



2007

J A H R E S B E R I C H T



VEREINIGUNG DER PRIVATGÜTERWAGEN-INTERESSENTEN



- 1. Vorwort des Vorsitzenden 2
- 2. Entwicklung des deutschen Schienengüterverkehrs
 - 2.1 Angaben des Statistischen Bundesamtes 4
 - 2.2 Nachfrage nach privaten Güterwagen 5
- 3. Interna des Verbandes
 - 3.1 Mitgliederbewegung 6
 - 3.2 Wagenpark der Mitglieder 7
 - 3.3 Finanzen 8
 - 3.4 Organisation 9
- 4. Aktivitäten des Verbandes
 - 4.1 Arbeitsschwerpunkte 10
 - 4.2 Sitzungen der Organe 13
 - 4.3 Technische Kommission 14
 - 4.4 Arbeitsgruppen 15
 - 4.5 UIP-Kongress 15
 - 4.6 Vertretung in nationalen Arbeitsgremien 16
 - 4.7 Vertretung in internationalen Arbeitsgremien 17
- 5. Anhang
 - 5.1 Bericht des VPI-Vorsitzenden auf der Jahresmitgliederversammlung 18
 - 5.2 Vortrag von Prof. Dr. Karsten Otte auf der Jahresmitgliederversammlung 22
 - 5.3 Beitrag des VPI-Geschäftsführers in der DVZ 30
 - 5.4 Jahresmitgliederversammlungen seit 1980 32
 - 5.5 Verzeichnis der VPI-Mitglieder 34
 - 5.6 Abkürzungsverzeichnis 36
- Impressum 37



VEREINIGUNG DER PRIVATGÜTERWAGEN-INTERESSENTEN

Vorsitzender: Jürgen Hüllen
Geschäftsführer: Henning Traumann
Schauenburgerstraße 52 · 20095 Hamburg
Telefon: 040/450 50 86 · Telefax: 040/450 50 90
mail@vpihamburg.de · www.vpihamburg.de

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder!

2007 war für den Schienengüterverkehr ein überaus erfolgreiches Jahr. Die Logistik und mit ihr der Schienengüterverkehr sind in Europa ein Wachstumsmotor. Die Renaissance der Schiene ist insbesondere auf den zunehmenden Wettbewerb durch die Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs und das wachsende globale Frachtaufkommen zurückzuführen. Entscheidender Faktor für das Comeback der Schiene ist aber auch das gestiegene Umweltbewusstsein beim internationalen Gütertransport mit den klaren Pluspunkten der Schiene in diesem Bereich.

Im Jahr 2007 transportierten die Bahnen auf deutschen Schienen laut Statistischem Bundesamt 361,1 Millionen Tonnen und damit 4,3 Prozent mehr Güter als im Vorjahr. Die Güterverkehrsleistung stieg auf 114,6 Mrd. tkm und lag damit um 7,1 Prozent über dem Vorjahr. Doch die Schiene könnte noch stärker zulegen, wenn die Fahrzeug- und Infrastrukturingpässe rascher behoben und die vielfältigen betrieblich-technischen und rechtlich-wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa zügiger vereinfacht und harmonisiert werden würden.

Hier setzt insbesondere die Arbeit der VPI an. In 2007 war unsere Verbandsarbeit wieder durch vielfältige Themenschwerpunkte gekennzeichnet:

- Per 1. Juli 2006 hat sich die Eisenbahnlandschaft mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 grundlegend verändert. So müssen z.B. Privatgüterwagen nicht mehr bei einer Bahn „eingestellt“ werden – wobei die Einstellungsverträge mit der Railion Deutschland AG allerdings erst am 30. Juni 2007 endeten. Für die P-Wagen-Einsteller, die dem Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) beigetreten sind – und dies sind nahezu alle – regelt nun allein der AVV die Verwendung der Güterwagen, sofern diese von einem ebenfalls dem AVV beigetretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen transportiert werden. Der Begriff „Einsteller“ gehört somit der Vergangenheit an. Stattdessen haben wir es jetzt mit unabhängigen Haltern privater Eisenbahngüterwagen zu tun. Die VPI hat auf ihrer Mitgliederversammlung im Juni 2007 beschlossen, dennoch in ihrem Vereinsnamen am Begriff des Privatgüterwagens festzuhalten. Gemeint ist damit der

Güterwagen eines Halters, dessen unternehmerischer Schwerpunkt nicht der Betrieb einer Eisenbahn ist. Die Satzung der VPI wurde durch Beschluss der Mitgliederversammlung an das neue eisenbahnrechtliche Umfeld angepasst.

