welche Pläne sie für die Servicegesellschaft des VPI haben.

**„Die Schiene stärken
heißt die gesteckten
Klimaziele ernst nehmen.“**



Liebe Leserinnen und Leser,

aus der Europäischen Union kommen derzeit gute Signale für die Schiene. Die Verkehrsminister der Mitgliedstaaten haben sich jüngst mit der gemeinsamen Brüsseler Deklaration klare Ziele gesetzt: Die Förderung der Verkehrsträger soll sich an deren Nachhaltigkeit orientieren, die Umweltwirkungen künftig nach dem Verursacherprinzip eingepreist werden. Beides stärkt die Schiene im Wettbewerb mit der Straße und schafft die Voraussetzungen, um die Ziele des Green Deal zu erreichen.

Das ist bitter nötig, denn der Verkehrssektor trägt derzeit weder in Europa noch in Deutschland dazu bei, die CO₂-Emissionen zu senken. Die Schiene könnte hier als klimafreundlicher Verkehrsträger einen entscheidenden Beitrag leisten. Wie sich die Rahmenbedingungen dafür in Deutschland entwickeln, lesen Sie im ersten Kapitel unseres Jahresberichts. Besonderes Augenmerk legen wir dabei auf den Zustand der Schieneninfrastruktur, das Wachstumshemmnis Nummer eins für die Branche in Deutschland. Wir fragen, ob die neu gegründete InfraGO Verbesserungen bringen kann und wie die Infrastruktur in Zukunft entwickelt werden muss.

Den notwendigen Effizienzschub im Betrieb kann die Digitale Automatische Kupplung liefern, deren Einführung wir gemeinsam mit unseren europäischen Partnern seit Jahren vorantreiben. Unsere

VPI European Rail Service GmbH (VERS) bringt ihre Expertise jetzt in das neu gegründete Konsortium DACFIT ein, das sich unter anderem mit dem Aufbau der notwendigen Werkstattkapazitäten und -prozesse für die Umrüstphase beschäftigt.

Übrigens, die VERS feiert in diesem Jahr bereits ihr fünfjähriges Bestehen. Ausgehend von ihrem Kernprodukt, dem Maintenance Guide VPI-EMG, hat sie inzwischen eine breite Palette an Serviceleistungen rund um die Instandhaltung aufgebaut. Ganz neu im Portfolio: ECM-Zertifizierungen. Die entsprechende Akkreditierungsurkunde des Eisenbahnbundesamtes hängt seit Anfang des Jahres in der Geschäftsstelle der VERS.

Mehr zu diesen Themen, zu unseren Aktivitäten in den Gremien der Branche und zum Engagement des Verbandes und seiner Mitgliedsunternehmen in Sachen Technik, Innovation und Digitalisierung lesen Sie in unserem Jahresbericht 2023/24.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen

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

VORRANG FÜR DIE SCHIENE



Die Schiene hat das Potenzial: Sie kann wachsende Transportmengen und Klimaschutz zusammenbringen – umwelt- und klimafreundlich, sicher und leistungsstark. Damit die Weichen für den Schienengüterverkehr auf Wachstum stehen, müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Eine moderne Infrastruktur, Investitionssicherheit und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern setzen den Rahmen.

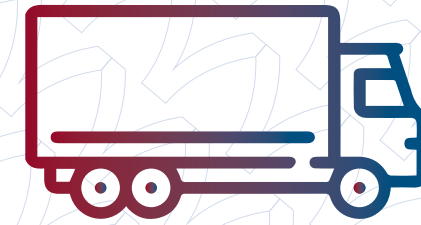
Den Güterverkehr der Zukunft gestalten



Jahr für Jahr werden mehr Güter auf Deutschlands Verkehrswegen transportiert. Wie wir diese wachsenden Transportmengen in Zukunft nachhaltig bewegen wollen, entscheiden wir heute. Dazu müssen wir moderne, belastbare und zugleich klimafreundliche Logistikketten aufbauen. Dem Schienengüterverkehr als leistungsfähigem und zugleich umweltfreundlichem Verkehrsträger kommt in diesem Transformationsprozess eine Schlüsselrolle zu. Güterzüge verursachen pro transportierte Tonne und gefahrenen Kilometer gut 80 Prozent weniger CO₂-Emissionen. Ein Güterzug ersetzt bis zu 52 Lkw. Das sind gewichtige Argumente, wenn man bedenkt, dass der Verkehrssektor in Deutschland für über 20 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich ist.

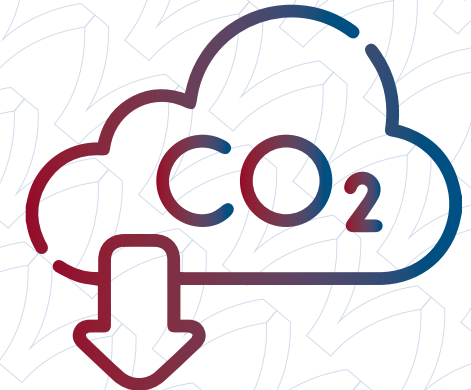
Infrastruktur – Fundament für eine starke Schiene

Die Bundesregierung hat sich deshalb bei ihrem Amtsantritt 2021 ein klares Ziel gesetzt: Bis 2030 soll der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr auf 25 Prozent steigen. Vorrang für den umweltfreundlichsten Verkehrsträger lautete das Credo. Herausforderungen auf dem Weg dorthin gibt es genug. Das war von Anfang an klar. Ganz oben auf der Liste steht die Infrastruktur. Ihre Modernisierung und ihr Ausbau sind unabdingbar, um spürbares Wachstum auf die Schiene zu bringen. Das über Jahrzehnte vernachlässigte Schienennetz ist ein großes Hemmnis für die Stärkung des Schienengüterverkehrs – das gilt für den Zustand von Gleisen oder Weichen ebenso wie für die Digitalisierung oder die Elektrifizierung von Strecken. Hinzu kommt die Aufgabe, die Automatisierung und Digitalisierung der Prozesse voranzutreiben.



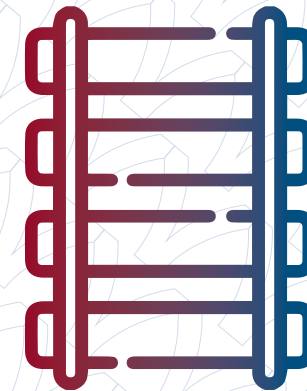
52 Lkw

Ein Güterzug auf der Schiene kann bis zu 52 Lkw auf der Straße ersetzen.



80 %

Güterzüge belasten die Umwelt pro Tonnenkilometer mit 80 Prozent weniger CO₂ als Lkw.



0,4 %

25 Prozent der CO₂-Emissionen in Europa stammen aus dem Verkehr. Davon entfallen nur 0,4 Prozent auf den Güter- und Personenverkehr auf der Schiene.



42 x

Güter sind auf der Schiene sicherer unterwegs: Das Unfallrisiko bei Gefahrguttransporten ist auf der Schiene 42-mal geringer als auf der Straße.

Schwieriger Markt 2023

Zu den branchenspezifischen Problemen kamen in den letzten Jahren globale Krisen, von der Corona-Pandemie bis zum Krieg in der Ukraine, die sich negativ auf die gesamtwirtschaftliche Situation und die Logistik auswirkten. Auch 2023 waren die konjunkturellen Schwächen in der Logistikbranche deutlich spürbar. Nach einem zwischenzeitlichen Hoch ist die Transportleistung erneut wieder auf ein niedrigeres Niveau zurückgefallen. Als Gründe hierfür gelten die schwächelnde Konjunktur und international gestörte Lieferketten.

Modal Split und Transportleistung 2022 verbessert

Die neuesten verfügbaren Zahlen zeigen, dass die Transportleistung im Schienengüterverkehr im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden konnte: von 139 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2021 auf 140 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2022, so das Ergebnis der Erhebungen der Bundesnetzagentur.

Auch beim Modal Split der Verkehrsträger konnte sich der Schienengüterverkehr nicht nur behaupten, sondern sein Ergebnis sogar verbessern: Im Jahr 2022 lag der Marktanteil des Verkehrsträgers laut Bundesnetzagentur bei 19,8 Prozent. Damit ist er gegenüber 2021 mit 19,6 Prozent Marktanteil leicht gestiegen. Das ist ein gutes Ergebnis, aber natürlich ist mehr wünschenswert – und auch möglich, wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmen. Unsere Nachbarländer Schweiz und Österreich machen seit Jahren vor, was man erreichen kann, wenn die Verkehrspolitik im Güterverkehr konsequenter auf die Schiene setzt. Österreich wickelt bereits rund 26 Prozent seines Güterverkehrs über die Schiene ab, in der Schweiz sind es mittlerweile stolze 41 Prozent.

Der Schienenetat setzt den Rahmen

Ob die Schiene den Stellenwert erhält, den sie für eine nachhaltige und klimafreundliche Verkehrsentwicklung braucht, hängt nicht zuletzt von der Bereitschaft des Bundes ab, die notwendigen Fi-

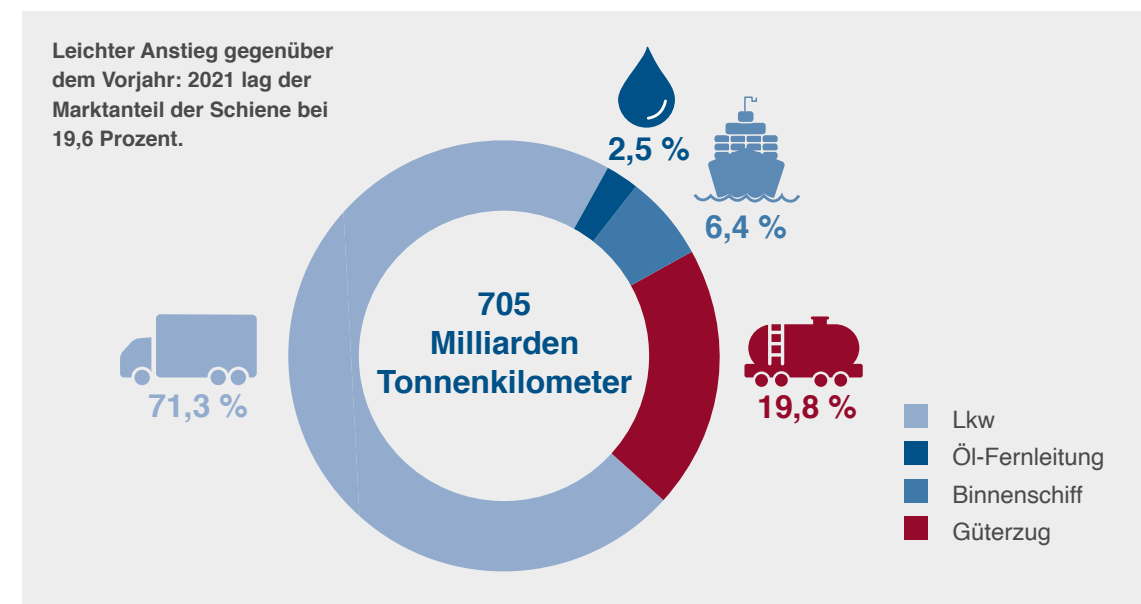
nanzmittel zur Verfügung zu stellen. Die Verkehrswende erfordert Investitionen in Milliardenhöhe. Immerhin 45 Milliarden Euro sollten bis 2027 zusätzlich in die Schiene fließen, so die Ankündigung der Bundesregierung im Jahr 2021. Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) im Sommer 2023 hat auch die Pläne zur Finanzierung von Schienenprojekten gehörig durcheinander gewirbelt. In den Jahren 2024 und 2025 sollten zusätzlich jeweils 4 Milliarden Euro aus dem KTF in die Schiene fließen, in den Jahren 2026 und 2027 jeweils 2,25 Milliarden Euro. Diese Mittel können nach dem Karlsruher Urteil auf diesem Weg nicht mehr zur Verfügung gestellt werden.

Etat 2024 steigt weniger als angekündigt

Immerhin hat die Regierung in Sachen Mittelaufwuchs ihr Versprechen gehalten. Der nach zähem Ringen verabschiedete bereinigte Haushalt 2024 sieht rund 16 Milliarden Euro für Schieneninvestitionen vor, davon 5,5 Milliarden Euro in Form einer

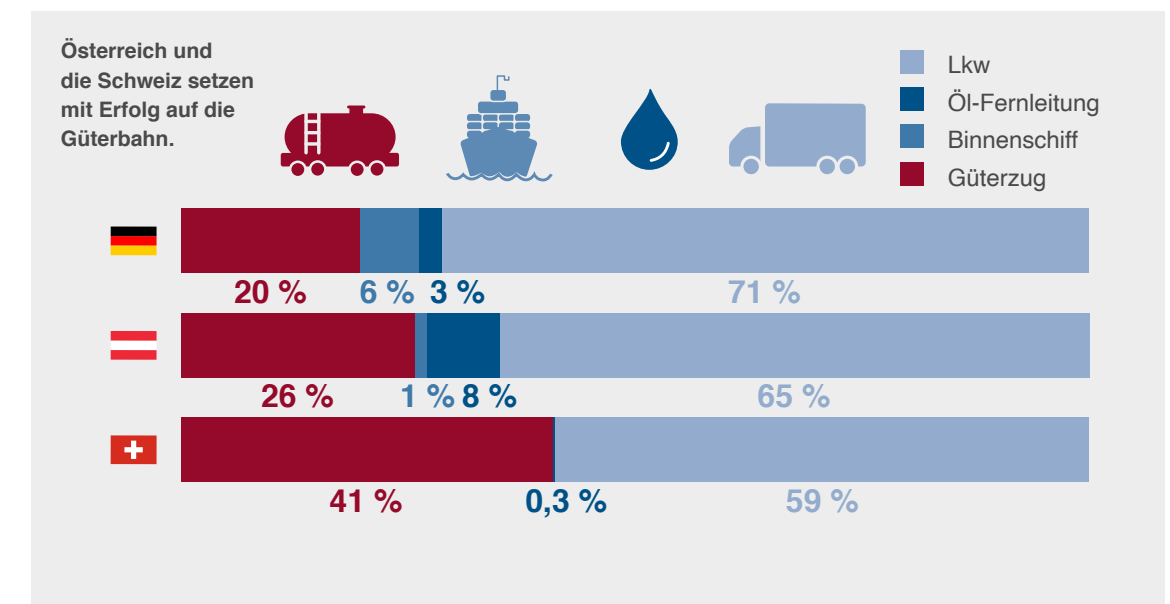
zweckgebundenen Eigenkapitalerhöhung der DB AG, die allerdings noch unter Vorbehalt stehen. Mit dem Investitionshochlauf unterstützt das Verkehrsministerium vor allem die Finanzierung der Generalsanierung der Schieneninfrastruktur. Das verdient angesichts der Herausforderungen durch das Karlsruher KTF-Urteil Anerkennung. Dennoch ist zu bemängeln, dass der Schienenetat 2024 im Ergebnis deutlich weniger Investitionsmittel enthält als noch im März letzten Jahres von der Koalition angekündigt. Negativ hervorzuheben ist die Kürzung der Mittel für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, für die Elektrifizierung sowie für digitale Projekte wie die Einführung des Zugsicherungssystems ETCS. Allein der Etat für den sogenannten Bedarfsplan (Schienausbau) wurde von den ursprünglich angesetzten 2,3 Milliarden Euro auf nunmehr 1,7 Milliarden Euro deutlich reduziert. Damit wurden wichtige Zukunftsinvestitionen vertagt, die eigentlich keinen Aufschub dulden.

Die Marktanteile der Verkehrsträger am Güterverkehr 2022 in Deutschland



Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2024 | mit Material der Bundesnetzagentur

Deutschland abgeschlagen auf Platz drei – Marktanteile 2022 am Güterverkehr



Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2024 | mit Material der Bundesnetzagentur



Die Schiene braucht den Infrastrukturfonds

Das alljährliche Gezerre um die Finanzierung der Schienenprojekte für das kommende Haushaltsjahr weist auf ein grundsätzliches Problem hin. Es fehlt eine verlässliche Investitionsstrategie für das Dekadenprojekt Modernisierung und Ausbau des Netzes. Die Unternehmen der Branche müssen wissen, ob der Bund die Finanzierung der Projekte auch über das Haushaltsjahr und die Legislaturperiode hinaus sicherstellt. Nur dann können und werden sie Investitionen tätigen und die notwendigen Ressourcen aufbauen. Das gilt nicht nur für die Bahnindustrie und die Bauwirtschaft. Auch für unsere Mitglieder, die Wagenhalter und Werkstätten, ist eine verlässliche langfristige Perspektive enorm wichtig, um ihrerseits Planungssicherheit für Investitionen zu haben.

Planungssicherheit ist der Schlüssel

Der VPI unterstützt daher die Forderung nach einem überjährigen Fondsmodell zur Neuordnung und Vereinfachung der Finanzierungsstruktur für staatliche Infrastrukturinvestitionen. Die Beschleunigungskommission Schiene hat in ihrem Abschlussbericht 2022 dazu bereits einen geeigneten Lösungsvorschlag unterbreitet: einen Schienenfonds nach Schweizer Vorbild. Neben Planungssicherheit würde ein Fondsmodell auch die dringend notwendige Vereinfachung der Finanzierungsarchitektur ermöglichen. Statt der derzeit 189 verschiedenen Finanzierungstöpfe sollte es künftig zwei überjährige Fonds geben: einen für die Finanzierung des Bestandsnetzes und einen für den Ausbau und die Modernisierung. Sie könnten endlich für eine verlässliche und langfristige Finanzierung der Schiene sorgen.



