



**Neuer Technischer Koordinator seit März 2014**

Das Team der VPI-Geschäftsstelle in Hamburg wird seit März wieder durch einen Technischen Koordinator verstärkt. Mit Sascha Hennes konnte ein Wirtschaftsingenieur mit vertiefter Erfahrung im Bereich Eisenbahn-Güterwagen gewonnen werden. Zu seinen Aufgabengebieten gehören die Betreuung des VPI-Instandhaltungsleitfadens sowie die Fachtechnischen Begutachtungen. Darüber hinaus wird Sascha Hennes die VPI-Vertreter in über 40 Normungsgremien unterstützen und damit die Beteiligung der VPI an der Normungsarbeit koordinieren.

## Veranstaltungen

### Technische Informationsveranstaltung

Am Donnerstag, 26. Juni 2014, findet im Hannover Congress Centrum (HCC) eine technische Informationsveranstaltung des VPI statt, bei der wieder Fachleute über aktuelle und interessante Themen berichten werden. Die Einladung mit detailliertem Programm wird in Kürze auf der Internetseite des VPI zu finden sein.

### Erstes Get-together

Ebenfalls am Donnerstag, 26. Juni 2014, im Hannover Congress Centrum wird die VPI abends ihr erstes Get-together veranstalten und damit der Branche die Möglichkeit geben, sich zwanglos auszutauschen.

### Mitgliederversammlung

Die jährliche Mitgliederversammlung des VPI findet am Freitag, 27. Juni 2014, ebenfalls im Hannover Congress Centrum statt.

Alle Veranstaltungen mit Programm finden Sie auch auf der VPI-Internetseite [www.vpihamburg.de/veranstaltungen](http://www.vpihamburg.de/veranstaltungen).

VPI

# Sicherer Güterverkehr in Europa

Gut gewartete und instand gehaltene Güterwagen sind sichere Güterwagen. Mit ihrem Instandhaltungsleitfaden und den Fachtechnischen Begutachtungen trägt die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) zur Vereinheitlichung und Qualitätssicherung in der Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen bei. Das Privatbahn Magazin sprach mit Joachim Wirtgen, dem Vorsitzenden der Technischen Kommission der VPI, über die Bemühungen des Verbandes um die Sicherheit im Schienengüterverkehr.

*Privatbahn Magazin:* Herr Wirtgen, die VPI hat vor einigen Jahren den Instandhaltungsleitfaden entwickelt. Warum war das notwendig?

*Joachim Wirtgen:* Mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) verschwanden Mitte 2006 die bis dahin gültigen Regelwerke der großen, ehemaligen Staatsbahnen für die Instandhaltung. Diese Regelungslücken haben wir mit dem VPI-Instandhaltungsleitfaden geschlossen. Die praktische Bedeutung des Instandhaltungsleitfadens liegt in seiner weiten Verbreitung: Große Wagenhalter wie zum Beispiel die VTG haben früher bei 13 verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Wagen eingestellt und hatten dementsprechend 13 verschiedene Regelwerke. Inzwischen werden in der VTG-Gruppe Europa nur noch drei verschiedene Regelwerke angewendet.

**Wie hat sich das auf die Sicherheit im Schienenverkehr ausgewirkt?**

Die VPI hat damit zu einer Vereinheitlichung und Vereinfachung beigetragen. Das Risiko, dass Instandhaltungspläne in der Werkstatt nicht ordnungsgemäß umgesetzt werden, wurde deutlich verringert. Hinzu kommt der betriebswirtschaftliche Effekt: Der Verwaltungsaufwand sowohl bei den Wagenhaltern als auch bei den Werkstätten wird reduziert. Da der VPI-Instandhaltungsleitfaden das einzige frei verfügbare Regel-



Joachim Wirtgen  
Vorsitzender der Technischen Kommission VPI

werk ist, gilt er inzwischen in vielen Fällen als Orientierungsgröße bei Diskussionen beispielsweise in der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA). Deshalb sind wir sicher, dass sich die Anwendung des VPI-Leitfadens positiv auf die Sicherheit im europäischen Schienenverkehr auswirkt, auch wenn der Erfolg nicht in Zahlen messbar ist.