- Zum 31. Januar 2007 sind die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität von Güterwagen (TSI Güterwagen) in Kraft getreten. Zeitgleich fand auch die TSI Lärm Anwendung. Die TSI gelten jedoch grundsätzlich nur für neue Fahrzeuge. Sie sind künftig die technische Grundlage einer öffentlich-rechtlichen Inbetriebnahmegenehmigung für Güterwagen. Entsprechend den Vorgaben der TSI Lärm werden neue Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen (K-Sohlen) ausgerüstet. Derzeit steht eine Entscheidung über die Umrüstung vorhandener Wagen noch aus. Die VPI empfiehlt dringend, die Entwicklung der sogenannten LL-Sohle durch öffentliche Fördermittel voranzutreiben. Die Umrüstung der Güterwagen mit LL-Sohlen würde nach Schätzungen von Fachleuten nur einen Bruchteil der für eine Umrüstung mit K-Sohlen erforderlichen Kosten verursachen.
- Das Bundesverkehrsministerium hat am 5. Juli 2007 die „Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV)“ erlassen. Sie setzt die geänderten europäischen Richtlinien über die Sicherheit und die Interoperabilität des Eisenbahnwesens in deutsches Recht um. Zugleich ersetzt die TEIV die bisher getrennten Verordnungen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und den konventionellen Verkehr im Eisenbahnwesen.
- Mit Beendigung der Einstellungsverträge bei der Railion per 30.06.2007 sind die Wagenhalter nicht mehr verpflichtet, das Instandhaltungsregelwerk der Railion anzuwenden. Deshalb hat sich die VPI entschlossen, auf der Grundlage des in Jahrzehnten von VPI und Railion gemeinsam entwickelten Instandhaltungsregelwerks einen eigenen Instandhaltungsleitfaden für unabhängige Wagenhalter zu erarbeiten. Dieser wurde im Juni 2007 fertig gestellt und steht den Mitgliedern der VPI bereits in einer 2. erweiterten und überarbeiteten Ausgabe zur Verfügung.

- Da die Halter von Güterwagen für die Instandhaltung ihrer Wagen verantwortlich sind, sollten sie ihre Wagen nur in fachtechnisch begutachteten und freigegebenen Werkstätten instand setzen lassen. Eine spezielle öffentlich-rechtliche Zulassung von Fahrzeuginstandhaltungswerken gibt es bislang jedoch weder in Deutschland noch in Europa. Eine Arbeitsgruppe der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) ist derzeit dabei, einen detaillierten Vorschlag für eine einheitliche europäische Zertifizierung auszuarbeiten. Dies wird allerdings noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Für die Übergangsphase haben sich die VPI und Railion darauf verständigt, Reparaturwerke gemeinsam auf der Grundlage des VPI-Instandhaltungsleitfadens zu begutachten und freizugeben. So kann ein einheitlicher Mindeststandard gewährleistet werden.

Wie dieser Überblick über das abgelaufene Jahr zeigt, werden insbesondere die technischen Themen und Fragestellungen des Eisenbahnwesens im neuen Umfeld immer zahlreicher und komplexer. Durch die Einstellung eines technischen Koordinators wird ab Mitte dieses Jahres die Arbeit in diesem Bereich gestärkt werden. Um außerdem die Effizienz der Technischen Kommission der VPI zu erhöhen, wurde diese in 2007 neu strukturiert. Somit sehen wir uns bei den strategisch wichtigen Fragestellungen rund um die technischen Aspekte des Eisenbahnwesens für die Zukunft gut gerüstet.

Zu Beginn des Jahres 2007 hat die VPI zudem diverse Maßnahmen gestartet, um die Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes weiter zu forcieren. So haben wir unser Corporate Design überarbeitet und das Logo unseres Vereinsnamens neu gestaltet sowie einen entsprechenden VPI-Informationsflyer erarbeitet. Im September ging zudem unsere Website online. Unter www.vpihamburg.de informieren wir detailliert über die Ziele und Aktivitäten der VPI sowie über unsere vielfältige Gremienarbeit. Wir bieten mit unserem Internet-Auftritt unseren Mitgliedern, aber auch der breiten Öffentlichkeit eine umfassende Informations- und Kommunikationsplattform.

Mit der Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrs nimmt die Komplexität und Bedeutung der nationalen und

internationalen Verbandsarbeit weiter zu. Dies machte auch der UIP-Kongress am 21. September 2007 in Cannes deutlich, auf dem vor über 200 Teilnehmern über aktuelle technische, rechtliche, betriebliche und wirtschaftliche Themen des Schienengüterverkehrs referiert und diskutiert wurde. Unsere gemeinsamen Erfolge spiegeln sich in der europaweiten Renaissance der Schiene wider. Dennoch gibt es weiterhin eine Vielzahl von Themen, die einer Lösung bedürfen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene auch langfristig zu sichern. Hier liegen wichtige Aufgabenfelder für die VPI und auf internationaler Ebene für die UIP, die sich aktuell mit ihrer Ausrichtung und Struktur ebenfalls der neuen Eisenbahnwelt anpasst. Wir sehen nach wie vor vielfältigen Handlungsbedarf und werden daher auch zukünftig nicht in unseren Anstrengungen nachlassen.

Jhr Jürgen Hüllen



Jürgen Hüllen, Vorsitzender der VPI

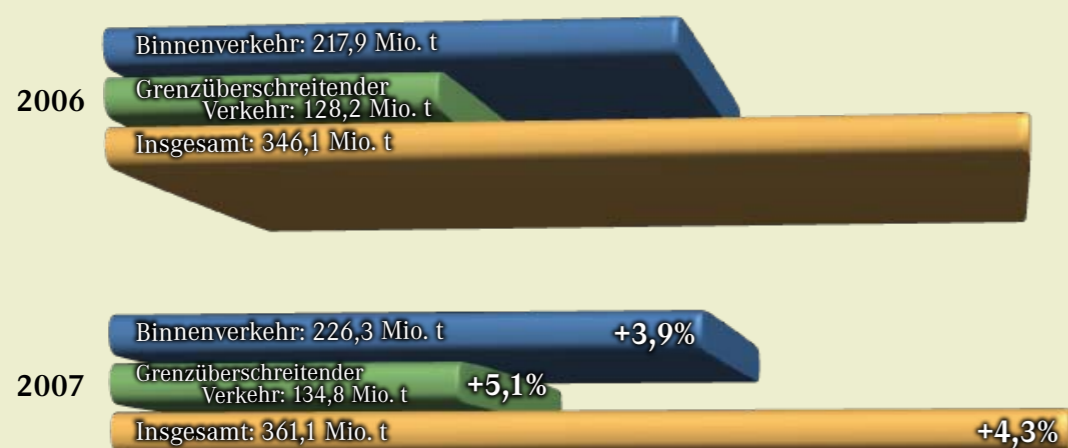
Entwicklung des deutschen Schienengüterverkehrs