Einzelwagenverkehr – systemrelevant und kostenintensiv

Als Zitterpartie galt in den Haushaltsberatungen für den Etat 2024 die schon für das vergangene Jahr vorgesehene Förderung für den Einzelwagenverkehr. Hier wurde der Rotstift nun doch nicht angesetzt. Das vorgesehene Fördervolumen von 300 Millionen Euro wurde im Budget 2024 verankert. Aus Sicht des VPI eine richtige Entscheidung – für die Branche und für den Wirtschaftsstandort.

Der Einzelwagenverkehr ist systemrelevant. Täglich werden in Deutschland rund 60.000 Einzelwagen von Hand zu Zügen gekuppelt. Für manche Verkehre gibt es keine Alternative, zum Beispiel für viele Gefahrguttransporte der chemischen Industrie. Für andere Unternehmen ist der Einzelwagenverkehr unverzichtbar, weil sie kleinere Mengen für Just-in-time-Produktionsprozesse flexibel versenden müssen. Da viele dieser Verkehre derzeit kaum kostendeckend betrieben werden können, ist eine Förderung im Prinzip aktuell alternativlos. Hoffnungsträger für mehr Effizienz im Einzelwagenverkehr ist die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung. Sie würde die Zugbildung erheblich vereinfachen und Kosten senken.

DB Cargo – Sorgenkind mit Reformbedarf

DB Cargo hat auch 2023 wieder für negative Schlagzeilen gesorgt. Das Unternehmen steckt in der Krise, darüber herrscht Konsens. Die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn hat im vergangenen Jahr weit mehr als die ohnehin erwarteten 225 Millionen Euro Verlust eingefahren. Das operative Ergebnis der DB Cargo beläuft sich für 2023 auf ein Minus von 497 Millionen Euro, so die jüngst veröffentlichten Zahlen des Unternehmens.



Als Verband der Wagenhalter sehen wir die Ertragschwäche von DB Cargo mit großer Sorge. Es ist nicht gut für die gesamte Branche, wenn der größte Player schwächelt. Deshalb ist es zu begrüßen, dass der Bund als Eigentümer seine Aufsichts- und Steuerungsfunktion stärker wahrnehmen will. So, wie es derzeit bei DB Cargo läuft – nämlich ein wachsendes Defizit bei gleichzeitig sinkender Leistung –, darf es nicht weitergehen.

Das Unternehmen muss ein Konzept vorlegen, wie die Performance verbessert werden soll. Nur nach finanzieller Unterstützung durch den Bund zu rufen, reicht nicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund möglicher Wettbewerbsverzerrungen und eines drohenden EU-Beihilfeverfahrens.

Es droht ein toxischer Anstieg der Trassenpreise



Trassenpreise belasten die Eisenbahnverkehrsunternehmen seit vielen Jahren erheblich. Die als Vollkosten für jeden gefahrenen Kilometer erhobenen Nutzungsentgelte sind preistreibend und ein Wettbewerbsnachteil. Dies hat auch die Politik erkannt und mit dem Instrument der Trassenpreisförderung die Schiene erfolgreich gestärkt – das bestätigt auch ein in Auftrag gegebenes Monitoring der Maßnahme. Umso verständlicher ist es, dass die Bundesregierung die Trassenpreisförderung im Haushalt 2024 gekürzt hat. Gleichzeitig hat die DB InfraGO nun beantragt, die Trassenpreise für den

Schienengüterverkehr um mehr als 16 Prozent zu erhöhen. Damit werden die hohen Betriebskosten des Netzbetreibers aufgrund der jahrzehntelangen Vernachlässigung des Netzes auf die Nutzer abgewälzt. Die Kürzung der Förderung und die beantragte Erhöhung der Trassenpreise würden nach Berechnungen von DIE GÜTERBAHNEN zusammen eine Preissteigerung von 121 Prozent im Dezember 2024 gegenüber Dezember 2023 bedeuten. Hier muss die Politik eingreifen und Lösungen finden, die für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene sorgen.

Systemwechsel vollzogen: Verkehr finanziert Verkehr

Zu den positiven Signalen des vergangenen Jahres gehört der Systemwechsel bei der Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut. Erstmals gilt das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ statt „Straße finanziert Straße“. Die Hälfte der Mauteinnahmen fließt künftig in Mobilität jenseits des Straßenverkehrs, der Löwenanteil davon in Schienenprojekte. Die zu erwartenden Einnahmen sind beträchtlich und dürften zu einem erheblichen Mittelzufluss für die Sanierung der Schieneninfrastruktur führen. Die Einpreisung der Umweltkosten ist ein wichtiger Schritt hin zur Stärkung umweltverträglicher Verkehrsträger.



Zukunftsmarkt Intermodalverkehr

Der Intermodalverkehr ist ein starker Treiber für Wachstum im Schienengüterverkehr. Er kombiniert die Stärken verschiedener Verkehrsträger. Auf der Langstrecke bringt er die Güter auf die Schiene. Die erste und letzte Meile übernimmt die Straße. Das ist effizient und klimaschonend zugleich – und entspricht damit sowohl den politischen Klimaschutzziele als auch dem Wunsch von Unternehmen und Verladern nach klimafreundlichen Transportketten. Dieser Trend wird sich verstärken, wenn sich die CO₂-Bepreisung künftig stärker auf die Transportpreise auswirkt.

Neue Güterstruktur erfordert neue Angebote

Ein Wachstumsmarkt ist der intermodale Verkehr aber auch deshalb, weil er den Transportbedürfnissen einer sich verändernden Güterstruktur entspricht. Der Trend geht seit Jahren weg vom traditionellen Transportgut der Bahn, dem Massengut, hin zum Transport kleinteiliger Sendungseinheiten – per Container-Tragwagen oder direkt als palettierte Ware im Waggon. Die Wagenhalter haben ihre Flotten in den letzten Jahren entsprechend weiterentwickelt und in dieses Segment investiert.

Prognose weiter positiv trotz schwachem Jahr 2023

Die Verkehrsexperten sind sich einig: Die Aussichten für den intermodalen Verkehr bleiben positiv. Dennoch war das Jahr 2023 gerade für dieses Segment kein einfaches Jahr. Die konjunkturelle Schwäche führte zu einem deutlichen Rückgang der Transportnachfrage – mit Folgen auch für den Vermietmarkt für entsprechende Assets. Insbesondere der Einbruch im maritimen Verkehr schlug auf den Intermodaltransport durch. Nach Angaben der Verlagerer brach das Sendungsvolumen 2023 um bis zu 16 Prozent ein. Ob 2024 bereits die Wende bringt, bleibt abzuwarten.

Generell steht auch der intermodale Verkehr im Wettbewerb mit dem reinen Straßentransport und muss in Qualität und Preis konkurrenzfähig sein. Faktoren wie eine zuverlässige Infrastruktur, akzeptable Kosten für Bahnstrom oder Trassennutzung sowie Effizienzsteigerungen in den Betriebsabläufen sind auch hier entscheidend für Verlagerungseffekte.

14. VPI-Symposium Intermodal – Trends und Herausforderungen

Trends im intermodalen Verkehr, Herausforderungen für die Operateure und Berichte darüber, wie sich die Branche für den intermodalen Markt aufstellt, standen im Mittelpunkt des 14. VPI-Symposiums Anfang Januar 2024 in Hamburg. Einschätzungen zu verkehrspolitischen Themen rundeten die gut besuchte Veranstaltung ab.

Am Rednerpult und auf den Podien: Corinna Salander (BMDV), Peter Westenberger (DIE GÜTERBAHNEN), Maria Leenen (SCI), Jörg Nowaczyk (GATX), Michail Stahlhut (Hupac), Torben Jaeger (VTG), Peter Reinshagen (Ermewa) und Matthias Knüpling (VTG/UIP).

Konzentrierte Diskussionen zur Frage, wie sich Halter und Werkstätten für die Herausforderungen des Intermodalverkehrs aufstellen.



Corinna Salander vom BMDV erläuterte die schienenpolitischen Ziele des Verkehrsministeriums.



Jörg Nowaczyk (GATX) diskutierte auf dem Podium mit den Referenten. Peter Westenberger (Güterbahnen) bewertete die neu gegründete InfraGO.

Michail Stahlhut (Hupac) gab Impulse aus Perspektive der Intermodal-Logistik, Maria Leenen (SCI) zeigte als erfahrene Beraterin für Verkehrsunternehmen Trends auf.



Sanierungsfall Infrastruktur

Deutschlands Schienennetz ist zu alt, zu störanfällig und bietet zu wenig Kapazität. Das ist seit langem Konsens. Doch passiert ist viel zu wenig. Dabei wird es immer enger auf Deutschlands Schienen. Während die Verkehrsleistung steigt, ist das Netz deutlich geschrumpft – allein seit 1995 um fast 12 Prozent. Hinzu kommt die chronische Vernachlässigung des Bestandsnetzes.

Was im Alltag des Schienengüterverkehrs täglich zu spüren ist, bestätigt auch der jüngst veröffentlichte Netzzustandsbericht. Das Schienennetz der Deutschen Bahn ist ein Sanierungsfall. Sein Zustand hat sich auch 2022 weiter verschlechtert. Von der Note 2,93 im Vorjahr rutschte die Bewertung auf die Note 3,1 ab. Mehr als der Hälfte der untersuchten Strecken wurde eine mittelmäßige, schlechte oder mangelhafte Qualität attestiert.

Das kann nicht gutgehen und tut es auch nicht. Im Schienengüterverkehr ist der Anteil der Züge, die pünktlich ihr Ziel erreichen, erneut gesunken. Während im Jahr 2021 noch knapp 61 Prozent der Güterzüge pünktlich ankamen, waren es im Jahr 2022 nach Erhebungen der Bundesnetzagentur nur noch rund 57 Prozent.

Die Generalsanierung soll es richten

Was tun? Alles auf die Sanierung hochbelasteter Streckenabschnitte, so lässt sich die Strategie des

Verkehrsministeriums zusammenfassen, die unter dem Titel „Generalsanierung“ als Leitlinie ausgegeben wurde. So richtig und unumgänglich die geplante Netzsanierung ist, sie darf den Neu- und Ausbau nicht ersetzen oder zurückstellen. Wir brauchen mehr Gleiskilometer, um Wachstum auf die Schiene zu bringen. Wie wenig hier getan wird, macht folgende Zahl deutlich: In den Jahren 2020 und 2021 wurden insgesamt nur 78 Kilometer neu in Betrieb genommen. Zum Vergleich: Das Straßennetz wächst jährlich um rund 10.000 Kilometer.

Bis Ende 2030 will die Deutsche Bahn insgesamt 40 Streckenabschnitte sanieren und zu Hochleistungskorridoren ausbauen. Schritt für Schritt sollen sie grundlegend erneuert und leistungsfähiger gemacht werden. Mit dem Start der Sanierung der Riedbahn im Jahr 2024 wird das Konzept erstmals in die Praxis umgesetzt. Die Arbeiten gehen mit einer jeweiligen Vollsperrung der betroffenen Korridore einher und sind verbunden mit Umleitungen,

die den Schienengüterverkehr spürbar belasten dürften. Längere Transportzeiten und -wege sind die Folge. Dadurch erhöhen sich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Trassennutzungsentgelte und auch die Energiekosten für die Traktion. Diese indirekten Kosten der Sanierungsstrategie dürfen am Ende nicht zu Lasten der Unternehmen gehen. Hier ist die Politik gefordert, Lösungen zu finden.

Meilenstein

Bundesschienenwegeausbaugesetz

Gefühlt so lange wie das Wort gestaltete sich die parlamentarische Beratung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Anfang 2024 hat das für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur enorm wichtige Gesetzeswerk nun endlich die Hürden im Bundestag genommen, allerdings steht die Zustimmung des Bundesrates noch aus. Damit könnte der Weg bald frei sein für die Finanzierung des Ausbaus der Hochleistungskorridore. Sie kann nun in einem pragmatischen Mix aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn und Zuschüssen des Bundes erfolgen. Auch wichtig für den Schienengüterverkehr: Der Bund übernimmt künftig die finanzielle Verantwortung für Anlagen, in denen Güter für Güterzüge umgeschlagen oder bereitgestellt werden.

Mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz wird der Boden bereitet, um das angekündigte Moderne-Schiene-Gesetz auf den Weg zu bringen. Dies

muss zügig, d. h. noch in diesem Jahr geschehen. Voraussetzung ist allerdings, dass das BSWAG auch die noch ausstehende Zustimmung des Bundesrates erhält.

Klein, aber effizient: die KuMM

Generalsanierung ist gut und richtig, aber auch mit einfachen Maßnahmen im Netz kann viel erreicht werden. Eine Möglichkeit, schneller für mehr Kapazität im Netz zu sorgen, sind die sogenannten „kleinen und mittleren Maßnahmen“, kurz KuMM, zur Verbesserung der Infrastruktur. Sie gehörten bereits im Masterplan Schienengüterverkehr zu den dringlichen Empfehlungen. Insbesondere die Ertüchtigung des Schienennetzes für 740-Meter-Züge durch entsprechende Überhol- und Abstellgleise hätte große Effekte: Mit längeren Zügen sinken die Kosten pro gefahrenem Tonnenkilometer und die vorhandene Infrastruktur wird besser ausgelastet. In vielen Nachbarländern sind Güterzüge von 740 Metern und mehr längst gelebte Praxis auf dem Netz. Umso ärgerlicher ist es, dass im deutschen Schienennetz bis 2023 gerade einmal vier neue Überholgleise von DB Netz in Betrieb genommen werden konnten. Dabei war bereits 2010 angekündigt worden, in einer ersten Tranche 75 solcher 740-Meter-Gleisprojekte zu realisieren.

Gleis sucht Anschluss

VPI unterstützt

Gleisanschluss-Charta



Das Schienennetz im engeren Sinne ist nur ein Teil der Infrastruktur, die wir brauchen, um mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Entscheidend ist auch der Zugang zum Gleis. Während jedes Gewerbegebiet selbstverständlich durch Straßen erschlossen ist, gilt dies nicht für den Anschluss an das Schienennetz. Im Gegenteil: Die Zahl der Gleisanschlüsse direkt an Industriebetriebe oder an kundennahe Zugangsstellen in Industrie- und Gewerbeparks ist rückläufig. Diesen Trend gilt es zu stoppen.

Der VPI unterstützt daher die Gleisanschluss-Charta, die 2019 auf Initiative des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ins Leben gerufen wurde. Sie konzentriert sich auf fünf Handlungsfelder: Bürokratie abbauen, Förderung verbessern, Kostenbelastung senken, Risiken für Betreiber minimieren und Anbindung von Gewerbeflächen sichern. Zu allen Handlungsfeldern werden konkrete Handlungsempfehlungen gegeben, von denen viele – auch mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums – bereits in Angriff genommen wurden.

56 Organisationen und Verbände haben die Neuaufgabe der Gleisanschluss-Charta unterzeichnet.



VDV-Vizepräsident und VPI-Beiratsmitglied Joachim Berends (rechts) übergab Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMDV und Schienenbeauftragter der Bundesregierung, die Gleisanschluss-Charta 2024.

97 Vorschläge, um in die Umsetzung zu kommen

Anfang 2024 haben wir nun gemeinsam mit den 56 Mitunterzeichnern ein aktualisiertes Tableau mit Maßnahmenvorschlägen an den Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Staatssekretär Michael Theurer, übergeben. Mit 97 Vorschlägen will sie die Zukunftschancen von Gleisanschlüssen und multimodalen Zugangsstellen verbessern. Unter anderem sollen die Regionen stärker in die Infrastrukturplanung einbezogen werden, sowohl für den Gleisanschluss selbst als auch für die vorgelagerte Infrastruktur.



Gastbeitrag von
Peter Reinshagen,
Managing Director
Ermewa SA

Infrastruktur ist mehr als nur Gleismeter Neue Güterstrukturen erfordern neue Konzepte – auch bei Infrastrukturangeboten

Wer mehr Verkehr auf die Schiene bringen will, muss die entsprechende Infrastruktur bereitstellen. Und das bedeutet heute längst mehr, als nur neue Gleise zu sanieren oder zu bauen. Die Infrastruktur von morgen muss auf die sich verändernde Güterstruktur reagieren. Die Transportmengen traditioneller Massengüter wie Kohle, Stahl, Getreide, Mineralölprodukte und Chemikalien sind seit geraumer Zeit rückläufig. Kleinteilige Stückgüter machen dagegen einen immer größeren Teil des Transportaufkommens aus.

Beim Sammelgutgeschäft und dem Palettentransport werden die erste und die letzte Meile der Logistikkette heute auf der Straße zurückgelegt. Das kann auch in Zukunft so bleiben. Was nicht geht, ist, dass auch die Langstrecke dazwischen zumeist mit dem Lkw gefahren wird. Damit sich das ändert, müssen wir für eine entsprechende Infrastruktur sorgen, die Straße und Schiene intelligent verzahnt und Antworten auf die neuen logistischen Herausforderungen bietet.

Mit neuen Konzepten Synergien heben

Investitionen in neue Terminals in ganz Europa sind dafür die Voraussetzung. Es reicht allerdings nicht, nur weiter KV-Terminals alten Musters zu bauen. Spediteure und Verloader werden nur dann bereit sein, neue Gütermengen für den SGV zu erschließen, wenn dieser attraktive und kostengünstige Lösungen bietet, und zwar auch für sich ändernde Transportanforderungen. Wir müssen deshalb Terminals konzeptionell neu denken. Und wir sollten uns fragen, wo Win-win-Konstellationen für die Logistik insgesamt liegen könnten.