**Die VPI nimmt zudem Fachtechnische Begutachtungen von Bahnwerkstätten ab. Welche Erfahrungen haben Sie hier gesammelt?**

Damit nicht jeder Wagenhalter oder jede für die Instandhaltung zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance, ECM) jede Werkstatt überprüfen muss, haben wir gemeinsam eine branchenweit akzeptierte Checkliste erstellt. Auf Basis dieser Checkliste können sich die Werkstätten freiwillig der Fachtechnischen

Begutachtung unterziehen. Das soll einen Prüfungstourismus durch ganz Europa verhindern.

Die VPI stößt bei den Fachtechnischen Begutachtungen allmählich an ihre Kapazitätsgrenze. Aus diesem Grund wollen wir ein Verfahren entwickeln, bei dem die freiwillige, hoheitliche Zertifizierung der Werkstätten mit der Instandhaltungserbringungsfunktion nach Vorgaben der ECM-Verordnung die Basis für eine darauf aufbauende Fachtechnische Begutachtung durch die VPI bildet. Das würde den Auditaufwand für die VPI erheblich senken. Darüber hinaus hat eine solche hoheitliche Zertifizierung in Teilen Europas eine höhere Akzeptanz.

**Wie ist die Rückmeldung aus den Werkstätten?**

Die Fachtechnische Begutachtung durch die VPI wird insbesondere außerhalb des deutschsprachigen Raumes zunehmend als Marketinginstrument genutzt. Die Begutachtung bescheinigt den Werkstätten die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards und technischer Fähigkeiten. Bei manchen Wagenhaltern wie zum Beispiel der VTG ist die Zertifizierung Voraussetzung, damit die Werkstatt überhaupt für einen Auftrag infrage kommt.

**Güter werden auf der Schiene durch ganz Europa transportiert. Die Gesetzgebung ist aber in weiten Teilen noch immer national geprägt. Wie geht die VPI damit um?**

Es besteht immer die Gefahr, dass Regulierungen in einem bestimmten Land eingeführt oder verschärft werden – etwa in Folge eines Unfalls.



Crashpuffer sind bei Wagen im Gefahrguttransport vorgeschrieben.

Das kann dazu führen, dass ein Güterwagen, der zurzeit noch durch ganz Europa fahren darf, in seinen Einsatzmöglichkeiten beschränkt wird. Damit würde der Güterverkehr, wie er heute üblich ist, zum Erliegen kommen. Die VPI unterstützt gemeinsam mit ihrem europäischen Dachverband UIP den Vorschlag, die entscheidende Instanz in Sicherheitsthemen bei der Europäischen Eisenbahnagentur anzusiedeln.

**Wohin geht die Entwicklung bei den Sicherheitsstandards im Schienensektor?**

Entgleisungen spielen im Güterverkehr immer wieder eine Rolle. Allerdings werden nur die wenigsten durch Mängel an den Güterwagen

verursacht. Hauptursachen sind die zum Teil marode Infrastruktur und betriebsbedingte Probleme. Dennoch verwenden Unternehmen wie VTG stärkere Radsätze als gesetzlich vorgeschrieben. Mehr Sicherheit bringen im Falle eines Unfalls auch Crashpuffer. Bestimmte Gefahrgüter dürfen nur mit Kesselwagen transportiert werden, die mit Crashpuffern ausgestattet sind.

Diese Maßnahmen verhindern Unfälle oder reduzieren die Unfallfolgen. In beiden Fällen trägt der Wagenhalter die Kosten für diese Maßnahmen – obwohl Einsparungen in der Instandhaltung der Infrastruktur oder mangelhafte Betriebsführung für die überwiegenden Anzahl der Güterwagenunfälle ursächlich sind.

ANZEIGE

Göhmann & Co. GmbH  
Eisenbahnbedarf



**WIR BRINGEN DIE SACHE INS ROLLEN**

Über 90 Jahre Kompetenz vom Spezialisten

Adresse: Pferdeweide 21  
47441 Moers

Fon: +49 2841 88519-0  
Fax: +49 2841 88519-55

Web: [www.goehmann.com](http://www.goehmann.com)  
Email: [info@goehmann.com](mailto:info@goehmann.com)