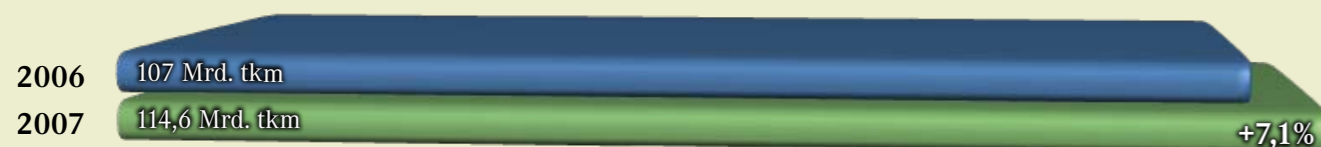
2.1 Angaben des Statistischen Bundesamtes

Seit dem 1. Juli 2007 gibt es wegen der neuen Gesetzeslage und der Beendigung der Einstellungsverträge keine bei Railion Deutschland eingestellten Privatgüterwagen mehr. Damit entfallen auch die bisherigen statistischen Angaben über Privatgüterwagen. Die nachfolgenden Angaben beruhen auf den Zahlen des Statistischen Bundesamtes und betreffen den gesamten **Schienengüterverkehr in Deutschland**.

2.1.1 Transportmenge



2.1.2 Transportleistung



2.1.3 Durchschnittliche Beförderungsweite



2.2 Nachfrage nach privaten Güterwagen



Die VPI-Mitglieder, die Privatgüterwagen vermieten oder im Speditionsgeschäft anbieten, verzeichneten im Berichtsjahr durchweg eine gute bis sehr gute Auslastung ihrer Wagenflotten. Die starke Nachfrage führte zu einer Verknappung des Rollmaterials, was sich auch auf das Preisniveau auswirkte. Die Wagenanbieter konnten – anders als in der Vergangenheit – die gestiegenen Kosten für Instandhaltung, Handling und Neubau von Fahrzeugen teilweise an ihre Kunden weitergeben.

Die Beschäftigung der **Mineralölkesselwagen** bewegte sich auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Die spezifischen Ursachen liegen hier in der starken Auslastung der Raffinerien – nicht zuletzt wegen des zunehmenden Bedarfs an sogenannten Bioprodukten – und den daraus resultierenden gestiegenen Transporterfordernissen.

Die Nachfrage nach **Chemiekesselwagen** war insgesamt zufriedenstellend. Neue Fahrzeuge kommen jedoch nach wie vor nur nach konkretem Kundenauftrag in den Markt. Für Vorratsbauten fehlt nach Einschätzung der Vermietgesellschaften die deutliche Perspektive für nachhaltiges Wachstum in der chemischen Industrie. Zum Teil können Neubauforderungen wegen der stark gestiegenen Neubaupreise in Verbindung mit den neuen TSI-Zulassungsregularien und geringen Stückzahlen nicht realisiert werden.

Bei den **Druckgaskesselwagen** zeigte sich ein ähnliches Bild wie bei den Mineralölkesselwagen. Die Nachfrage lag kontinuierlich über dem Angebot an Fahrzeugen. Steigende Kosten ergeben sich aus den verschärften Gefahrgutvorschriften, die erhebliche Umbauinvestitionen für den Einbau von Energieverzehrelementen („Crashpuffer“) erfordern.

Die pneumatisch entleerbaren **Schüttgutwagen** waren ebenfalls gut ausgelastet. In diesem Segment gibt es intensive Bemühungen privater Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehre auf die Schiene zu bringen.

Die Schienentransportleistung für Trockengüter nahm vor allem in den Schlüsselbranchen Papier und Zellstoff, Automobile, Konsumgüter und Landmaschinen erheblich zu. Entsprechend gut war die Auslastung der **gedeckten Güterwagen** und der **Autotransportwagen**. Bei **Flachwagen** konnte das Niveau des Vorjahres gehalten werden.

Zwar führte der Streik bei der Deutschen Bahn vorübergehend zu einem reduzierten Transportangebot auf der Schiene. Die Auswirkungen konnten aber unter anderem durch verstärkte Anstrengungen von Wettbewerbsbahnen in Grenzen gehalten werden.

Interna des Verbandes



3.1 Mitgliederbewegung

Am 30.04.2008 zählte die VPI insgesamt 99 Mitglieder (Vorjahr: 92), wobei neun Zugängen zwei Abgänge gegenüberstanden.