Wir alle wissen, Logistikflächen in der Nähe großer Ballungszentren sind in Europa äußerst knapp und müssen auf Umweltverträglichkeit, Klimaneutralität und Flächenverbrauch geprüft werden. Wie wäre es, verkehrsträger- und segmentübergreifend zu denken und dabei Synergien zu heben? Beispielsweise könnten KV- und Autoterminals zusammengelegt werden. Beide verfügen über Gleisanschlüsse. Eine solche verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit erfordert jedoch Infrastrukturinvestitionen in bestehende Terminals und, wenn auch Verkehrsströme gebündelt werden sollen, Koordination und Kooperation zwischen Spediteuren und Operateuren.

Auch das Sammelgutgeschäft gehört auf die Schiene

Ein zusätzliches Standbein für solche multifunktionalen Terminals könnte der Wachstumsmarkt der Palettentransporte im Sammelgutgeschäft werden. In Zukunft könnten Spediteure für Palettentransporte zwischen hochvolumigen und hochfrequenten Cross-Docks ein Infrastrukturangebot auf der Schiene aufbauen: Eigens für den Palettentransport neu entwickelte Eisenbahngüterwagen könnten als Teil eines Ganzzuges gemeinsam mit KV- und Automobillogistikern gefahren werden. In der Praxis sähe das so aus: Lokale Spediteure sammeln bei Kunden im Umkreis eines Schiene/Straße-Cross-Docks mit Multifunktionsterminal mit ihren 7,5-Tonnen-Elektro-Lkw Paletten ein, die an

verschiedene Empfänger im In- und Ausland adressiert sind. Ausgewählte Empfängerregionen ab einer Entfernung von 500 Kilometern werden auf der Schiene bedient, zum Beispiel eine Relation wie Hamburg – München. Die notwendigen lokalen Sammel- und anschließenden Verteilverkehre am Ziel-Cross-Dock könnten ebenfalls mit 7,5-Tonnen-Elektro-Lkw durchgeführt werden. Damit würde dem Kunden eine 100 Prozent CO₂-freie Supply-Chain für seine Palettentransporte angeboten. Um die notwendigen Volumina zu erreichen, müsste ein solcher Transportvektor als Infrastruktureinrichtung von mehreren Stückgut-Spediteuren gemeinsam betrieben und genutzt werden.

Konkurrenzfähiges Angebot gegenüber Straßentransport

Dies ist ein durchaus wettbewerbsfähiges Konzept. Bei Hin- und Rücktransport auf dem gleichen Vektor sollte die Schiene auch ohne CO₂-Abgabe günstiger sein als der Lkw auf der Langstrecke. Bei gemeinsamer Nutzung des Terminals durch den Kombinierten Verkehr (Sattelaufleger & Container), Fertigfahrzeuglogistiker und Sammelgutspediteure wären auch Ganzzüge mit gemischten Wagengruppen hin und zurück zwischen den Metropolen durchaus denkbar und ebenfalls ein konkurrenzfähiges Angebot gegenüber dem reinen Straßentransport.

Die beschriebenen Optionen für intelligente Logistikkonzepte entbinden uns nicht davon, die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur zwingend voranzutreiben. Sie zeigen aber, dass wir dabei nicht stehen bleiben dürfen. Wir brauchen neue Ideen, was eine zukunftsfähige Infrastruktur ausmacht. Multifunktionale Terminals und die Option für gemeinsam genutzte Verkehre gehören dazu.

InfraGO Neue Ära für die Schieneninfrastruktur?

Am 1. Januar 2024 war es so weit: Die neu gegründete InfraGO nahm ihre Arbeit auf. Damit wurden die Infrastruktureinheiten DB Netz und DB Station und Service unter dem Dach der Deutschen Bahn AG zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengeführt. Sie ist künftig mit über 60.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für 33.400

Schienenkilometer und die angekündigte Generalisierung verantwortlich.

Formale Trennung oder Neustart?

Die formale Trennung von Netz und Betrieb entspricht ebenso wie die Gemeinwohlorientierung langjährigen Forderungen der Branche. Ob die neue Gesellschaft die damit verbundenen

Erwartungen erfüllen wird, bleibt abzuwarten. Grundsätzlich bietet die neue Infrastrukturgesellschaft die Chance, die Rollenverteilung zwischen dem Bund als Eigentümer und der neuen Infrastruktursparte klar zu regeln, die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Schienennetzes zu verbessern, die Schieneninfrastruktur stärker an den Interessen der Nutzer auszurichten und ihre Entwicklung konsequenter aus den verkehrs- und klimapolitischen Zielen abzuleiten.

Klar definierte Zielvorgaben nötig

Voraussetzung dafür ist, dass der Bund als Eigentümer der InfraGO eine klare Leitstrategie und definierte Ziele vorgibt. Es muss konkre-

tisiert werden, welche Erwartungen an die Entwicklung von Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur bestehen und was unter Gemeinwohlorientierung verstanden wird. Außerdem muss eine ausreichende, verlässliche und überjährige Finanzierung der InfraGO sichergestellt werden, am besten in Form eines Schienenfonds.

Wo aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Webfehler der InfraGO liegen und was zu tun ist, um diese zu beheben, erläutert auf den folgenden Seiten Peter Westenberger, Geschäftsführer von DIE GÜTERBAHNEN, in seinem Gastbeitrag.

Der InfraGO fehlen Ziel und Kompass

Wie die DB InfraGO von der Mikroreform zur echten Bahnreform reifen kann

Seit dem 01.01.2024 arbeitet die DB InfraGO AG. Die Verschmelzung der DB Station & Service auf die DB Netz AG und der neue Name sind neben zusätzlichen Zielen in der Unternehmenssatzung bisher das einzige Ergebnis der Vereinbarung aus dem Ampel-Koalitionsvertrag 2021, in dem die Gründung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte unter dem Dach des DB-Konzerns vorgesehen wurde.

Gastbeitrag von
Peter Westenberger,
Geschäftsführer
DIE GÜTERBAHNEN



Wo liegen die Systemfehler der DB InfraGO?

Die erneute Wahl der Aktiengesellschaft als Gesellschaftsform für die Eisenbahninfrastruktur wirft Klärungspotenzial für die nun mit 18 Unterpunkten in der Satzung verankerte Gemeinwohlorientierung auf: Aktiengesellschaften handeln aufgrund der Gewinnansprüche ihrer Aktionär:innen per se gewinnorientiert. Wie Widersprüche zwischen den Zielen im Einzelfall gelöst werden und ob es eine Begrenzung des Gewinns gibt, ist weder in der Satzung noch gesetzlich verankert. Auch fehlen quantifizierte Zieluntersetzungen, die den Gewinnanspruch einhegen. Entgegen der Bestimmung in Artikel 87e des Grundgesetzes wurde der Zusammenschluss ohne Gesetz allein durch die DB durchgeführt und der Bund hat sich selbst keine Verfügungsgewalten mit der Reform gegeben, so dass sein Einfluss weiter äußerst begrenzt ist. Er kann lediglich zur Einhaltung von Zielen mahnen oder mit Vergabe bzw. Entzug von (finanziellen) Ressourcen und der ganz großen Keule des Personaltauschs im Konzern Einfluss nehmen.

Da die DB InfraGO rechtlich zum DB-Mutterkonzern gehört und dort weiterhin ein Infrastrukturvorstandressort existiert, ist die nötige Unabhängigkeit als Dienstleister für alle Zugangsberechtigten nicht gewährleistet. Die Konzerninteressen stehen weiter im Mittelpunkt für die Unternehmensstrategie – und eben nicht das Gemeinwohl. Die schon zuvor beklagte Intransparenz bei Entscheidungen und Prozessen, die die ganze Branche betreffen, wurde ebenfalls nicht behoben. Auch fehlt weiter der Anreiz einer eines Dienstleisters würdigen Kundenorientierung. Der Bund versäumt bislang, die Finanzierung der Schieneninfrastruktur auf eine mehrjährige Grundlage zu stellen, um Planungssicherheit zu gewährleisten. Die Beschleunigungskommission Schiene hat bereits im Dezember 2022 eine Lösung in Form von Fonds vorgestellt. Inzwischen wird das Urteil des Bundesverfassungsgerichts benutzt, um eine solche Fondslösung, die in anderen Ländern teilweise seit Jahrzehnten besteht und Erfolge zeigt, als unmöglich zu labeln.

Wie könnten Systemfehler beseitigt werden?

Mit der schlichten Verschmelzung zur DB InfraGO wurden bestehende Probleme in die neu gegründete AG übertragen. Verbesserungen bedürfen weiterer Schritte: Ein offener Umgang mit Versäumnissen der Vergangenheit und eine wirkliche Unabhängigkeit von DB-Transportunternehmen wären ein Anfang. Nötig wäre auch die Beendigung des einfach übertragenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages, denn es sollte kein planmäßiger Gewinn angestrebt werden. Wenn der Bund einen gesetzlichen Rahmen für Kapazitäts- und Qualitätsziele schafft und behördlich kontrolliert, wäre ein starkes Instrument geschaffen, um Mitsprache im Sinne des Gemeinwohls sicherzustellen. Die Kontrolle könnte durch ein neu zu gründendes „Bundesamt für Verkehr“ nach Schweizer Vorbild erfolgen – kein aufgeblasener Verwaltungsapparat, sondern eine kleine Institution aus Expert:innen. Ein zahnloser Tiger verbirgt sich außerdem hinter dem geplanten Sektorbeirat.

Dieser kann für die DB InfraGO AG äußerst nützlich sein, wenn er ernstgenommen wird. Im Moment ist vorgesehen, dass er ausschließlich auf Vorarbeiten der InfraGO reagieren und Stellungnahmen einreichen soll. Eigeninitiative oder gar Vetorechte werden jedoch nicht gewährt. So wurde er zu einem weiteren Instrument für viele Papierschichten mit wenigen Ergebnissen geformt. Eine Bündelung von gesetzlichen Zielen und Strategien mit Kennzahlen und Maßnahmen für das Schienennetz und die Bahnhöfe innerhalb eines mehrjährigen „Infraplans“ des Bundes wird gerade erarbeitet. Ohne gesetzliche Verankerung und Verknüpfung mit der Finanzierung wird dieser allerdings faktisch keine Bindungswirkung haben. Die anfängliche Euphorie über das im Koalitionsvertrag gesetzte Ziel ist verfliegen. Ja, der erste Schritt ist getan. Der Mikroreform müssen jedoch die substanziellsten Veränderungen noch folgen, um aus ihr eine wirkliche Bahnreform II zu machen.



DIE DAK STELLT WEICHEN

Der Güterverkehr auf der Schiene muss effizienter werden. Und er muss sich europaweit in moderne Logistikketten integrieren können. Voraussetzung dafür ist die Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse auf der Schiene. Wie das geht? Unter anderem mit der DAK, der Digitalen Automatischen Kupplung. Sie hat das Zeug, den entscheidenden Schub aufs Gleis zu bringen.

Schlüsselfaktor für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr

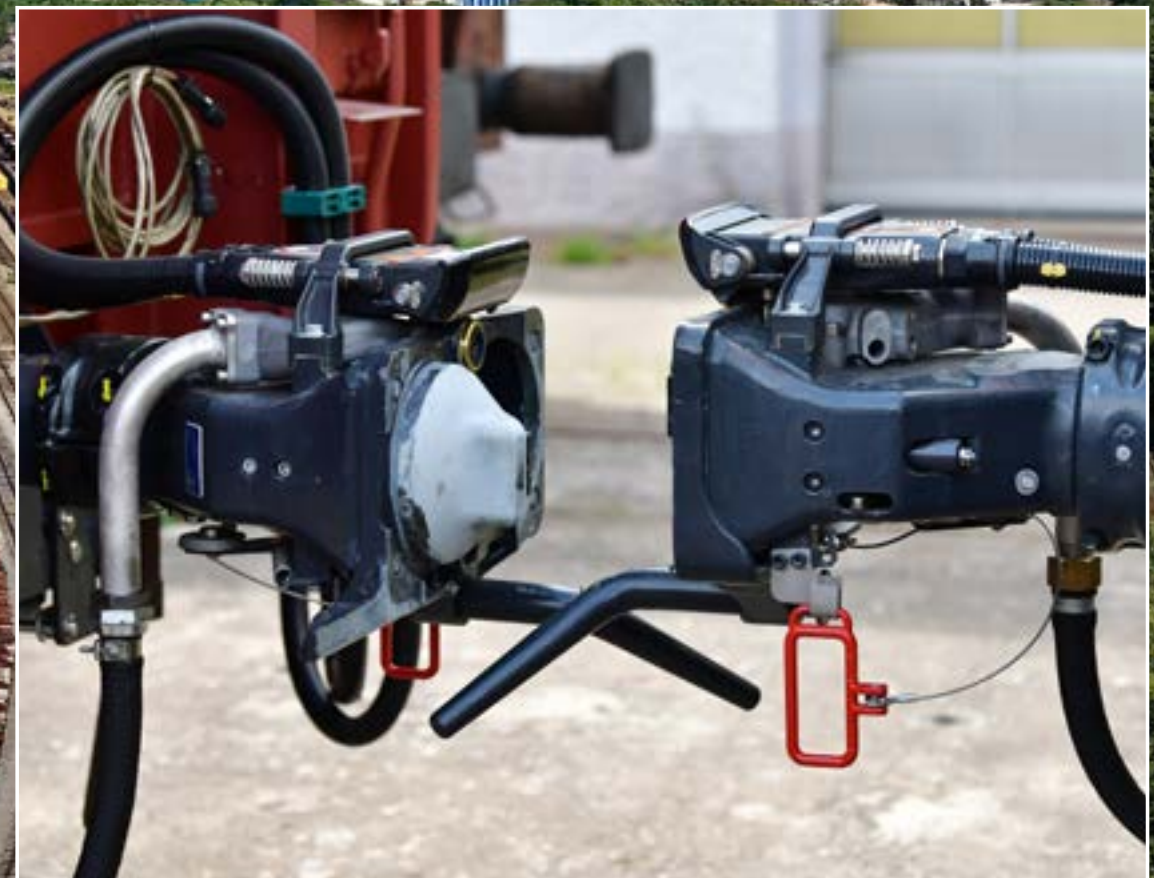
Die Zukunft gehört dem Intelligenten Güterzug, der spürbar mehr Effizienz auf die Schiene bringt. Sein Herzstück: die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Sie sorgt für den Sprung vom händischen Kuppeln ins digitale Zeitalter. Sie ist Enabler und Innovationstreiber zugleich. Mit der DAK schaffen wir die Basis für deutlich schnellere und effizientere Prozesse. Gleichzeitig ermöglicht sie eine intensivere Nutzung der bestehenden Infrastruktur.

Das DAK-Projekt schreitet voran

Die Arbeiten im komplexen Projekt DAK laufen auf Hochtouren. Dazu engagieren sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus zahlreichen Unternehmen des Sektors in den dafür geschaffenen europäischen Arbeitsstrukturen. Unter dem Dach von „Europe's Rail Joint Undertaking“ (EU-RAIL JU) im Projekt „FP5TRANS4M-R“ sowie im European DAC Delivery Programme (EDDP) arbeiten sie mit an technischen Spezifikationen, an Migrations- und Finanzierungskonzepten. Auch wenn es noch viel zu tun gibt, im vergangenen Jahr konnten wichtige Fortschritte erzielt werden.

Wir brauchen ein klares politisches Bekenntnis

Jetzt ist die Politik gefragt. Wir brauchen ein verbindliches Bekenntnis zur DAK in Brüssel und in den meisten EU-Mitgliedstaaten. Eine solche Positionierung ist wichtig, um dem Sektor die Sicherheit zu geben, dass er die notwendige Unterstützung erhält, seinen Wagen- und Lokomotivbestand von der analogen in die digitale Welt zu überführen. Nur mit Neuwagen wird es nicht gehen. Wir werden das prognostizierte Mengenwachstum im Schienengüterverkehr nicht bewältigen können, ohne den Bestand von 400.000 bis 450.000 Güterwagen und 17.000 bis 20.000 Strecken- und Rangierlokomotiven auf die neue Kupplungstechnik umzurüsten.





Was passiert in Sachen DAK?

Matthias Knüpling hat als DAC Coordinator der Wagenhalter den Prozess der Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung im vergangenen Jahr eng begleitet. Hier sind seine Top-5-Fortschritte, die 2023 in den verschiedenen Projekten und Arbeitsgruppen rund um die DAK-Themen erreicht wurden.

Einigung auf die technische Startversion

Die Finalisierung der technischen Entwicklung, mit der die DAK an den Start gehen wird, ist in greifbare Nähe gerückt. Im November 2023 hat das Programme Board des EDDP entschieden, mit welcher technischen Spezifikation, dem sogenannten „Basic Package“, die DAK an den Start gehen soll. Die Funktionen werden eine deutlich schnellere Zugabfertigung, zum Beispiel durch die automatische Bremsprobe, sowie Erleichterungen im Rangierbetrieb durch das automatische Entkuppeln ermöglichen.



5

Strukturen für ein wettbewerbsgerechtes Förderungs- und Finanzierungssystem geschaffen

Aufbauend auf den Ergebnissen des von der UIP und der DB AG finanzierten Projekts „Fin4DAC“ wird im Work Package 5 des EDDP an der detaillierten Ausgestaltung der Förder- und Finanzierungsquellen, der Struktur der Geldflüsse sowie des Risikomanagements weitergearbeitet. Ziel ist eine faire und gerechte Förderung und Finanzierung für alle Beteiligten während der Migrationsphase.



4

Kommunikation im Sektor intensiviert

Es bleibt wichtig, den Sektor mitzunehmen. Das EU-RAIL JU-Projekt „DACCord“ zielt darauf ab, die Interaktion und Kommunikation mit den Stakeholdern und dem institutionellen Umfeld zu stärken. Mit unserer Webinar-Reihe „Renew – up to date on digital rail freight“ tragen wir dazu bei. In regelmäßigen Abständen informieren wir die Community der Halter und Werkstätten über Neuigkeiten und Fortschritte bei den europäischen Bemühungen um die Digitalisierung.

3

Migrationsvorbereitung detaillierter strukturiert

Neben der Analyse der Wagen- und Lokomotivflotten, für die die UIP die Erstellung einer neutralen Datenbank in Auftrag gegeben hat, wurden weitere EDDP-Arbeitspakete geschnürt. Unter anderem werden unter Federführung der VERS die für die europaweite Migration erforderlichen Werkstattressourcen quantitativ und qualitativ erarbeitet, ebenso die notwendigen Arbeiten in stationären und mobilen Werkstätten für die Wagenumrüstung mit DAK (siehe auch Seite 39).



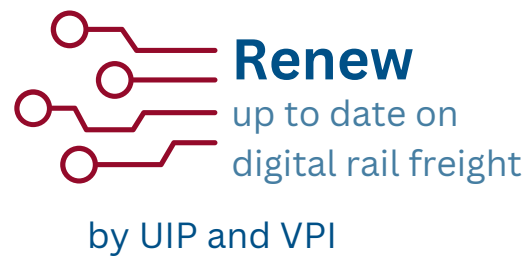
1

2

Umfangreiche Praxistests in Projektablauf eingebaut

Zusätzlich zu den in den europäischen Projektstrukturen bereits geplanten Testzügen wurde der Sektor eingeladen, am Programm „100 pre-deployment trains“ teilzunehmen. Das umfangreiche Testprogramm soll 2026 und 2027 laufen und System und operative Prozesse vor der finalen Migrationsphase nochmals unter realen Bedingungen auf „Herz und Nieren“ prüfen.





Neue englischsprachige Webinar-Reihe



Gemeinsam mit der UIP haben wir ein neues Format gestartet: „Renew – up to date on digital rail freight“. Unsere englischsprachige Webinar-Reihe informiert über europäische Entwicklungen rund um die Digitalisierung im Schienengüterverkehr und bietet ein Forum zum Austausch. Ein Schwerpunkt liegt auf der Digitalen Automatischen Kupplung als entscheidendem Enabler für eine zukunftsorientierte Entwicklung.

Digitale Wandel gestalten

Mit gezielter Informationsvermittlung möchten wir den digitalen Wandel im Sektor aktiv mitgestalten und vorantreiben. Wir sind überzeugt, dass ein gemeinsames Verständnis aller Stakeholder über

die notwendigen Entwicklungsrichtungen den Weg für Innovation und Fortschritt im Schienengüterverkehr ebnet.

Gut informiert über die DAK

Der Auftakt unserer Webinar-Reihe am 27. November 2023 war ein voller Erfolg. Aus dem Studio in Hamburg berichteten Matthias Knüpling, UIP DAC Coordinator und UIP-Generalsekretär Gilles Peterhans zum aktuellen Stand der europäischen Projekte rund um die DAK und Digitalisierung. Die zweite Folge am 9. April dieses Jahres stieß ebenfalls auf große und durchweg positive Resonanz. Weitere Webinar-Termine sind in Planung.

DACFIT ist auf dem Gleis Europaweite Vorbereitungen zur DAK-Migration starten

Neben der technischen Entwicklung der DAK rücken derzeit im EDDP die europaweite Migration in den bestehenden Wagenpark und deren Umsetzung in den Werkstätten in den Fokus. Rund 500.000 Güterwagen und über 20.000 Lokomotiven sollen ab 2028 mit der DAK ausgerüstet werden. Eine Herkulesaufgabe, die gut und rechtzeitig vorbereitet sein will. Damit das gelingt, wurde 2023 unter Führung von DB Cargo das Konsortium „DACFIT“ mit sechs weiteren europäischen Partnern gegründet. Mit dabei ist unsere Servicegesellschaft VERS, die ihre Expertise in der europäischen Werkstattlandschaft und der Instandhaltung einbringt.

Ziel von DACFIT ist es, die bestehenden Güterwagenflotten, Lok-Bestände und Werkstätten zu analysieren, um die zeitlichen und räumlichen Herausforderungen der Migration europaweit abzuschätzen. Mit der Zusage von Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail), DACFIT finanziell zu unterstützen, wurde im April 2024 die letzte Hürde genommen, um in Kürze starten zu können.

Acht Working Packages (WP) umfasst die Agenda von DACFIT. Unter der Leitung von VERS stehen
→ WP 5 „Retrofitting processes, times & requirements“ und
→ WP 6 „Available and Potential Retrofit Capacity“.

Die VERS ist für diese Aufgabe fachlich bestens aufgestellt. Sie verfügt mit der Fachtechnischen Begutachtung von mehr als 280 Güterwagenreparaturwerkstätten und mobilen Serviceteams in fast 20 europäischen Ländern über umfangreiche Marktkenntnisse. Hinzu kommt ihr Know-how als Herausgeber des VPI European Maintenance Guide, dem führenden europäischen Instandhaltungsregelwerk.

In weiteren sechs Arbeitspaketen werden die Konsortialpartner die technische Umrüstbarkeit der Güterbahnflotte analysieren und quantifizieren. Alle Ergebnisse sollen anschließend in ein IT-System zur Umrüstungs- und Kapazitätsplanung einfließen.





ENGAGEMENT UND EXPERTISE

Rechtliche Themen und technische Fragen erfordern Antworten, die Fachwissen und Praxisnähe zusammenbringen. Wir sind in über 65 Arbeitsgremien des Sektors aktiv. Dort bringen wir die Perspektive von Wagenhaltern und Werkstätten ein und sorgen für sichere, effiziente und praxistaugliche Lösungen im Schienengüterverkehr.

AVV

Klare Regeln schaffen gute Beziehungen

Wer ist wofür verantwortlich? Im Verhältnis zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Wagenhaltern gibt der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) Antworten. Vor fast zwanzig Jahren in der Selbstorganisation der Branche entwickelt, regelt der multilaterale Vertrag bis heute die Verantwortlichkeiten zwischen den Akteuren bei der Nutzung von Eisenbahngüterwagen als Transportmittel in Europa und darüber hinaus. Seit seinem Start im Juli 2006 hat sich

der AVV zu einem beeindruckenden Netzwerk von mehr als 700 Unterzeichnern in 20 Ländern entwickelt, das derzeit rund 600.000 Wagen in der AVV-Wagendatenbank registriert hat.

Permanente Aktualisierung

Um das Vertragswerk stets aktuell und in Einklang mit dem sich dynamisch entwickelnden rechtlichen und technischen Umfeld zu halten, werden alljährlich eine Anzahl von Änderungen aufgenommen.

Dies erfordert angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen von Haltern, von EVU und von EVU, die gleichzeitig Halter sind, erwartungsgemäß eine sorgfältige Abstimmung jeder einzelnen Änderung. Im Jahr 2023 wurden insgesamt 20 Änderungsanträge auf den Weg gebracht und den Vertragspartnern zur Abstimmung vorgelegt. Sämtliche Anträge wurden einstimmig angenommen, was für die hohe Qualität der Vorbereitung und der vorangegangenen Abstimmung zwischen den Verbänden UIP, UIC und ERFA spricht. Damit konnten die 20 Änderungen, die in diesem Jahr ausnahmslos die technischen Anhänge des AVV betrafen, einheitlich zum 1. Januar 2024 in Kraft treten.

„Unterwegsreparatur“ unter Dach und Fach

Die sogenannte „Unterwegsreparatur“ ist, wie bereits im letzten Jahr berichtet, von einigen Seiten unter Beschuss geraten. Hintergrund ist, dass bei der Rezertifizierung einiger schlank organisierter EVU durch die zuständigen Sicherheitsbehörden folgender Sachverhalt festgestellt wurde: Die betroffenen EVU hatten zwar mit der Unterzeichnung

des AVV die Verpflichtung übernommen, defekte Güterwagen, die sich in ihrer Obhut befinden, gemäß Anlage 10 wieder lauffähig zu machen. Sie konnten jedoch in ihren jeweiligen Sicherheitsmanagementsystemen (SMS) keine Kompetenz hierfür nachweisen beziehungsweise haben sie keinen Prozess hierfür abgebildet.

Zwar ist nach geltendem nationalen und EU-Recht die Erteilung einer EVU-Lizenz, also einer Sicherheitsbescheinigung SiBe, unter Ausschluss dieses Teils der betrieblichen Tätigkeit möglich. Treten dann während der Verwendung des Wagens durch das EVU aber Schäden auf, ist das EVU nicht in der Lage, die zumeist geringfügigen Reparaturen vor Ort schnell und effizient selbst durchzuführen oder direkt eine geeignete Werkstatt zu beauftragen – wie es der AVV eigentlich zwingend vorsieht. Stattdessen wird der Wagen aus dem Verkehr gezogen und es bleibt dem Halter mit dessen ECM überlassen, die notwendigen Reparaturen zu organisieren. Dies verursacht zusätzlichen administrativen und vor allem zeitlichen Aufwand, der den zügigen Transportablauf auf der Schiene beeinträchtigt.



Eindeutige Vorgaben sorgen für Klarheit

Die AVV-Vertragsparteien haben bereits im Jahr 2022 die ersten Module der Anlage 10 neu strukturiert und zum 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt. Ein Jahr später, zum 1. Januar 2024, ist der Prozess vorerst abgeschlossen. Alle neu strukturierten Module der Anlage 10 sind nun verbindlich. Jeder im Schadenskatalog der Anlage 9, Anhang 1 AVV aufgeführte Schaden, der zu einer Aussetzung des Wagens führt, hat somit eine eindeutige Entsprechung in einem der neuen Module der Anlage 10.

Was bedeutet das? Die neu strukturierte Anlage 10 enthält so detaillierte Beschreibungen der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit, dass das EVU die Arbeitsinhalte der Maßnahmen nicht mehr festlegen muss, sondern schlicht auf die vordefinierten Inhalte der Anlage 10 AVV verweisen und diese beauftragen oder selbst durchführen kann. Folglich muss das EVU dafür

auch keine Kompetenz im Sicherheitsmanagementsystem nachweisen. Damit ist ohne großen Interpretationsspielraum vorgegeben, welcher Schaden mit welcher Maßnahme zu beheben ist. Dies könnte ein wichtiger Teil der Brücke sein, die wir möglicherweise den oben beschriebenen schlank organisierten EVUs bauen können, um die Unterwegsreparatur in die Zukunft zu retten. Auch der VPI war und ist an diesem Prozess beteiligt und unterstützt ihn maßgeblich.

ERA veröffentlicht Stellungnahme

Darüber hinaus wurde die Europäische Eisenbahnagentur, kurz ERA, bereits 2023 von den Beteiligten eingeschaltet und um Klärung gebeten. Ziel war es, eine neutrale und kompetente Sicht der Dinge zu erhalten. Ende 2023 hat die ERA nun ihre Stellungnahme veröffentlicht und es muss jetzt im Sektor sorgfältig analysiert und geprüft werden, ob und welche weiteren notwendigen Anpassungen sich daraus für den AVV ergeben.

Up to date mit AVV-Schulungen

Fest etabliert hat sich mittlerweile das Angebot der VERS an AVV-Schulungen, die wir in bewährter Kooperation mit der RailTraining GmbH anbieten. Das Konzept, diese Schulungen regelmäßig an wechselnden Orten durchzuführen, scheint bei den Teilnehmenden gut anzukommen. So haben auch die nicht wenigen „Wiederholungstäter“ die Möglichkeit, neben dem jeweils aktualisierten AVV-Programm auch einen neuen Veranstaltungsort kennenzulernen.

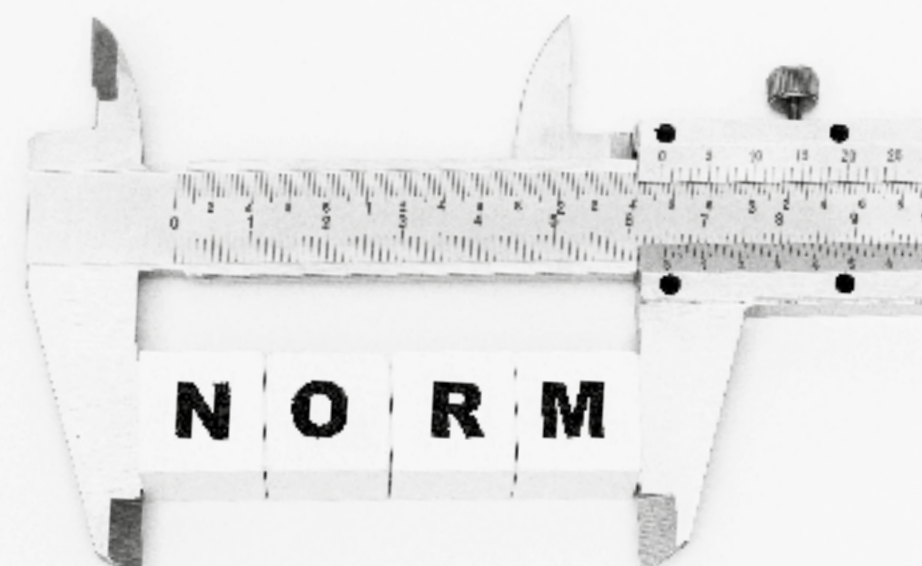
AVV-Schulungen touren durch Deutschland

Im Jahr 2023 startete der AVV-Trainingskonvoi in Hameln bei Franz Kaminski Waggonbau, führte weiter nach Delitzsch, wo wir die Einrichtungen von DB-Training nutzten, und endete schließlich im September in Brandenburg an der Havel, wo wir bei

INVEHO zu Gast waren. Unsere Schulungen haben eine durchweg positive Resonanz erhalten. Das spornt uns an, auch in diesem Jahr wieder mit der AVV-Schulung auf Tour zu gehen. 2024 waren wir bereits im März mit zwei Seminar-Terminen in Ludwigshafen bei BASF vor Ort. Es folgen dieses Jahr noch weitere Termine, unter anderem in Hameln.

Gut
100
Teilnehmende haben sich 2023 vom AVV schulen lassen.

Normen gestalten Zukunft



Einheitliche Normen sind in einer auf Interoperabilität angewiesenen Branche wie dem Eisenbahnverkehr von großer Bedeutung. Als „anerkannte Regeln der Technik“ legen sie die Standards für den Bau, die Instandhaltung oder den Betrieb von Bahntechnik fest. Ob Radsätze, Schweißverfahren oder Bremsen – oft geht es um Themen, die für Wagenhalter und Werkstätten von großer Bedeutung sind. Der VPI und seine Mitgliedsunternehmen bringen daher traditionell ihr Fachwissen in die nationalen Gremien zur Erarbeitung von DIN-Normen ein.

Standardisierung sichert Interoperabilität

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VPI und der VERS sowie unserer Mitgliedsunternehmen engagieren sich in den Fachausschüssen des DIN FSF, aber auch in den europäischen Normungsgremien. Konkret beschäftigen sie sich dort mit Themen wie der Festigkeitsnorm EN 12663, die derzeit grundlegend überarbeitet wird. Der VPI hat hier eine Unterarbeitsgruppe gebildet, die das europäische Normungsgremium WG02 des CEN/TC 256 fachlich unterstützt und die speziellen vom Loc&Pas abweichenden Anforderungen von Güterwagen in die Neufassung einbringt. Auch bei der Überarbeitung der Normenreihe EN12080/-81/-82

zu Radsatzlagern sind VPI-Mitglieder beteiligt. Hier stehen Wälzlager und Schmierstoffe beim „Safety Critical Component“-Radsatz im Blickfeld.

Engagement ist gefragt

Weitere Mitstreiterinnen und Mitstreiter aus den Reihen der VPI-Mitgliedsunternehmen, die sich in den Gremien des DIN engagieren möchten, werden dringend gesucht und benötigt. Auch hier steht ein Generationswechsel an. Mitmachen lohnt sich – für die Branche und für ihre Unternehmen.

Auf
175
Plätzen in den derzeit 65 Fachgremien des Sektors finden Sie Mitarbeitende aus den VPI-Mitgliedsunternehmen und dem Verband.

Die Technische Kommission

Sicherheit im Fokus

Die Technische Kommission (TK) ist eine feste Größe in der Branche und im Verband. Fachkundige Vertreterinnen und Vertreter unserer Mitgliedsunternehmen bewerten hier gemeinsam aktuelle Ereignisse im Betrieb und erarbeiten sichere und praxistaugliche Empfehlungen für Wagenhalter und Werkstätten. Die im Jahr 2022 turnusgemäß neu gewählte TK trat im März 2023 erstmals in neuer Zusammensetzung zusammen.