Zugänge

Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR)
 Franz Kaminski Augsburg GmbH
 Nuclear Cargo + Service GmbH
 APRIXON Information Services GmbH
 ATIR-RAIL
 Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
 ZELOS s.r.o.
 MÁV Vasjármű Kft.
 Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG

Abgänge

Armita Nederland B.V.
 Saint-Gobain Isover Austria AG (Verkauf der Wagen)

Umfirmierungen/Übertragungen der Mitgliedschaft

alt

HOYER GmbH
 InfraLeuna Infrastruktur und Service GmbH
 RAG Service GmbH
 Henkel KGaA

neu

cotac Europe GmbH
 InfraLeuna GmbH
 EVONIK Services GmbH
 Henkel AG & Co. KGaA

Ein Verzeichnis der Mitglieder, Stand: 30.04.2008, finden Sie auf Seite 34.



3.2 Wagenpark der Mitglieder

Wagengattung	Wagenzahl 01.01.2007		Wagenzahl 01.01.2008		Differenz 2008/2007
Kesselwagen	34.122	(70%)	35.713	(68%)	+1.591
davon:					
Mineralölwagen	11.577	(24%)	12.559	(24%)	+982
Druckgaswagen	8.854	(18%)	9.289	(18%)	+435
Chemiewagen	10.331	(21%)	10.161	(19%)	-170
Schüttgutwagen mit Druckluftentladung	2.879	(6%)	2.892	(5,5%)	+13
Sonstige Kesselwagen	481	(1%)	812	(1,5%)	+331
Sonstige Güterwagen	14.953	(30%)	16.415	(32%)	+1.462
davon:					
Autotransportwagen	841	(2%)	918	(2%)	+77
Gedeckte Güterwagen	9.909	(20%)	9.852	(19%)	-57
Flachwagen	2.528	(5%)	2.613	(5%)	+85
Schüttgutwagen mit Schwerkraftentladung	519	(1%)	1.525	(3%)	+1.006
andere Güterwagen	1.156	(2%)	1.507	(3%)	+351
Gesamt:	49.075	(100%)	52.128	(100%)	+3.053
Unterteilung nach Achsen:					
Wagen mit 2 und 3 Achsen	4.550	(9%)	4.077	(8%)	-473
Wagen mit 4 und mehr Achsen	44.525	(91%)	48.051	(92%)	+3.526

Interna des Verbandes



3.3 Finanzen

Am 26./27. März 2008 hat Herr Franko Sievers von der EVONIK Services GmbH im Auftrag des Beirates die Kassenprüfung für das Geschäftsjahr 2007 durchgeführt. Der Prüfungsbericht bestätigt die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung und der Jahresrechnung 2007.

Der Überschuss resultiert in erster Linie aus dem Ausbleiben der eingeplanten Kosten für den Technischen Koordinator, der erst im Jahr 2008 eingestellt werden konnte, sowie aus Steuererstattungen.

Finanzen 2007 in Euro			
1. Finanzielle Mittel 2007	01.01.2007 (Anfangsbestand)	31.12.2007 (Endbestand)	Ergebnis 2007
Bankkonten und Kasse:	255.379,87	317.230,14	
- HypoVereinsbank -Girokonto-	251.268,90	311.512,21	
- Postbank -Girokonto-	3.824,62	5.644,38	
- Kasse	286,35	73,55	
Sonstige Forderungen:	3.869,23	21.951,39	
- Forderung auf Steuererstattung		13.583,43	
- Debitoren		4.485,50	
- Mietkautionssparbuch	3.869,23	3.882,46	
abzüglich Verbindlichkeiten:	-45.213,11	-1.854,25	
Mittelbestand, gesamt	214.035,99	337.327,28	123.291,29
2. Einnahmen 2007			
VPI-Mitgliedsbeiträge		548.450,63	
Zinserträge		13.303,63	
Steuererstattungen		27.014,93	
VPI-Veranstaltungen		54.540,00	
VPI-Instandhaltungsleitfaden		27.800,00	
VTÜG-Büropauschale		21.000,00	
Sonstige Einnahmen		158,36	
Gesamteinnahmen:			692.267,55
3. Ausgaben 2007			
Personalkosten		237.939,56	
Mitgliedsbeiträge (UIP, DIN etc.)		176.933,00	
Werbung/Repräsentationskosten		33.270,58	
Bürokosten		30.448,81	
Sitzungskosten		13.510,14	
Reisekosten		9.362,92	
Rechts- und Steuerberatungskosten		6.476,90	
VPI-Veranstaltungen		43.204,17	
VPI-Instandhaltungsleitfaden		17.830,18	
Gesamtausgaben:			568.976,26
Überschuss 2007			123.291,29

3.4 Organisation (Stand: 01.01.2008)



Beirat

Mitglieder:

Jürgen Hüllen, Vorsitzender*)
VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

Hermann-Josef Fortmann, stellvertr. Vorsitzender*)
EVONIK Services GmbH, Marl

Johannes Mansbart, stellvertr. Vorsitzender*)
GATX Rail Germany GmbH, Hamburg

Josef Motz, stellvertr. Vorsitzender*)
TOTAL Deutschland GmbH, Berlin

Dieter Bauer
Chemion Logistik GmbH, Dormagen

Jörg Becker
Deutsche BP Aktiengesellschaft, Bochum

Dr. Bernhard Heyder
BASF SE, Ludwigshafen

Matthias Knüpling
VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

Ulrich Swertz
ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und
Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers

Martin van Veen
Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg

Burkhard Welther
Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main

Rainer Zechendorf *)
TRANSWAGGON GmbH, Hamburg

Ständige Gäste:

Wolf D. Gehrman
Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP), Brüssel

Andrea Heid
Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI),
Frankfurt/Main