Mitglieder der Technischen Kommission

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

Bei den Sitzungen der TK im vergangenen Jahr wurde ein breites Spektrum an Themen behandelt. Drei Komplexe standen dabei besonders im Vordergrund:

Validierung von ZfP-Intervallen

Die Zerstörungsfreie Prüfung (ZfP) von Radsätzen ist ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitskonzepts in der Instandhaltung. Das Wie, Wann

und Womit wird in Fachkreisen immer wieder diskutiert und auch die Aufsichtsbehörden haben eine Meinung dazu. Die TK hat eine Initiative zur Validierung des ZfP-Intervalls im VPI-EMG gestartet. Auch andere Verbände des Sektors unterstützen diesen Ansatz.

Kombinierter Verkehr über den Großen Belt

Die praxisfremden Restriktionen der dänischen Aufsichtsbehörden für intermodale Verkehre über den Großen Belt behindern den Schienengüterverkehr unverhältnismäßig. Technische Maßnahmen und verbesserte Konzepte finden bisher keine Akzeptanz bei den zuständigen Behörden. Die TK unterstützt den Ansatz, über einen JNS (Joint Network Secretary) eine sichere und praxistaugliche Lösung zu finden.

Verwendung von per- und polyfluorierten Alkylsubstanzen (PFAS)

Die Bestrebungen in der Europäischen Union, den Einsatz von PFAS zu verbieten oder einzuschränken, hätten auch große Auswirkungen auf den Gefahrguttransport. Das in der Dichtungstechnik von Kesselwagen nicht mehr wegzudenkende Material hat die Sicherheit in den letzten Jahrzehnten entscheidend verbessert (Leckagen) und Alternativen sind nicht absehbar. Die weitere Entwicklung in den EU-Gremien wird von der TK aufmerksam verfolgt.

Die Protokolle der TK-Sitzungen nebst Anlagen finden Sie im Mitgliederbereich online unter: <https://vpiahamburg.de/de/ueber-uns/gremien>



Mitglieder der TK und ihre Gäste kamen am Rande des VPI-Symposiums zur Auftakt-sitzung 2024 zusammen.



Die TK bei der Arbeit: gemeinsame Antworten auf technische Herausforderungen finden.

TIV 2023

Herausforderung Intermodalverkehr

Erstklassiger fachlicher Input, Raum für Fragen, Diskussionen und Gespräche am Rande – die rund 230 Gäste unserer 23. Technischen Informationsveranstaltung am 21. Juni in Dresden schätzten die Gelegenheit, sich einen Überblick über das Thema Intermodal aus verschiedenen Perspektiven zu verschaffen. Wie entwickelt sich der Intermodal-Markt aus Sicht der Wagenhalter? Was ist bei der Instandhaltung zu beachten? Und vor welchen Herausforderungen stehen die Werkstätten? Expertinnen und Experten gaben Einblicke in die Entwicklung des Segments und ihre Strategien im Umgang mit den Spezifika. Und nicht nur das: Es gab auch Technik zum Anfassen. Präsentiert wurde ein Stützbock zur Sicherung von Trailern auf Intermodalwagen der Firma MAZ Maschinenbau GmbH.

Technik-Update

Auch zu anderen technischen Themen bot die von der Technischen Kommission des Verbandes organisierte Veranstaltung ein Update. Auf der Tagesordnung standen am Nachmittag die Zerstörungsfreie Prüfung, Neuerungen im Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) sowie das Thema Kompaktbremse. Letztere war auch als Exponat zu sehen. Gezeigt wurde eine TreadAct Freight Kompaktbremse (CFCB) der Firma Knorr SfS.



TK-Leiter Jakob Kudlinski begrüßte die Gäste. Bernhard Hoffmann (Ermewa) und Thomas Lippuner (ranswaggon) gaben Input aus Wagenhaltersicht, Kathrin Füller (RailMaint) berichtete aus Perspektive der Werkstätten.



Am Rednerpult: ZfP-Experte Dr. Ingo Poschmann (W.S. Werkstoff Service).



Lebendiger Austausch – auf dem Podium und am Rande der Veranstaltung.



A freight train is crossing a large yellow truss bridge over a river. The train consists of an orange locomotive pulling several blue tank cars. The bridge's structure is a complex network of yellow steel beams. The sky is clear and blue, and the water in the river is visible on the left side of the bridge.

**EUROPÄISCH.
EFFIZIENT.
SICHER.**

Instandhaltung ist ein europäisches Geschäft. Mit der VPI European Rail Service GmbH bieten wir Wagenhaltern und Werkstätten die passenden Dienstleistungen. Dazu zählen der VPI-EMG mit seinen Instandhaltungsempfehlungen ebenso wie die Fachtechnischen Begutachtungen von Werkstätten oder das wachsende Schulungsprogramm. Seit nunmehr fünf Jahren ist unsere Servicegesellschaft erfolgreich im Einsatz für einen sicheren Schienengüterverkehr.

Auf der richtigen Bahn: Fünf Jahre VERS



Die VERS feiert Jubiläum! Anlass für uns, einen Blick auf die Erfolge der VPI Servicegesellschaft zu werfen und nachzufragen, vor welchen Herausforderungen das VERS-Team steht und wie die Pläne für die kommende Zeit aussehen. Fünf Jahre – fünf Fragen an die Geschäftsführer Joachim Wirtgen und Heiko Radke.

1. 2019 wurde die VERS aus der Taufe gehoben. Professionelle Dienstleistungen für die Branche und eine stärkere Europäisierung des Leitfadens lautete der Auftrag. Mission erfüllt?

Joachim Wirtgen: Der VPI-EMG ist heute ein durch und durch europäisches Produkt. Daran haben wir nicht erst seit der Gründung der VERS gearbeitet. In den letzten Jahren haben wir jedoch weitere wichtige Schritte nach vorne gemacht. Das reicht über die Etablierung eines international besetzten Approval Committee bis hin zur Mehrsprachigkeit des VPI-EMG, der mittlerweile in 16 Sprachen verfügbar ist. Auf die Frage, ob wir unsere Mission erfüllt haben, würde ich allerdings mit einem „Ja, aber“ antworten. Denn die europäische Ausrichtung der Instandhaltungsempfehlungen ist ein permanenter Prozess. Insgesamt sind wir sehr zufrieden mit dem, was wir erreicht haben, aber wir haben auch noch Aufgaben vor der Brust. Wichtig für die Weiterentwicklung des VPI-EMG ist zum Beispiel eine noch stärkere Beteiligung von Expertinnen und Experten aus möglichst vielen Ländern. Aktuell gehen wir aktiv auf eine Vielzahl von Beziehern und ECM-Verantwortlichen zu und holen uns Rückmeldung dazu, welche Anforderungen ein moderner VPI-EMG aus ihrer Sicht künftig erfüllen sollte.

2. Auf welche Meilensteine, die Sie mit der VERS erreicht haben, sind Sie besonders stolz?

Heiko Radke: Zum Beispiel darauf, dass wir mittlerweile 570 Empfänger des VPI-EMG, 280 fachtechnisch begutachtete Werkstätten und dies in 28 Ländern haben. Tendenz weiter steigend. Den VPI-EMG als europaweiten Standard etabliert und ein europaweites Netz von begutachteten Werkstätten aufgebaut zu haben, ist eine Leistung, auf die wir mit Befriedigung schauen. Dies ist selbstverständlich eine Teamleistung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VERS, aber auch vieler engagierter Menschen aus den Mitgliedsunternehmen unseres Verbandes. Gemeinsam haben wir auch die Digitalisierung der internen Prozesse vorangebracht, zum Beispiel die Anbindung der Auditoren per App und die Erstellung des VPI-EMG über ein XML-Redaktionstool.

„Wir werden unser Portfolio weiter ausbauen, etwa im Bereich von Schulungen oder Zertifizierungsangeboten.“

Joachim Wirtgen

Ganz aktuell freuen wir uns über die Zulassung der VERS als ECM-Zertifizierungsstelle durch das Eisenbahn-Bundesamt. Bereits 2021 haben wir den aufwendigen Prozess der ISO-9001-Zertifizierung erfolgreich durchlaufen. Beides sind Bausteine für den Ausbau unseres Dienstleistungsangebotes. Künftig wollen wir ISO- und ECM-Zertifizierungen sowie Fachtechnische Begutachtungen aus einer Hand anbieten.

3. Welche Herausforderungen sehen Sie für Halter und Werkstätten und damit auch für die VERS in den kommenden Jahren?

Joachim Wirtgen: Da könnte ich jetzt aus dem Stand ein gutes Dutzend aufzählen. Ich möchte hier einmal drei ganz unterschiedliche Themenfelder herausgreifen: die präventive Instandhaltung, die technischen Entwicklungen bei Prüfverfahren und die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung. Bei der präventiven Instandhaltung geht es darum, mit den Marktteilnehmern abzustimmen, was und wie dieses Thema in den VPI-EMG integriert werden kann. Die technische Weiterentwicklung der Prüfverfahren, insbesondere im Bereich der zerstörungsfreien Prüfung von Radsätzen, erfordert unsere ständige Aufmerksamkeit. Sei es, um sie in den Instandhaltungsempfehlungen zu berücksichtigen, sei es, um sie in unser Schulungsprogramm zu integrieren. Und schließlich die Herkulesaufgabe der Branche: die DAK. Auch für diese Technik werden wir Instandhaltungsempfehlungen erarbeiten müssen. Und wir werden Schulungsangebote entwickeln, wie die neue Kupplungstechnik gewartet wird.

4. Wie bereiten Sie die VERS auf diese Herausforderungen vor?

Heiko Radke: Unter anderem durch den Aufbau eines Teams qualifizierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir haben einen festen Mitarbeiterstamm bei der VERS, dazu kommen die Kolleginnen und



„Unser Team ist mit den Aufgaben gewachsen – und gut aufgestellt für die Aufgaben der Zukunft.“

Heiko Radke

Kolleginnen vom VPI, die ebenfalls Aufgaben bei uns übernehmen. In den letzten fünf Jahren haben wir uns personell mit erfahrenen Fachleuten verstärkt, aber auch mit motivierten Berufsanfängern, die wir sorgfältig aus- und weiterbilden. So stellen wir sicher, dass wir unsere Dienstleistungen für die Branche auf hohem Niveau anbieten können. Der Fachkräftemangel ist ein großes Thema in der Branche. Deshalb haben wir uns auch zum Ziel gesetzt, die Unternehmen bei der Qualifizierung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einem passgenauen Ausbildungsprogramm zu unterstützen. Im vergangenen Jahr haben wir erstmals ein Einsteigerseminar aufgelegt, um Neu- und Quereinsteigern eine kompakte und fundierte Einführung in die relevanten Themen rund um den Eisenbahngüterwagen zu geben.

5. Ein Blick in die Zukunft: Wo sehen Sie die VERS und ihr Portfolio zum zehnjährigen Jubiläum?

Joachim Wirtgen: Wir werden Kurs halten: Unser Kerngeschäft bleibt der VPI-EMG. Hier tragen wir eine große Verantwortung dafür, dass der Sektor seinen ECM-Verpflichtungen nachkommen kann. Die Zahl der Nutzer des VPI-EMG wird weiter steigen. Erste Anfragen aus Litauen zeigen, dass auch in den baltischen Staaten Interesse an den Dienstleistungen der VERS besteht. Dies dürfte mit der fortschreitenden Fertigstellung der Rail Baltica weiter zunehmen. Vielleicht führt es auch zu weiteren Übersetzungen und Fachtechnischen Begutachtungen in Ländern, in denen die VERS bisher noch nicht tätig ist. Sicherlich werden wir auch unser Dienstleistungsportfolio weiter ausbauen, etwa im

Bereich von Schulungen oder Zertifizierungsangeboten. Wachstum ist für uns aber kein Selbstzweck. Wir werden unser Angebot weiter an den

Bedürfnissen des Marktes ausrichten. Unser Ziel bleibt es, der etablierte Dienstleister im Bereich der Waggoninstandhaltung zu sein – europaweit.

InnoTrans 2024 – wir sind dabei!

Premiere! In diesem Jahr präsentiert die VERS ihr Dienstleistungsangebot rund um Wagen und Werkstatt erstmals mit einem eigenen Stand auf der Berliner Fachmesse InnoTrans. Wir freuen uns auf zahlreiche Besucher an unserem neu gestalteten Messestand in Halle 6.2/Stand 615. Unser Team informiert dort umfassend über das wachsende Serviceportfolio der VERS, das längst

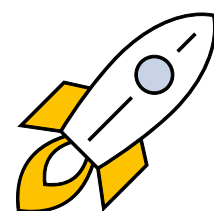
mehr ist als das Kernprodukt VPI-EMG und die technische Begutachtung von Werkstätten. Dazu gehören heute auch ein breites Schulungsprogramm, Dienstleistungen wie die Konsortialführerschaft bei Förderprogrammen und ein wachsendes Angebot an Audits. Seit 2024 ist die VERS auch als ECM-Zertifizierungsstelle anerkannt.

Treffen Sie uns auf der InnoTrans Messe in Berlin vom 24.09. bis 27.09.2024.



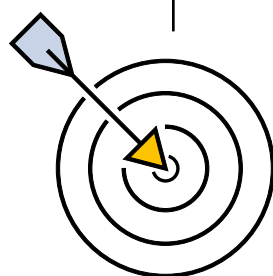
LEITBILD VERS

Was sind die Ziele und die Strategie unseres Unternehmens? Welchen Rahmen wollen wir uns für unser tägliches Handeln und das Miteinander geben? Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von VPI und VERS haben sich in einem Workshop zusammengesetzt und auf ein Leitbild für die Arbeit der VPI-Servicegesellschaft verständigt. Herausgekommen sind sechs Leitlinien, die das Fundament für die Arbeit und zukünftige Entwicklung der VERS bilden.



1. Unsere Mission

Im Jahr 2019 haben wir die VERS mit der Mission gegründet, die Dienstleistungen des VPI für seine Mitgliedsunternehmen und die Branche weiterzuentwickeln und zu europäisieren.



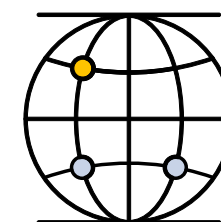
2. Unser Fokus

Wir setzen uns für die Belange der Wagenhalter, der ECM und der Werkstätten ein und verstehen uns als unabhängiger und neutraler Dienstleister. Durch die enge Zusammenarbeit und den kontinuierlichen Austausch mit der Branche und unseren Kunden gestalten wir unser Angebot ihren Bedürfnissen entsprechend.



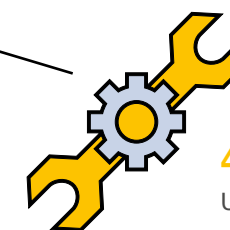
6. Unsere Motivation

Wir arbeiten für eine zukunftsorientierte Branche, die täglich einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leistet. Das motiviert und inspiriert uns, immer wieder neue Lösungen und Angebote zu entwickeln, um unsere Kunden bei ihren vielfältigen Herausforderungen zu unterstützen.



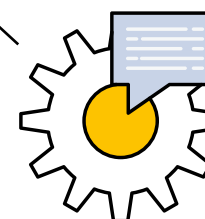
5. Unsere internationale Ausrichtung

Der Schienengüterverkehr ist ein europäisches Geschäft. Internationalität ist für uns selbstverständlich. Wir richten unser Angebot an den Erfordernissen unserer grenzübergreifend tätigen Kunden aus. Das Team der VERS ist multikulturell, mehrsprachig und europaweit unterwegs.



4. Unsere Qualitätsstandards

Unsere Kunden tragen eine große Verantwortung für einen sicheren und zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Wir sind uns dessen bewusst und stellen höchste Qualitätsansprüche an unsere Arbeit und unsere Dienstleistungen. Das Team der VERS verfügt über umfassende Fachkompetenz und Branchenerfahrung und arbeitet effizient und serviceorientiert.



3. Unser Kern

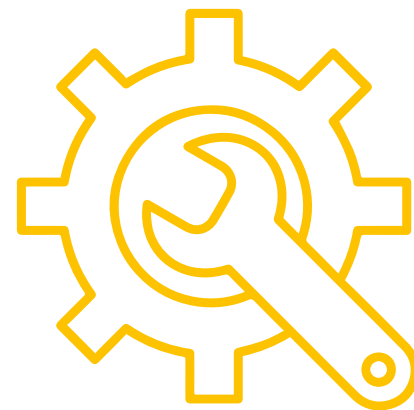
Keimzelle und Kern unserer Dienstleistungen sind unsere Empfehlungen für die Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen, der VPI European Maintenance Guide. Um ihn herum gruppieren sich eine Vielzahl von Services, wie zum Beispiel die Fachtechnische Begutachtung von Werkstätten, aber auch weitere Angebote, etwa für den Erwerb von Zertifizierungen sowie ein wachsendes Schulungsprogramm.

Der VPI EMG setzt Standards

Eine Instandhaltungswerkstatt für Eisenbahngüterwagen ohne VPI European Maintenance Guide? Danach muss man in Europa lange suchen. Nahezu alle großen und kleinen Wagenhalter nutzen unsere Empfehlungen für die Instandhaltung von Güterwagen für ihre Aufgaben als Entities in Charge of Maintenance (ECM). Der modular aufgebaute Maintenance Guide dient ihnen als Grundlage für ihr Instandhaltungsregelwerk. Was vor 15 Jahren in einer gemeinsamen Initiative des Sektors als VPI-Leitfaden startete, hat sich heute als VPI-EMG in Europa etabliert.

560 Bezieher

Die Zahl der Bezieher ist erneut gestiegen: Ende 2023 nutzten bereits 560 Unternehmen den VPI-EMG. Insgesamt sind im vergangenen Jahr 33 neue Nutzer hinzugekommen. Und er bleibt auf Wachstumskurs. In den ersten Monaten des Jahres 2024 sind bereits zehn neue Bezieher hinzugekommen.