Gerhard Sasse
Mineralölwirtschaftsverband e.V. (MWV), Hamburg

Joachim Wirtgen
Vorsitzender der Technischen Kommission der VPI

Technische Kommission

Mitglieder:

Joachim Wirtgen, Vorsitzender
VTG Aktiengesellschaft, Hamburg

Karsten Elstner
Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln

Jochen Hahne
TRANSWAGGON GmbH, Hamburg

Rainer Kogelheide
GATX Rail Germany GmbH, Hamburg

Irmhild Saabel
WASCOSA AG, Zug (Schweiz)

Holger Schmiere
BASF SE, Ludwigshafen

Geschäftsstelle

Henning Traumann, Geschäftsführer
Nicola Hilgeland, Mitarbeiterin
Maria Worm, Mitarbeiterin

Schauenburgerstr. 52, 20095 Hamburg
Telefon: 040 / 450 50 86
Telefax: 040 / 450 50 90
E-Mail: mail@vpihamburg.de
Homepage: www.vpihamburg.de

Aktivitäten des Verbandes



4.1 Arbeitsschwerpunkte

Beendigung der Einstellungsverträge mit Railion

Am 30. Juni 2007 endeten alle Einstellungsverträge mit Railion Deutschland. Bereits ein Jahr zuvor war auf zwischenstaatlicher Ebene (OTIF) das spezielle Privatwagenrecht (RIP) durch ein allgemeines Wagenverwendungsrecht (CUV) abgelöst worden. VPI und Railion Deutschland hatten sich daraufhin auf Übergangsregelungen verständigt, die ein interessengerechtes Nebeneinander des zunächst noch geltenden Einstellungsvertrages und des neuen Allgemeinen Verwendungsvertrages (AVV) ermöglichten. Mit dem Ende der Einstellungsverträge entfielen dann allerdings bestimmte Dienstleistungen der Bahn (u.a. Radsatztauschabkommen, Katalogschadensregelung und Haftungsabkommen), aber auch die entsprechenden Verpflichtungen des Halters (u.a. Zahlung einer Service- und Haftungs pauschale) sowie seine Abhängigkeit von der einstellenden Bahn. Die Bemühungen von VPI und Railion Deutschland, als Nachfolgeregelung neben dem AVV einen Rahmen-Servicevertrag einzuführen, scheiterten an den weit auseinander liegenden kommerziellen Vorstellungen beider Seiten. Stattdessen bot Railion Deutschland den Wagenhaltern auf bilateraler Basis einen Instandhaltungsvertrag an, dessen Konditionen entsprechend den individuellen Gegebenheiten modifiziert werden konnten.

Einführung des AVV

Seit dem 1. Juli 2007 gilt der AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) in vollem Umfang auch für die Halter der ehemals bei Railion Deutschland eingestellten Privatgüterwagen, sofern sie dem AVV beigetreten sind. Die vom AVV-Büro in Brüssel (www.gcuoffice.org) veröffentlichten Zahlen belegen, dass mit über 700.000 Güterwagen mehr als 95 % aller bei den europäischen Eisenbahnen verkehrenden Wagen in den Anwendungsbereich des AVV fallen.

Zur Vorbereitung auf die volle Geltung des AVV hatte die VPI am 25. April 2007 in Neu-Isenburg eine Informationsveranstaltung organisiert, zu der weit über 200 Teilnehmer erschienen waren. Sie hatten sehr unterschiedliche Erwartungen und Vorkenntnisse, so dass ein breites Spektrum an Informationen angeboten werden musste. Praktische Erfahrungen mit dem AVV lagen zum damaligen Zeitpunkt nur vereinzelt vor. Die Veranstaltung vermittelte ein umfassendes Bild der Rechtsbeziehungen zwischen Bahnen und Wagenhaltern mit den neuen Anforderungen an beide Seiten. Den Teilnehmern war aber klar, dass eine abschließende Bewertung des AVV dem praktischen Betrieb vorbehalten bleiben muss.

Alle in der Praxis auftauchenden Fragen können der VPI und dem Gemeinsamen Komitee des AVV vorgelegt werden. Das Gemeinsame Komitee beauftragt den Ständigen Expertenausschuss mit der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen zu einzelnen Fragen. Seit Anfang 2008 steht außerdem ein AVV-Forum auf der Website der UIP (www.uiprail.org) zur Verfügung.

Nutzungsausfallentschädigung

Einige Bahnen haben versucht, die Bestimmungen des AVV über die Nutzungsausfallentschädigung (Art. 13.3 und 23.2 AVV) zu ihren Gunsten durch Allgemeine Geschäftsbedingungen abzuändern. Abweichungen vom AVV bedürfen jedoch einer ausdrücklichen Vereinbarung der Parteien des Verwendungsvertrages. Daneben ermöglicht das in Anlage 8 AVV vorgesehene Verfahren eine generelle Änderung des AVV. Nach dem geltenden AVV kann der Halter Nutzungsausfallentschädigung bei bahnsseitig verschuldeten Wagenausfallzeiten und bei Lieferfristüberschreitung verlangen. Die Höhe der Entschädigung ergibt sich aus Anlage 6 AVV.

Rolle des Wagenhalters

Der Bahnsektor und insbesondere die UIP haben sich gegenüber der EU-Kommission für die Anerkennung der Halter von Eisenbahnfahrzeugen als Hauptakteure im Eisenbahnwesen neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern stark gemacht. Daraufhin brachte die EU-Kommission eine entsprechende Änderung der EU-Eisenbahnrichtlinien auf den Weg. Zunächst blieb allerdings unklar, ob der europäische Gesetzgeber die Verantwortung für die planmäßige Wageninstandhaltung eindeutig dem Wagenhalter oder allgemein und eher vage einer „mit der Instandhaltung betrauten Einheit“ zuweisen würde. Der Bahnsektor sprach sich entschieden für eine klare Festlegung des Halters als Instandhaltungsverantwortlichen aus. Der Ministerrat der EU bestand demgegenüber auf der „entity in charge of maintenance“. Eine endgültige Entscheidung lag bei Drucklegung dieses Jahresberichts (April 2008) noch nicht vor.

VPI-Instandhaltungsleitfaden

Das Ende der Einstellungsverträge bedeutete auch, dass für die Einsteller keine Verpflichtung mehr bestand, das Instandhaltungsregelwerk der Railion Deutschland anzuwenden, und für Railion Deutschland keine Verpflichtung mehr, ihr Regelwerk den Einstellern zur Verfügung zu stellen. Diese neue Si-

tuation veranlasste die VPI, auf der Grundlage des bisherigen Regelwerkes einen umfangreichen Instandhaltungsleitfaden zu erstellen, der zunächst für die in Deutschland registrierten Privatgüterwagen gedacht war, inzwischen aber auf großes Interesse bei Wagenhaltern in ganz Europa gestoßen ist. Die im Februar 2008 erschienene 2. Ausgabe des Leitfadens wird mitgetragen von den Privatgüterwagen-Verbänden Österreichs und der Schweiz. Mit dem Leitfaden ist eine Grundlage für eine einheitliche Instandhaltung der europaweit verkehrenden Güterwagen geschaffen worden. Dem Wagenhalter obliegt es, auf dieser Grundlage sein Instandhaltungssystem den spezifischen Anforderungen seines Wagenparks anzupassen. Wagenhalter, Werkstätten und sonstige Interessierte können den Instandhaltungsleitfaden und seine Updates gegen Entgelt von der VPI-Website herunterladen.

Fachtechnische Begutachtung von Werkstätten

VPI und Railion Deutschland hatten sich bereits vor Beendigung der Einstellungsverträge darauf verständigt, ab 1. Juli 2007 die fachtechnische Begutachtung von Werkstätten gemeinsam auf der Grundlage des VPI-Instandhaltungsleitfadens durchzuführen. Die interessierten Werkstätten können bei Railion Deutschland ein entsprechendes Angebot einholen und erhalten nach erfolgreicher Begutachtung eine von Railion Deutschland und VPI unterschriebene Urkunde über ihre „Freigabe“. Dieses privatrechtliche Verfahren soll so lange praktiziert werden, wie es noch keine einheitliche europäische Zertifizierung der Instandhaltungswerke für Eisenbahnfahrzeuge gibt.

Radsatzinstandhaltung

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erließ am 10.07.2007 eine Allgemeinverfügung über die Instandhaltung von Radsätzen unter besonderer Berücksichtigung der Radsatzwellen. Die Allgemeinverfügung enthält Anforderungen, die nach Auffassung der VPI, aber auch des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Railion Deutschland, für den vorhandenen Bestand an Radsätzen technisch nicht zu verwirklichen sind. Vorsorglich legten daher auf Empfehlung der VPI etwa 30 Wagenhalter Widerspruch gegen die Allgemeinverfügung ein und erhoben nach Erhalt eines abweisenden Widerspruchsbescheides des EBA Klage beim zuständigen Verwaltungsgericht Köln. Um den Verfahrensaufwand so gering wie möglich zu halten, folgten die Beteiligten dem Vorschlag der VPI, einen Musterprozess zu führen und

die übrigen Verfahren auszusetzen. Ziel der VPI ist es, auf technischer Fachebene mit dem EBA zu einer sowohl den Sicherheitserfordernissen als auch den betrieblichen Gegebenheiten gerecht werdenden Lösung zu gelangen.

Zulassung von Güterwagen

Am 31.01.2007 trat die TSI Güterwagen (TSI = Technische Spezifikation für Interoperabilität) in Kraft, die nun jeder neuen Inbetriebnahmegenehmigung für Güterwagen zugrunde liegt. Zusammen mit der TSI Güterwagen findet ab diesem Zeitpunkt auch die TSI Lärm Anwendung. Übergangsweise konnten Güterwagen, die bereits früher projektiert waren, aber erst nach dem 31.01.2007 fertig gestellt wurden, nach bisherigen Bauvorschriften (u.a. RIV) zugelassen werden. Die VPI erreichte beim Bundesverkehrsministerium, dass sich eine solche Zulassung auch auf den grenzüberschreitenden Geltungsbereich des bisherigen RIV erstreckt. Künftige Inbetriebnahmegenehmigungen auf TSI-Basis werden von den ausländischen Zulassungsbehörden anerkannt, soweit nicht Besonderheiten der nationalen Infrastruktur eine ergänzende Prüfung erfordern. In Deutschland umfasst die Inbetriebnahmegenehmigung gemäß TEIV (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems) die Zulassung der Fahrzeuge für das gesamte öffentliche Schienennetz und nicht nur für das Transeuropäische Netz (TEN).