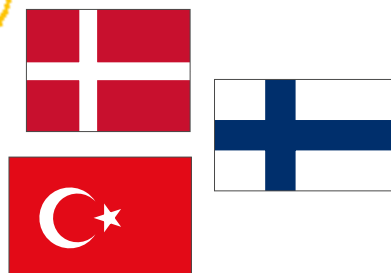


Willkommen, Dänemark, Finnland und Türkei!

Während in den vergangenen Jahren vor allem Werkstätten zu den neuen Beziehern zählten, sind 2023 auch vermehrt Halter/ECM unter den neuen Abonnenten. Erstmals dabei sind Unternehmen aus Dänemark, Finnland und der Türkei. Damit steigt die Zahl der Länder, in denen die Instandhaltungsempfehlungen genutzt werden, auf 28.

Derzeit ist der VPI-EMG in 13 Sprachen verfügbar. Drei weitere Übersetzungen sind in Arbeit: Serbisch, Kroatisch und Türkisch.

Welcome!



Return of Experience

Technische Standards verändern sich kontinuierlich. Das muss auch der VPI-EMG abbilden. Die Module des VPI-EMG werden daher laufend an neue technische Entwicklungen und Erkenntnisse angepasst. Die VERS bemüht sich dabei bewusst um die Einbindung von Expertinnen und Experten aus ganz Europa. Ihr Wissen und ihre Erfahrungen fließen in die regelmäßige Überarbeitung des Maintenance Guide ein.

11 Module

Von A wie Arbeitssicherheit bis Z wie Zugeinrichtung – die elf Module des VPI-EMG decken alle Aspekte einer modernen und betriebssicheren Güterwageninstandhaltung ab. Im vergangenen Jahr haben wir uns gemeinsam mit Experten des Sektors insbesondere auf die folgenden Module konzentriert:

01 Allgemeiner Teil

02 Untergestelle und Drehgestelle

04 Radsätze

08 Elektronischer Datenaustausch

09 Zerstörungsfreie Prüfung

Hier müssen unter anderem veränderte Normen und die Anwendung neuer Prüfverfahren in die einzelnen Module aufgenommen werden. Dazu gehören beispielsweise Anpassungen, die sich aus der überarbeiteten Schweißnorm EN 15085 ergeben, oder die Aufnahme von PAUT (Phased Array Ultraschall) als Verfahren der Zerstörungsfreien Prüfung. Im Modul Radsatz steht die Überarbeitung der EN15313 zur Radsatzinstandhaltung an. Die Digitale Schnittstelle zur Instandsetzung (Modul 08) wurde entsprechend den Anforderungen aus dem Anwenderkreis weiterentwickelt und steht kurz vor der Veröffentlichung.



Fachtechnische Begutachtungen

Gefragter

Qualitätsnachweis

Als Entities in Charge of Maintenance (ECM) sind Wagenhalter europaweit auf eine fachgerechte Instandhaltung ihrer Güterwagen angewiesen. Mit einem Netz von über 260 fachtechnisch begutachteten Werkstätten und Servicestellen sorgt die VERS für Verlässlichkeit: In auditierten Werkstätten können sämtliche Prüf- und Wartungsschritte standardisiert und betriebssicher auf Basis des VPI-EMG durchgeführt werden. Damit bietet die VERS einen wichtigen Baustein für ECM, um die EU-Anforderungen an ihr Instandhaltungsmanagement zu erfüllen. Für Werkstätten ist ein erfolgreiches Audit ein Nachweis ihrer Qualität.

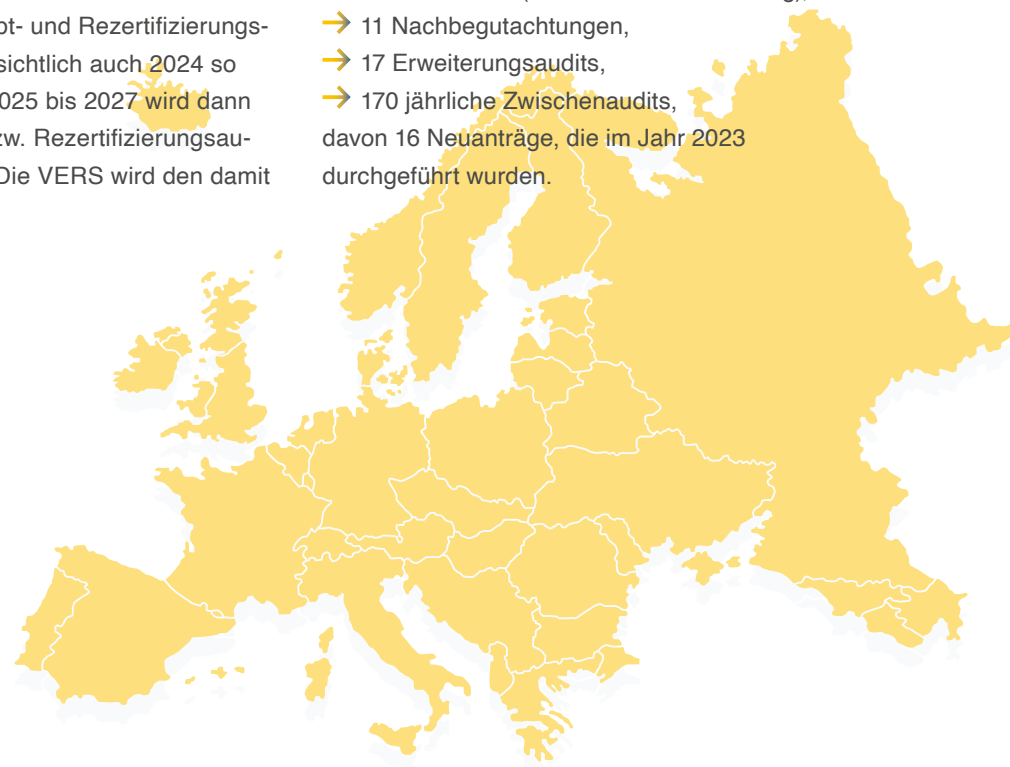
Unterwegs in 19 europäischen Ländern

Remote gehörte 2023 endgültig der Vergangenheit an. Unsere Auditoren waren wieder ausschließlich persönlich unterwegs und haben 221 Fachtechnische Begutachtungen von Werkstätten und Servicestellen in 19 europäischen Ländern durchgeführt. Damit ist die Gesamtzahl der Audits 2023 im Vergleich zum Vorjahr erneut gestiegen. Dabei überwog die Zahl der Zwischenaudits deutlich gegenüber den Haupt- und Rezertifizierungsaudits. Dies wird voraussichtlich auch 2024 so bleiben. In den Jahren 2025 bis 2027 wird dann die Anzahl der Haupt- bzw. Rezertifizierungsaudits wieder dominieren. Die VERS wird den damit

verbundenen signifikanten Mehraufwand unter anderem durch die Ausbildung eigener Auditoren abdecken.

Im Einzelnen umfassten die insgesamt 221 Begutachtungen im vergangenen Jahr

- 18 Hauptaudits,
- 5 Kombi-audits (FtB + ECM-Zertifizierung),
- 11 Nachbegutachtungen,
- 17 Erweiterungsaudits,
- 170 jährliche Zwischenaudits, davon 16 Neuanträge, die im Jahr 2023 durchgeführt wurden.



Erfahrungen teilen

Zweimal im Jahr treffen sich unsere Auditoren zum Erfahrungsaustausch, kurz Erfa genannt. Beim ersten Treffen im Frühjahr 2023 in Norditalien stand das Thema Radsatz im Mittelpunkt. Die Firma Lucchini ermöglichte die Besichtigung ihrer Fertigung und gab Einblicke in die Tätigkeiten eines Radsatzherstellers. Beim zweiten Termin in Hamburg stand die Einweisung in die neue App für Werkstattauditoren im Vordergrund. Die Arbeit mit der App erleichtert ihnen die Planung, Durchführung und Dokumentation ihrer Audittermine erheblich.



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 Gestion SAS (FR)
- Alberto Collina, VTG Rail Europe GmbH (DE)
- 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)
- Mauro Pacella (IT)
- Jürgen Rauen, ERR European Rail Rent GmbH (DE)
- Tilo Reuter, Rail-X AB (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)
- Abdelali Wadeh, VPI European Rail Service GmbH (DE)

Neu

Erstmals konnte mit Mauro Pacella ein Ingenieur aus Italien zum VERS-Auditor ernannt werden. Damit erweitert sich der Kreis der VERS-Auditoren, die im europäischen Ausland in der jeweiligen Landessprache auditieren.

Kundenorientierte Angebote mit Kombi-Audits

Unsere Fachtechnischen Begutachtungen sind bei weitem nicht die einzigen Audits, die Reparaturwerkstätten für ihre anspruchsvollen und sicherheitsrelevanten Arbeiten benötigen. Die Vielzahl dieser Zertifizierungen ist für die einzelnen Werkstätten zeit- und damit auch kostenintensiv. Die VERS bemüht sich daher schon seit längerem, mit dem Angebot von Kombi-Audits Zertifizierungsleistungen gebündelt anzubieten – in Zusammenarbeit mit anerkannten Zertifizierern, aber auch durch entsprechende Qualifizierung der VERS-Auditoren.

2023 haben wir einen Kooperationsvertrag mit DVS ZERT abgeschlossen, der es unseren Auditoren ermöglicht, im Unterauftrag Audits nach ISO 9001 zum Qualitätsmanagement durchzuführen. Darüber hinaus ermöglicht die Kooperation unseren Auditoren, Audits auf Basis der EN 15085 zu Qualitätsanforderungen an das Schweißen von Schienenfahrzeugen durchzuführen. Voraussetzung hierfür ist eine entsprechende vorherige Ausbildung und Anerkennung durch DVS ZERT.



Wir sind ECM-Zertifizierer

Ein Highlight für die VERS war die Anerkennung als ECM-Zertifizierungsstelle durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) zum Jahresende 2023. Damit ist die VERS das zweite in Deutschland ansässige Unternehmen, das für diese Zertifizierungen anerkannt wurde. Zukünftig können wir Kombiaudits mit Fachtechnischer Begutachtung und gleichzeitiger ECM-Zertifizierung aus einer Hand anbieten. Die genaue Ausgestaltung dieses Angebotes ist eine Aufgabe, die wir in diesem Jahr angehen werden.



Qualifizierungsprogramm für FtB-Auditoren

Seit 2020 bildet die VPI European Rail Service GmbH eigene Mitarbeiter für die Abnahme Fachtechnischer Begutachtungen aus. Mittlerweile gehören vier ihrer Beschäftigten zum 24-köpfigen Auditoren-Team, das europaweit unterwegs ist. Sie alle erfüllen die von der VERS definierten fachlichen Anforderungen – von einer entsprechenden Ausbildung über berufliche Erfahrung im Sektor bis hin zu spezifischen Kenntnissen und Zusatzqualifikationen. Das Qualifizierungsprogramm der VERS ist individuell auf die jeweiligen

Vorkenntnisse der Bewerberinnen und Bewerber zugeschnitten. Die Ausbildung dauert bis zu drei Jahre und umfasst Stationen bei Werkstätten, Haltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie gegebenenfalls weitere Qualifizierungsmaßnahmen, zum Beispiel die Ausbildung zum Schweißfachingenieur. Zum Programm gehört auch eine intensive Einarbeitung in die Abläufe der Fachtechnischen Begutachtung durch erfahrene Auditoren des Teams.



Neu im Auditoren-Team: Abdelali Wadeh

Fließendes Französisch ist nur eine seiner Stärken



„Bonjour, jetons un coup d’oeil à l’atelier.“ Wenn Abdelali Wadeh in Frankreich in Sachen Fachtechnische Begutachtung unterwegs ist, läuft nicht nur die Begrüßung in Landessprache. Der gebürtige Marokkaner kann als VERS-Auditor die Begutachtung von Werkstätten in fließendem Französisch durchführen.

Als sich Wadeh 2021 beim VPI um eine Stelle als Auditor für Fachtechnische Begutachtung bewarb, punktete er nicht nur mit seiner fachlichen Qualifikation, sondern auch mit seiner Internationalität. Wer in der Werkstatt in der Landessprache kommunizieren kann, kommt schneller zum Ziel. Wadeh wiederum war begeistert vom umfangreichen Schulungsprogramm, das die VERS für Neueinsteiger in die Welt der Eisenbahn anbietet.

„Ich arbeite gerne fundiert und gründlich“, betont der Ingenieur mit einem Abschluss in Maschinenbau, Produktionstechnik und -management.

Wadeh hatte bereits einige Jahre Berufserfahrung in der Luftfahrt- und Automobilindustrie gesammelt, als er sich entschloss, noch einmal knietief in eine neue Branche einzusteigen. Und das tat er im wahrsten Sinne des Wortes: Gleich auf der ersten Station seiner dreijährigen Aus- und Fortbildung bei Franz Kaminski Waggonbau ging es für ihn in die Grube. Am Waggon selbst Hand anlegen zu können, war für ihn ein echtes Highlight. „Ingenieure sind oft viel zu wenig mit der Arbeit am Objekt selbst vertraut“, sagt Wadeh. „Es war toll, alle Komponenten und deren Wartung hands-on kennenzulernen. Diese Erfahrungen haben mir auf je-

den Fall das nötige Verständnis für die Abläufe und Herausforderungen in der Werkstatt vermittelt.“

Mehr als drei Jahre und sieben verschiedene Stationen bei Wagenhaltern und Werkstätten liegen hinter ihm, dazu kommen Qualifizierungen zum Schweißfachingenieur, ISO-9001-Leadauditor und Gefahrgutbeauftragten. Und natürlich die Begleitung von erfahrenen Auditoren bei Fachtechnischen Begutachtungen im In- und Ausland. Zeit zum Kicken blieb dem passionierten Hobbyfußballer in dieser Zeit kaum. „Nicht so schlimm“, sagt Wadeh. Er freue sich jetzt erst einmal, dass er für das Team „FtB-Auditoren“ aufgestellt sei und auf seine ersten Einsätze auf diesem Feld. Seit Januar 2024 steht sein Name offiziell auf der Mannschaftsliste.

VERS-Schulungsprogramm

Neue Formate

und bewährte Klassiker

Moderne Instandhaltung von Güterwagen ist technisch anspruchsvoll. Die Verfahren entwickeln sich ständig weiter. Die Digitalisierung hält auch in den Werkstätten Einzug. Eine regelmäßige Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist daher unerlässlich, um qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbieten zu können.

Die VERS bietet der Branche ein wachsendes Schulungsprogramm, das speziell auf die Themen von Wagenhalten und Werkstätten zugeschnitten ist. Das Spektrum reicht von AVV über Radsätze bis hin zu den Verfahren der Zerstörungsfreien Prüfung oder der Nutzung des VERS-Tools für den digitalen Datenaustausch. Neben etablierten

Klassikern kommen immer wieder neue Angebote hinzu, wie zum Beispiel das Einsteigerseminar für einen guten Start in die Welt der Güterwagen.

Für unsere Schulungen gilt: Sie verbinden fundierte Theorieeinheiten mit praktischen Demonstrationen und Übungen. Das Ergebnis sind Lernerfolge, die alle Teilnehmenden in ihren Berufsalltag mitnehmen können. Insgesamt zwölf Seminare hat die VERS 2023 angeboten, mehr als 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich fachlich auf den neuesten Stand gebracht oder sich in neue Themengebiete eingearbeitet. Viele Schulungsangebote waren innerhalb kürzester Zeit ausgebucht.

Was sind Ihre Themen?

Online-Umfrage zum Schulungsprogramm

Auch in Zukunft wollen wir unser Schulungsangebot bedarfsgerecht weiterentwickeln. Gemeinsam mit unserem Kooperationspartner Rail Training GmbH haben wir daher eine Online-Umfrage zum Schulungsbedarf in der Branche gestartet. Welche Themen brennen Ihnen unter den Nägeln? Was vermissen Sie vielleicht in unserem Programm? Was würden Sie gerne vertiefen? Das möchten wir mit Hilfe eines kurzen Fragebogens herausfinden.

Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Entwicklung neuer Angebote und Seminarkonzepte. Die anonyme Befragung läuft noch bis Ende 2024. Zur Teilnahme eingeladen sind alle

Unternehmen, die ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Themen rund um den Eisenbahngüterwagen weiterbilden möchten.

Machen Sie mit! Wir freuen uns auf Ihr Feedback und Ihre Anregungen. Einfach mit dem QR-Code die Umfrage aufrufen oder direkt online gehen unter:

<https://de.surveymonkey.com/r/BX69N3J>



Neu: Einsteigerseminar Kickstart in die Welt des Güterwagens

Halter und Werkstätten beschreiten neue Wege, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Sie setzen verstärkt auf talentierte Neu- und Quereinsteiger. Eine gründliche Einarbeitung der neuen Kolleginnen und Kollegen ist wichtig, aber im Arbeitsalltag oft kaum zu leisten.



Theorie gehört dazu. Im Einsteigerseminar bieten erfahrene Branchenexperten den Teilnehmenden Einblick in vielfältige Themen.

Die VERS bietet daher ein neues, kompaktes Schulungsformat an, das einen konzentrierten Einblick in die unterschiedlichsten Themenbereiche der Güterwagenbranche gibt – dazu zählen das internationale Eisenbahnrecht ebenso wie etwa Normung, digitaler Datenaustausch oder handwerkliche Tätigkeiten in einer Reparaturwerkstatt. Eine Vielzahl erfahrener Referentinnen und Referenten vermittelt den Teilnehmenden in diesen Feldern Praxis und Theorie.