Fahrzeugeinstellungsregister

Seit 2007 werden alle in Deutschland neu zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge beim EBA registriert. In das dort neu eingerichtete Fahrzeugeinstellungsregister sollen im Laufe des Jahres 2008 auch die bereits früher zugelassenen Fahrzeuge eingetragen werden. Bei den Privatgüterwagen sind dies im Wesentlichen die bis zum 30.06.2007 bei Railion Deutschland eingestellten Wagen. Nach Auffassung der VPI darf das EBA für die Umregistrierung der bisher bei einer Staatsbahn registrierten Wagen nicht die gleichen Gebühren erheben wie für neu zugelassene Fahrzeuge. Aufgrund verschiedener Besprechungen mit dem EBA geht die VPI davon aus, dass das Bundesverkehrsministerium für die Registrierung des vorhandenen Wagenbestandes eine gebührenrechtliche Sonderregelung schaffen wird, die der Bahnsektor akzeptieren kann.

UIP-Wagendatenbank

Die TAF TSI (Technische Spezifikation für die Interoperabilität von Telematikanwendungen im Schienengüterverkehr) verlangt von den Marktakteuren den Aufbau einer Fahrzeugreferenzdatenbank, die letztlich dem gesamten Schienengüterverkehr zugute kommen soll. Im Frühjahr 2007 hat die UIP mit den Vorbereitungen für eine UIP-Wagendatenbank begonnen, die zwar in erster Linie die Bedürfnisse der unabhängigen Wagenhalter berücksichtigen soll, zugleich aber mit den Fahrzeugreferenzdatenbanken der Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der anderen Dienstleister des Bahnsektors harmonisieren muss. Strategisches Ziel neben der Kostenreduzierung für den einzelnen Halter ist: Je mehr Wagenhalter die künftige UIP-Wagendatenbank nutzen, umso stärker wird die Position der UIP innerhalb des Bahnsektors und damit auch gegenüber der Politik.

Lärminderung im Schienengüterverkehr

Einen hohen Stellenwert in der verkehrs- und umweltpolitischen Diskussion des Jahres 2007 nahm der Güterwagenlärm ein. Besonders stark betroffen ist das Mittelrheintal, in dem der Schienengüterverkehr überdurchschnittlich zugenommen hat und die Lärmimmissionen durch die geografischen Gegebenheiten zusätzlich noch verstärkt werden. Eine interministerielle Arbeitsgruppe beauftragte daher ein Expertenteam mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für technisch wirksame, wirtschaftlich tragbare und beihilferechtlich zulässige Maßnahmen zur Lärminderung des Schienengüterverkehrs. Die VPI empfahl dem Expertenteam, die Weiterentwicklung der LL-Bremssohle zu forcieren, weil die Ausstattung vorhandener Güterwagen mit der LL-Bremssohle erheblich kostengünstiger ist als die Umrüstung der Wagen auf die im Neubau derzeit verwendete K-Bremssohle – bei gleichem Lärminderungseffekt. Inzwischen stellte die Bundesregierung für das Jahr 2008 Fördermittel in Höhe von 10 Millionen EUR für lärmindernde Maßnahmen im Schienengüterverkehr bereit. Die Mittel werden voraussichtlich zu einem Teil für Forschung und Entwicklung sowie Betriebserprobung der LL-Bremssohle, zu einem größeren Teil aber zunächst noch für die Umrüstung auf die bereits verfügbare K-Bremssohle verwendet werden. In den Jahren 2009 bis 2011 sind ebenfalls jeweils 10 Millionen EUR an Fördermitteln vorgesehen.

Änderung der VPI-Satzung

Die Änderungen des rechtlichen Umfeldes erforderten auch eine Anpassung der VPI-Satzung. Der Begriff der „Einstellung“ eines Privatgüterwagens wurde ersetzt durch den Begriff der „Registrierung“. Auch ohne direkten P-Wagen-Bezug soll Mitglied der VPI künftig werden können, wer die Ziele des Vereins fördert. Der Aufnahmebeschluss bedarf einer Dreiviertel-Mehrheit der Beiratsmitglieder. Die Bestimmungen über die Technische Kommission wurden stark überarbeitet mit dem Ziel, die Effizienz dieses für die Verbandsarbeit wichtigen Gremiums zu erhöhen. Das wird auch eine der Aufgaben des künftigen hauptamtlichen Technischen Koordinators der VPI sein. Außerdem soll die Arbeit der Technischen Kommission für alle VPI-Mitglieder transparenter werden. Zu diesem Zweck werden die Sitzungsprotokolle der Technischen Kommission auf der VPI-Website im Mitgliederbereich veröffentlicht. Darüber hinaus führt die Technische Kommission mindestens einmal jährlich eine Informationsveranstaltung durch.

VPI-Öffentlichkeitsarbeit

Das äußere Erscheinungsbild der VPI erfuhr im Jahre 2007 sowohl durch ein neues Logo als auch durch die informative Website deutlich sichtbare Veränderungen. Einem schnellen Überblick über die Aufgaben und Ziele der VPI dient außerdem ein neu gestalteter Flyer, der nicht nur an die VPI-Mitglieder sondern auch an Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verbänden sowie an die Fachpresse verteilt wurde.

Mitgliederversammlung

Die Jahresmitgliederversammlung der VPI fand am 1. Juni 2007 in Kassel statt. Es waren 50 Mitgliedsfirmen mit 99 Personen vertreten. Außerdem waren 18 Gäste aus dem Eisenbahnsektor der Einladung des Vorsitzenden gefolgt.