Der Pilot des dreiwöchigen Schulungsformats startete im September 2023. 21 Referentinnen und Referenten standen bereit, um die hochmotivierten Eisenbahn-Neulinge fit für ihre künftigen Aufgaben bei Haltern und in Werkstätten zu machen. Neben Schulungstagen in der Geschäftsstelle der VERS gehörten auch Besuche in verschiedenen Werkstätten und auf dem Rangierbahnhof zum Programm. Nach drei intensiven Wochen waren wir uns als Veranstalter mit den Teilnehmenden einig: Das Konzept ist aufgegangen. Sie alle gehen mit einem soliden Grundwissen nach Hause – sowohl zum Schienengüterverkehr im Allgemeinen als auch zu den speziellen Themen rund um den Eisenbahngüterwagen. Im Januar 2024 fand

bereits der zweite, ebenfalls ausgebuchte Durchgang des Einsteigerseminars statt. Ein weiterer Termin ist für den Herbst geplant. Wir haben die Erfahrungen aus dem Pilotseminar in die Neuauflage einfließen lassen. Die bewährte Mischung aus Theorie und Praxis behalten wir ebenso bei wie die kleine Gruppengröße von zwölf Teilnehmenden, um intensiv arbeiten zu können. Geändert haben wir die Dauer des Lehrgangs, der künftig von drei auf zwei Wochen komprimiert wird.

Alles rund um den Kesselwagen erläuterte Joachim Wirtgen (VERS) direkt am Objekt.



Neue Perspektiven: den Eisenbahngüterwagen von unten betrachten.



Fühlen sich gut vorbereitet für ihre neuen Aufgaben: die Teilnehmenden des ersten Einsteigerseminars.

EIN STARKER BRANCHENVERBAND



Wir werden immer mehr! Die Zahl der Mitgliedsunternehmen im Verband wächst stetig. Jedes Jahr dürfen wir mehr Gäste auf unseren Branchenveranstaltungen begrüßen. Für uns eine schöne Bestätigung, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Der VPI ist nicht nur eine starke Interessenvertretung, sondern auch ein lebendiger Verband.

Get Together und Neujahrsempfang

Top Gäste, top Locations

Zu Wasser und in luftiger Höhe – die beiden Veranstaltungsorte für unsere Branchentreffs im Sommer 2023 und zu Neujahr 2024 hätten unterschiedlicher nicht sein können. Was sie einte: Beide boten ein wunderbares Ambiente für einen gelungenen Abend.

Gut 300 Gäste legten in Dresden beim traditionellen Get Together am Vorabend der Technischen Informationsveranstaltung zu einer Schifffahrt auf der Elbe ab. Traumhaftes Wetter sowie die wunderschöne Kulisse der Dresdner Altstadt und des Elbtals boten den perfekten Rahmen für einen gelungenen gemeinsamen Abend.

Spektakulär war der Blick vom Panoramadeck im 23. Stock des Emporio Tower in Hamburg, unserer neuen Location für den Neujahrsempfang und das VPI-Symposium. 420 Gäste genossen den Panoramablick auf Elbe und Alster und knipsten unzählige Handyfotos. Wir freuen uns, dass der neue Veranstaltungsort nach über zehn Jahren im Hotel Hafen Hamburg so gut angenommen wurde. Die Anmeldezahlen für unser Branchenevent zum Jahresauftakt waren stetig gestiegen, so dass die alte Location im wahren Sinne des Wortes nicht mehr passte. Mit der neuen Location konnten wir einen wunderbaren Rahmen für entspanntes Networking bieten.

Bootsfahrt mit Blick auf Dresden. Das Get Together war auch 2023 wieder Garant für Netzwerken mit bester Aussicht.



Gute Stimmung und gute Gespräche beim Neujahrsempfang über den Dächern von Hamburg.



Der VPI-Event zum Jahresauftakt ist fest im Kalender der Branche verankert.



Präsent in Sachen Schiene

Der VPI meldet sich zu Wort – und das auf den unterschiedlichsten Kanälen. Newsletter, Pressemitteilungen, LinkedIn, Website und seit vergangem Jahr auch Online-Formate. Erstmals haben wir in Kooperation mit unserem Dachverband UIP aus dem Studio in Hamburg unser neues Live-Format „Renew“ ausgesendet, das über aktuelle europäische Entwicklungen rund um Digitalisierung und DAK informiert (mehr dazu auf Seite 38).

Information aus erster Hand

Insgesamt nimmt die direkte Kommunikation zu unseren Verbandsmitgliedern und der interessierten Schienen-Öffentlichkeit einen immer größeren Stellenwert in unserer Öffentlichkeitsarbeit ein. Dazu zählt auch die Social-Media-Arbeit über unseren LinkedIn-Kanal, dem mehr als 3.000 Nutzerinnen und Nutzer folgen. Dort posten wir regelmäßig sowohl zu unserem Schulungsprogramm und Veranstaltungen als auch zu den schienenpolitischen Positionen und Forderungen des Verbandes. Wir freuen uns, dass auf unserem LinkedIn-Kanal inzwischen reger „Traffic“ herrscht und unsere Community liket und kommentiert.

Mit unserem Newsletter, den wir mehrmals im Jahr online versenden, bieten wir Mitgliedern und Interessierten die Möglichkeit, sich über die Aktivitäten des Verbandes auf dem Laufenden zu halten sowie über aktuelle politische Entwicklungen im Sektor. Unsere Verbandsmitglieder erhalten darüber hinaus regelmäßig Info-Mails zu verbandsinternen und wichtigen Fachthemen in ihr Postfach.



Follow us

Werden Sie Teil der VPI-Community auf LinkedIn: Einfach die VPI-Seite aufrufen und dort den „Follow“-Button klicken.



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.



Zahl der Mitglieder steigt

Die 300 ist in Sicht: Auch 2023 stieg die Zahl der Mitgliedsunternehmen an. Insgesamt 294 Wagenhalter und Werkstätten waren zum Jahresende 2023 Mitglied im Verband. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahre ungebrochen fort. Zu den neuen Mitgliedsunternehmen zählen mehrheitlich Instandhaltungswerkstätten aus dem europäischen Ausland.

NEUMITGLIEDER 2023

- DEKRA Incos GmbH, Ingolstadt
- Innofreight Germany GmbH, Krefeld
- Greenbrier Leasing Europe B.V., Amsterdam, Niederlande
- Klüber Lubrication München GmbH & Co. KG, München
- TecSol Switzerland AG, Wangen bei Olten, Schweiz
- Kübler Heavy Rail GmbH, Michelfeld
- Schweerbau GmbH & Co. KG, Stadthagen
- RBL-Rail Bavaria Logistik GmbH, Rohrbach
- ECM Teknik Bakim Onanm Sanayi ve Dis Ticaret Anonim Sirketi, Istanbul, Türkei
- JumboTec GmbH, Spremberg
- RWE Power AG, Frechen
- HTS Mobile Schienenfahrzeugtechnik GmbH, Vellmar
- Everysens GmbH, Duisburg
- ESL GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Lübbenau
- Institut Kolejnictwa, Warszawa, Polen
- MK-RAIL MATEUSZ K DZIAK, Ostrów Wielkopolski, Polen
- SPITZKE SE, Großbeeren
- CD CARGO HUNGARY Kft., Püspökladány, Ungarn
- Bulmarket Group JSC, Ruse, Belgien
- KUK - Kompleksowe Usługi Kolejowe Sp. z o.o., Szczecin, Polen
- VENTAIX GmbH, Monschau
- Körfez Ulastirma A.S., Hacilar/Kirikkale, Türkei
- HELM AG, Hamburg

NEUMITGLIEDER 2023

Train-Clinic Kft., Ebes, Ungarn

VR Kunnossaoito Oy, Helsinki, Finnland

Hessische Landesbahn GmbH, Frankfurt am Main

Rail STM Sp. z.o.o., Tychy, Polen

TransANT GmbH, Linz, Österreich

Schaeffler Technologies AG & Co. KG, Schweinfurt

Fremeo GmbH, Staßfurt

BEENDIGUNG DER MITGLIEDSCHAFT ZUM 31.12.2023

ESSO Deutschland GmbH

Hamburg Port Authority

Wagon Factory - Intercom JSC

Ingenieurbüro Kroll

Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG

UMFIRMIERUNG IN 2023

Bahnbau Weidlich GmbH & Co. KG

Bahnbau Weidlich GmbH

WISAG Produktionsservice GmbH

WISAG Rail Services GmbH & Co. KG

Deutsche Transfesa GmbH

Transfesa Logistics

Lausitz Energie Bergbau AG

MCR Engineering Lausitz GmbH

Alstom Maintenance BV

ALSTOM Transport B.V.

ORLEN KolTrans S.A.

LOTOS Kolej Sp. z o.o.

Shunter Wagon BV

ALSTOM Wagon Services B.V.

Rembrandtin Coatings GmbH

KANSAI HELIOS Austria

Mitteldeutsche Braunkohlegesellschaft mbH

MIBRAG GmbH

Shell Deutschland Oil GmbH

Shell Deutschland GmbH

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

Wagenpark der Mitglieder

WAGENGATTUNGEN NEU	WAGENZAHL 31.12.2023	IN %
Kesselwagen	42.555	48 %
Davon		
ohne RID-Klasse	647	
RID-Klasse 2	12.105	
RID ohne Klasse 2	29.803	
Schüttgut- und Kastenwagen	15.497	18 %
Davon		
offene/gedeckte Schüttgutwagen	9.881	
Staubgutwagen	2.829	
sonstige Güterwagen	2.787	
Sonstige Güterwagen	30.209	34 %
Davon		
Autotransportwagen	2.561	
Intermodalwagen	6.899	
Flachwagen	7.614	
Coils und Sonstige	13.135	
Gesamt	88.261	100 %

GREMIEN UND VERZEICHNISSE

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

Beiratsmitglieder

MITGLIEDER



Dr. Thorsten Bieker¹
(stellvertr. Vorsitzender)
BASF SE,
Ludwigshafen



Dr. Franz Merath
Evonik Resource Efficiency GmbH,
Hanau



Heinz Deckers¹
ORV OnRail GmbH,
Moers



Jörg Nowaczyk¹
(stellvertr. Vorsitzender)
GATX Rail Germany GmbH,
Hamburg



Bianca Engelhardt
Shell Deutschland GmbH,
Hamburg



Peter Reinshagen¹
(stellvertr. Vorsitzender)
ERMEWA SA,
Paris-Berlin



Olaf Feldbinder
Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH,
Lutherstadt Wittenberg



Carsten Schiering¹
(stellvertr. Vorsitzender)
TRANSWAGGON GmbH,
Hamburg



Udo Hamann
Aretz GmbH & Co. KG,
Krefeld



Florian Schumacher¹
VTG Rail Europe GmbH,
Hamburg



Dr.-Ing. Günter Köhler
Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH,
Bochum



Gert Sieksmeyer
Dettmer Rail GmbH,
Hamburg



Malte Lawrenz¹ (Vorsitzender)
VPI – Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland e. V.,
Hamburg

¹ Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses

STÄNDIGE GÄSTE



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



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



Dirk Flege
Allianz pro Schiene e. V.,
Berlin



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>

Technische Kommission

MITGLIEDER DER TECHNISCHEN KOMMISSION



Karsten Elstner
Franz Kaminski Waggonbau GmbH,
Hameln



Michael Prahm
ERR European Rail Rent GmbH,
Duisburg



Stefan Franke (stellv. Vorsitzender)
VTG Rail Europe GmbH,
Hamburg



Thomas Unverdorben
Wascosa GmbH
Hamburg



Jakob Kudlinski² (Vorsitzender)
ERMEWA SA,
Hamburg



Bertram Wieloch
TRANSWAGGON GmbH,
Hamburg



Jonas Kutzim
GATX Rail Germany GmbH,
Hamburg



Dominic Volz
BASF SE,
Ludwigshafen



Dirk Olaf Nebendahl
Aretz GmbH & Co. KG
Krefeld

² Ständiger Gast im Beirat und im Geschäftsführenden Ausschuss

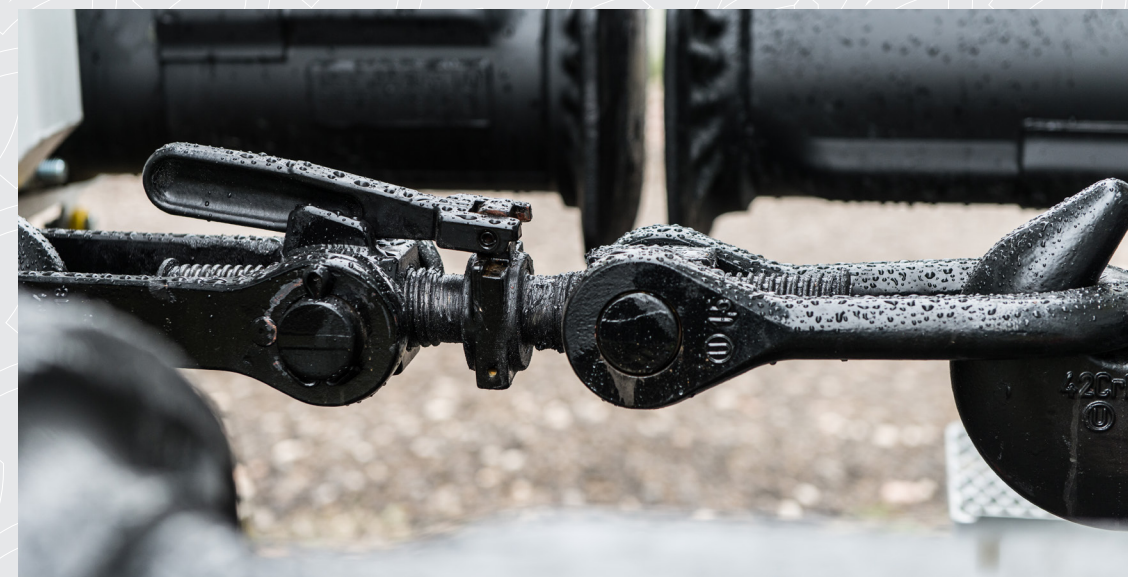
STÄNDIGE GÄSTE DER TECHNISCHEN KOMMISSION



Rainer Kogelheide
Kogelheide-Consult,
Hamburg



Joachim Wirtgen
VPI European Rail Service GmbH,
Hamburg



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
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	
Manuel Schlosser	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
Youssef Jemili	Waggonwerk Brühl GmbH
Armin Perrey	VPI
Adrian Schwarb	Josef Meyer Rail AG
Dietmar Silzer	RailMaint GmbH
Thomas Stolte	Alstom Transport Deutschland GmbH
Thomas Toschka	Nordic Rail Service GmbH
Markus Welling	Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG

Externe Gremien

BRANCHENBEZIEHUNGEN	
VCI AG Bahntransport	
Malte Lawrenz	VPI
Steuerungsgruppe DB Cargo/VPI	
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
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	ERMEWA SA, DE
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
Jürgen Rauen	ERR GmbH
Sarah Siegmund	ATIR-RAIL
Sabrina Steenbock	VTG Rail Europe GmbH
Gemeinsames Komitee des AVV	
Karl-Heinz Fehr	VPI
Stefan Lohmeyer	VTG GmbH

Externe Gremien

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
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
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	
DGZfP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“	
Armin Perrey	VPI
JNS Procedure „Extreme effects of thermal overload in special cases of freight operation“	
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
Dietmar Gilliam	VTG Rail Europe GmbH, CH
Jakob Kudlinski	ERMEWA SA, DE.
JNS Procedure „Accident in the Gotthard base tunnel with focus on broken wheels“	
Stefan Franke	VTG Rail Europe GmbH
Jakob Kudlinski	ERMEWA SA, DE.
Frank Sadowski	VTG Rail Europe GmbH
Bertram Wieloch	Transwaggon GmbH
JNS Procedure „Crosswind“ - Follow up Great Belt Bridge	
Kristian Kölsche	Kombiverkehr GmbH
Jakob Kudlinski	ERMEWA SA, DE.
Eric Neube	DIV GmbH
Frank Sadowski	VTG Rail Europe GmbH
Markus Vaerst	Wascosa AG
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
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 087-00-15 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
NA 087-00-15-04 UA „Fahrwerk“	
Peter Linowski	Beauftragter VPI
NA 087-00-15-05 UA „Bremse“	
Peter Linowski	Beauftragter VPI
CEN/TC 256 „Survey Group Combined Transport“	
Rainer Kogelheide	Beauftragter VPI
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
Tilo Mey	Cideon GmbH
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 48 „Rolling Stock Maintenance“	
Armin Perrey	VPI
Mario Tute	VTG Rail Europe GmbH
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 2023)	
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.	AWV-Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH, Leipzig
15.	Axtone S.A., Neitersen
16.	Bahnbau Weidlich GmbH, Heinsdorfergrund
17.	Basell Polyolefine GmbH, Wesseling
18.	BASF SE, Ludwigshafen
19.	BBL Technik GmbH, Hannover
20.	BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft mbH & Co. KG, Bernburg
21.	Bentheimer Eisenbahn AG, Nordhorn
22.	Bige Holding Kft., Szolnok (HU)
23.	Bischoff Federnwerk und Nutzfahrzeugteile GmbH, Staßfurt
24.	BLG Railtec GmbH, Uebigau-Wahrenbrück
25.	Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, Bochum
26.	BONATRANS GROUP a.s., Bohumin (CZ)
27.	Bremstechnik für Schienenfahrzeuge, Berlin
28.	Brothtal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Brohl-Lützing
29.	Brunnhuber Eisenhüttenstadt GmbH, Eisenhüttenstadt
30.	Bulmarket Group JSC, Ruse (BG)
31.	Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw), Koblenz
32.	BWR Waggonreparatur GmbH, Rastatt
33.	CAF S.A., Beasain (ES)
34.	Captrain Deutschland GmbH, Dortmund
35.	Cargo Logistik Rail Service GmbH, Barleben
36.	CargoBeamer Rolling Stock GmbH, Leipzig
37.	CD CARGO HUNGARY Kft., Püspökladány (HU)
38.	CE CIDEON Engineering GmbH & Co. KG, Bautzen
39.	CEVA Logistics GEFECO FVL Corporate, Puteaux Cedex (FR)

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2023)	
40.	CFL technics S.A., Petange (LU)
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 WagonService BV, Born (NL)
46.	Covestro GmbH, Leverkusen
47.	Crossrail Benelux NV, Antwerpen (BE)
48.	DAKO-CZ,a.s., Tremosnice (CZ)
49.	DB Cargo BTT GmbH, Mainz
50.	DB Cargo France, Aubervilliers (FR)
51.	DB Cargo Polska S.A., Rybnik (PL)
52.	DB Fahrwegdienste GmbH OE Logistik, Karlsruhe
53.	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt/Main
54.	DEKRA Incos GmbH, Ingolstadt
55.	DE-Rail Schienenfahrzeug Bedarf/Reparatur, Köln
56.	Dellner GmbH, Ubstadt-Weiher
57.	Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH, Harpstedt
58.	Dettmer Rail GmbH, Hamburg
59.	DGZfP Ausbildung und Training GmbH, Wittenberge
60.	DIV Dienstleistungsgesellschaft für Intermodale Verkehre, Hannover
61.	Dow Olefinverbund GmbH, Schkopau
62.	DS-Mineralöl GmbH, Bremen
63.	duisport rail GmbH, Duisburg
64.	Duro Dakovic Specijalna Vozila d.d., Slavonski Brod (HR)
65.	Duroc Rail AB, Lulea (SE)
66.	ECM Teknik Bakim Onanm Sanayi ve Dis Ticaret Anonim Sirketi, Istanbul (TR)
67.	Eiffage Rail France, Vélizy Villacoublay (FR)
68.	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
69.	Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH, Aurich
70.	ELEN Ing. De Rossi srl, Albano Laziale (IT)
71.	ELH Eisenbahnlaufwerke Halle GmbH & Co. KG, Landsberg OT Queis
72.	ENON Gesellschaft mbH & Co. KG, Putlitz
73.	ENVILOC GmbH, Siegelsbach
74.	Erfurter Bahnservice GmbH, Erfurt
75.	ERMEWA SA Niederlassung, Berlin
76.	ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg
77.	Esray Makine Otomotiv Insaat San. Ve Tic. A.S., Eskisehir (TR)
78.	ESL GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen, Lübbenau

* Kündigung zum 31.12.2023

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2023)	
79.	ESSO Deutschland GmbH, Hamburg*
80.	ETF, Beauchamp (FR)
81.	ETS Ersatz-Teile Schienenfahrzeuge GmbH, Bönen
82.	ETZ Betriebs GmbH (ETZ), Herne
83.	eurailpool GmbH, Ismaning
84.	EuroMaint Rail AB, Solna (SE)
85.	European Rail Forces BVBA, Antwerpen (BE)
86.	Everydens GmbH, Duisburg
87.	Evonik Industries AG, Marl
88.	Express Group a.s., Bratislava (SK)
89.	Fabrika Zeleznickih Vozila Zelvoz d.o.o. Smederovo (SR)
90.	Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co. KG, Münster
91.	Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Lutherstadt Wittenberg
92.	FEW Fahrzeug- und Entwicklungswerk Blankenburg GmbH, Blankenburg/Harz
93.	FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH, Augsburg
94.	Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln
95.	Fremeo GmbH, Staßfurt
96.	Freunde des VPI c/o railiable, Osnabrück
97.	GATX Rail Austria GmbH, Wien (AT)
98.	GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
99.	Gayen & Berns Homann GmbH, Hamburg
100.	Global Wagon Services, Hürth
101.	GMH Bahn + Service GmbH, Georgsmarienhütte
102.	Göhmann & Co. GmbH, Moers-Hülsdonk
103.	Grampet Debreceni Vagonyár Kft, Debrecen (HU)
104.	Greenbrier Europe Wagony Swidnica sp. z o.o., Swidnica (PL)
105.	Greenbrier Leasing Europe B.V., Amsterdam (NL)
106.	Gunvor Deutschland GmbH, Ingolstadt
107.	GYSEV Zrt., Sopron (HU)
108.	Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln
109.	Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Krefeld
110.	Hamburg Port Authority, Hamburg*
111.	HanseWaggon Mobile Instandhaltung GmbH & Co. KG, Bremen
112.	Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft, Berlin
113.	Heavy Haul Power International GmbH, Erfurt
114.	HELM AG, Hamburg
115.	Helrom GmbH, Frankfurt am Main
116.	Hering Bahnbau GmbH, Burbach (OT Holzhausen)
117.	Hessische Landesbahn GmbH, Frankfurt am Main

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2023)	
118.	HFG Transport-Technik GmbH, Lauchhammer-Süd
119.	HTS Mobile Schienenfahrzeugtechnik GmbH, Vellmar
120.	InfraLeuna GmbH, Leuna
121.	Infraserv GmbH & Co. Höchst KG, Frankfurt/Main
122.	Ingenieurbüro Kroll, Böbingen*
123.	Innofreight Germany GmbH, Krefeld
124.	Instytut Kolejnictwa, Warszawa (PL)
125.	Interporto Bologna SpA, Interporto Bologna (IT)
126.	INVEHO BRB GmbH, Brandenburg
127.	INVEHO FWN GmbH; Ellrich OT Woffleben
128.	INVEHO UFF Ateliers Ferroviaires et Industriels de Fos, Fos Sur Mer (FR)
129.	INVEHO WBA GmbH, Altenburg
130.	Italy Rail S.r.l., Guastalla (IT)
131.	J.M. Voith SE & Co. KG/VTA, Salzgitter
132.	JOSEF MEYER Rail AG, Rheinfelden (CH)
133.	JumboTec GmbH, Spremberg
134.	KAF Falkenhahn Bau AG, Kreuztal
135.	Kansai Helios Austria GmbH, Wien (AT)
136.	kasasi GmbH, Kempten
137.	KINEX BEARINGS, a.s., Bytca (SK)
138.	Klüber Lubrication München GmbH & Co. KG, München
139.	KLW Wheelco SA, Paradiso-Lugano (CH)
140.	Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, München
141.	Körfez Ulastirma A.S., Hacilar/Kirikale (TR)
142.	KOLOWAG AD, Septemvri (BG)
143.	KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Bonn
144.	Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH, Leipzig
145.	KOVIS d.o.o., Brezice (SL)
146.	Kübler Heavy Rail GmbH, Michelfeld
147.	KUK - Kompleksowe Usługi Kolejowe Sp. z o.o., Szczecin (PL)
148.	Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG, Berlin*
149.	Lanxess Organometallics GmbH, Bergkamen
150.	LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG, Göppingen
151.	Les Ateliers Des Flandres, Hazebrouck (FR)
152.	Linde Aktiengesellschaft, Pullach
153.	Lineas NV, Brüssel (BE)
154.	Liropa S.A. (DBCC Transport), Montevideo (URY)
155.	LOCON SERVICE GMBH, Pinnow
156.	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München

* Kündigung zum 31.12.2023

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2023)	
157.	LORMAFER S.A., Creutzwald (FR)
158.	LORRAINFER SAS, Lisses (FR)
159.	LOTOS Kolej Sp. z o.o., Danzig (PL)
160.	LOTOS Kolej Sp. z o.o., Plock (PL)
161.	LTH Waggonwerkstatt GmbH, Arneburg
162.	LWS Lappwaldbahn Service GmbH, Weferlingen
163.	Mäder Germany GmbH, Hamm
164.	Mankiewicz Gebr. & Co. (GmbH & Co. KG), Hamburg
165.	Mantena AS, Oslo (NO)
166.	MATISA Matériel Industriel S.A., Crissier (CH)
167.	MCR Engineering Lausitz GmbH, Cottbus
168.	MEDWAY - Maintenance & Repair S.A., Entroncamento (PRT)
169.	Mercitalia Intermodal S.p.A., Milano (IT)
170.	Metaal- en Onderhoudswerken vdBr. BV, Rijsbergen (NL)
171.	MFD Rail GmbH, Rotkreuz (CH)
172.	MFG Metallbau-Fahrzeugservice-Gottesgabe, Gottesgabe
173.	MG Valdunes SAS, Trith Saint Leger (FR)
174.	MIBRAG GmbH, Zeitz
175.	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Merseburg
176.	MK-RAIL MATEUSZ K DZIAK, Ostrów Wielkopolski (PL)
177.	Mobile Rail Service GmbH, Naunhof
178.	Modalis S.A.S., Aix-en-Provence (FR)
179.	Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), Kirchheim/Teck
180.	Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., Szombathely (HU)
181.	MULTIMODAL SERVICE SRL, Ploiesti - Jud. Prahova (RO)
182.	NeSA Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH, Rottweil
183.	NetRail AB Außenstelle, Paarp (SE)
184.	Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
185.	Nexxiot AG, Zürich (CH)
186.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG Geschäftsbereich Fahrzeugwerkstatt, Moers
187.	Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH, Niebüll
188.	Nordic Rail Service GmbH, Lübeck
189.	NYMWAG CS a.s., Nymburk (CZ)
190.	On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann
191.	On track GmbH, Krefeld
192.	ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
193.	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft, Celle
194.	OV-Održavanje vagona d.o.o. Zagreb, Cakovec (HR)
195.	OVEG mbH, Schwandorf

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2023)	
196.	OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, Weiden
197.	PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München
198.	Plasser Robel Services GmbH, München
199.	PROTOR S.A., Zabrze (PL)
200.	Rail Cargo Carrier Germany GmbH, Ingolstadt
201.	Rail Cargo Logistics - Germany GmbH, Frankfurt am Main
202.	Rail Clinic s.r.o., Prag (CZ)
203.	Rail Factory d.o.o., Cakovec (HR)
204.	RAIL NET d.o.o., Prudnice (HR)
205.	Rail Wagon Services (RWS) b.v., Hendrik Ido Ambacht (NL)
206.	Rail-Tec GmbH, Bremen
207.	RailAdventure GmbH, München
208.	railaid rosendahl GmbH, Berlin
209.	RailfixX GmbH, Witten
210.	Railistics GmbH, Dessau-Roßlau
211.	RailMaint GmbH, Delitzsch
212.	RailQ Der Instandhaltungsmanager, Wedemark
213.	RailReLease B.V., ND Rotterdam - Pernis (NL)
214.	RAILSCANNER, s.r.o., Prag (CZ)
215.	Railservice Rhein-Ruhr & Consulting, Kamp-Lintfort
216.	Rail STM Sp. z.o.o., Tychy (PL)
217.	RailTraining GmbH, Hameln
218.	RBL-Rail Bavaria Logistik GmbH, Rohrbach
219.	RCM Rail Care and Management GmbH, München
220.	RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
221.	RWE Power AG, Frechen
222.	Rosneft Deutschland GmbH, Berlin
223.	RSK Beheer B.V., Bergen op Zoom (NL)
224.	RYKO a.s., Decin (CZ)
225.	Saar Stahlbau GmbH, Saarbrücken-Burbach
226.	SAM - SHIPBUILDING AND MACHINERY a.s., Bratislava (SK)
227.	Schaeffler Technologies AG & Co. KG, Schweinfurt
228.	Schweerbau GmbH & Co. KG, Stadthagen
229.	SDH FER, St. Denis de l'Hotel (FR)
230.	SEA-rail NV, Meer (BE)
231.	SGL-Schienen Güter Logistik GmbH, Dachau
232.	SGS Germany GmbH, Hamburg
233.	Shell Deutschland GmbH, Hamburg
234.	Siemens Mobility GmbH, Braunschweig

* Kündigung zum 31.12.2023

VPI-Mitglieder

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2023)

235.	Sim Boerema B.V., GJ Franeker (NL)
236.	SITFA S.P.A., Moncalieri (IT)
237.	SKF GmbH, Schweinfurt
238.	SLOVNAFT MONTAZE A OPRAVY, a.s., Bratislava (SK)
239.	SMW Spezialmaschinen und Werkzeugbau GmbH & Co. KG, Neubrandenburg
240.	SOGEEFER S.A., Hagondange (FR)
241.	SPITZKE SE, Großbeeren
242.	Spoorijzer Mobiel en Werkplaats B.V., Rotterdam (NL)
243.	Städtische Häfen Hannover, Hannover
244.	Sternico GmbH, Wendeburg
245.	STRABAG Rail Fahrleitungen GmbH, Berlin
246.	SZ - Tovorni promet, d.o.o., Ljubljana (SL)
247.	TABOR Debica Sp. z o.o., Debica (PL)
248.	TankMatch Rail Hamburg GmbH, Hamburg
249.	TATRAVAGÓNKA a.s., Poprad (SK)
250.	Techkol-Ariel Wrzos, Swidnica, (PL)
251.	TecSol Switzerland AG, Wangen bei Olten (CH)
252.	TIP TOP Oberflächenschutz Elbe GmbH, Lutherstadt Wittenberg
253.	TOTALEnergies Deutschland GmbH, Berlin
254.	TOTAL WAGON MANAGEMENT Hungary Kft., Debrecen (HU)
255.	TOUAX RAIL LTD c/o , Paris La Défense (FR)
256.	Train-Clinic Kft., Ebes (HU)
257.	Traktsia AD, Samuil, Razgrad (BG)
258.	TransANT GmbH, Linz, Österreich
259.	Transdev Instandhaltung GmbH, Husum
260.	Transfesa Logistics, Madrid (ES)
261.	TRANSWAGGON GmbH, Hamburg
262.	TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln
263.	Tyczka Gase GmbH, Geretsried
264.	UKL iT & Logistik GmbH, Bad Driburg
265.	ULA Bebra Fahrzeuginstandsetzung GmbH & Co. KG, Bebra
266.	Velox Services B.V., Roosendaal (NL)
267.	Veneta Lavaggi Turbo s.r.l., Malcontenta Veneta (IT)
268.	VENTAIX GmbH, Monschau
269.	Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V. - VDEF, Halle (Saale)
270.	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, Salzgitter
271.	VH-Rail GmbH, Bremen
272.	Vitkovicke zeleznicni opravny a.s., Ostrava (CZ)
273.	voestalpine Track Solutions Netherlands B.V., AB Hilversum (NL)

VPI-MITGLIEDER (Stand: 31. Dezember 2023)

274.	Vossloh Rail Services GmbH, Hannover
275.	VTG GmbH, Hamburg
276.	VTG Rail Europe GmbH, Hamburg
277.	W.S. Werkstoff Service GmbH, Essen
278.	Wabtec Europe GmbH, Brunn am Gebirge (AT)
279.	Wagon Factory - Intercom JSC, Dryanovo (BG)*
280.	Wascosa AG, Luzern (CH)
281.	Werner Ditzinger GmbH, Braunschweig
282.	Werra-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, Leipzig
283.	Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH, Lippstadt
284.	Wi-Neu Lokinstandsetzung GbR Lok- und Wagenreparatur, Moers
285.	Willke Logistics GmbH, Ludwigslust
286.	WISAG Produktionsservice GmbH, Senftenberg/OT Brieske
287.	WRS Widmer Rail Service AG, Standsstad (CH)
288.	ZELOS s.r.o., Trnava (SK)
289.	ZOS Trnava, a.s., Trnava (SK)
290.	ZOS Vrutky a.s., Vrutky (SK)
291.	Zürcher Bau GmbH, Meißenheim
292.	Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Burgkirchen
293.	Zweckverband Abfallwirtschaft Stadt Erlangen/Landkreis Erlangen-Höchstadt, Erlangen
294.	Zweckverband für Abfallwirtschaft Nordwest-Oberfranken, Dörfles-Esbach

* Kündigung zum 31.12.2023

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



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		



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

Fotonachweis

Adobe Stock
Seite 04, 05, 08,
10, 18, 19, 45

Alamy
Seite 17, 70

BLG RailTec GmbH
Seite 65

**Deutsche Bahn
Fotografen**
Pablo Castagnola
Seite 04, 32

Volker Emersleben
Seite 05, 15, 40

Ulli Planz
Seite 14

Wolfgang Klee
Seite 15, 22, 23, 28, 29

Oliver Lang
Seite 35

Patrick Kuschfeld
Seite 39

Ermewa
Seite 26

GATX
Seite 63, 81

Hartmut Zielke
Seite 07, 20, 21, 46,
47, 48, 49, 52, 54, 61,
72, 73, 100, 101

iStock
Seite 34, 35

Martin Egbert
Seite 66, 67

**Menneken's
Communications**
Seite 55

R. Kranert
Seite 30

**VDV/BME/
Tanja Marotzke**
Seite 24, 25

VPI
Seite 30, 62, 64,
68, 69, 78

VTG
Seite 97

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



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.

**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@vpiahamburg.de
Internet: vpiahamburg.de**



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