Die Stimmenpräsenz betrug 86,6 %. Die Mitgliederversammlung hatte folgenden Ablauf:

• Bericht des Vorsitzenden

Der Bericht des VPI-Vorsitzenden über die Arbeit der VPI seit der Jahresmitgliederversammlung von 2006 ist auf Seiten 18 bis 21 dieses Jahresberichts abgedruckt.

• Kassenbericht

Der Bericht über die am 22.-23.02.2007 durch Mitarbeiter der Deutschen BP AG durchgeführte Kassenprüfung der VPI für das Jahr 2006 enthielt keine Beanstandungen.

• Entlastung des Vorsitzenden

Die Mitgliederversammlung erteilte dem Vorsitzenden einstimmig Entlastung.

• Änderung der Satzung

Die Mitgliederversammlung beschloss die vom Beirat aufgrund der Veränderungen des Umfeldes vorgeschlagenen Satzungsänderungen. Der neue Satzungstext findet sich auf der Website der VPI.

• Neufestsetzung der Mitgliedsbeiträge ab 01.07.2007

Die Mitgliederversammlung setzte die Mitgliedsbeiträge für das Jahr 2008 und zeitanteilig bereits für das 2. Halbjahr 2007 wie folgt neu fest:

Grundbeitrag

1.500,00 EUR pro Jahr

Wagenbezogene Beiträge

8,00 EUR je Kesselwagen/Jahr
4,80 EUR (in 2008: 5,60 EUR) je sonstigen Güterwagen/Jahr

Verlader erhalten auf den wagenbezogenen Beitrag der VPI eine Ermäßigung von 75 %.

Zusätzlich ist der wagenbezogene UIP-Beitrag von derzeit 3,25 EUR je Güterwagen/Jahr zu zahlen.

• Vortrag von Professor Dr. Karsten Otte, Bundesnetzagentur:

„Die diskriminierungsfreie Nutzung der deutschen Eisenbahninfrastruktur: Theorie und Praxis“

Der leicht überarbeitete Redetext ist auf den Seiten 22 bis 29 dieses Jahresberichts abgedruckt.

• Sonstige Informationen

Die Jahresmitgliederversammlung 2008 findet am 6. Juni 2008 in Erfurt statt.

Beirat

Der Beirat traf sich am 19. April 2007 in Hamburg zu einer Sondersitzung, um über die vom Geschäftsführenden Ausschuss beschlossenen Vorschläge einer Reihe von Satzungsänderungen und einer Neufestsetzung der Mitgliedsbeiträge zu beraten. Über die vom Beirat verabschiedeten Vorschläge musste dann die Jahresmitgliederversammlung 2007 entscheiden.

Die 117. ordentliche Sitzung des Beirates fand am 31. Mai 2007 in Kassel statt. Darin befasste sich der Beirat unter anderem mit folgenden Punkten:

- Ablauf der Jahresmitgliederversammlung 2007
- Arbeit des Geschäftsführenden Ausschusses
- Arbeit der Technischen Kommission
- Railion/VPI-Steuerungsgruppe
- Internationale Arbeit
- Öffentlichkeitsarbeit
- VPI-Budget für das Jahr 2008

Geschäftsführender Ausschuss

Der Geschäftsführende Ausschuss der VPI kam im Jahr 2007 zu insgesamt drei Sitzungen in Hamburg zusammen, und zwar am 15. Februar, 19. April und 26. November.

Arbeitsschwerpunkte waren:

- Änderung der VPI-Satzung
- VPI-Mitgliedsbeitrag
- Technischer Koordinator
- VPI-Instandhaltungsleitfaden
- Fachtechnische Begutachtung von Fahrzeuginstandhaltungswerken
- EBA-Allgemeinverfügung zur Radsatzinstandhaltung
- Güterwagenlärm
- Servicevertragsverhandlungen mit Railion
- Nutzungsausfallentschädigung gemäß AVV
- AVV-Forum
- Fahrzeugeinstellungsregister
- Fahrzeugreferenzdatenbank

4.3 Technische Kommission

Die Technische Kommission der VPI tagte am 3. Mai in Zug/Schweiz und am 15. November in Köln. Sie behandelte unter anderem folgende Themen:

- Unterwegsreparaturen nach Einführung des AVV
- Ermittlung der Laufleistung von Güterwagen
- Technische Weiterentwicklung der Verbundstoffbremssohlen
- Entwicklung des Eisenbahn-Gefahrgutrechts
- Technische Normung
- Internationale Arbeit der UIP
- EBA-Allgemeinverfügung zur Radsatzinstandhaltung
- VPI-Instandhaltungsleitfaden
- Strukturreform der Technischen Kommission

Die Ergebnisprotokolle der Sitzungen der Technischen Kommission können auf der VPI-Website im geschlossenen Mitgliederbereich eingesehen werden.

4.4 Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe „Instandhaltungsleitfaden“

Das Team erstellte in intensiver Einzel- und Gruppenarbeit den VPI-Instandhaltungsleitfaden, dessen erste Ausgabe im Juni 2007 erschien. Im Anschluss daran erfolgte eine umfassende Überarbeitung des Leitfadens, die im Februar 2008 zur zweiten Ausgabe führte.

Sicherheitstechnischer Arbeitskreis

Der Sicherheitstechnische Arbeitskreis hatte seine 1. Sitzung am 28. November 2007 in Salzgitter. In ihm sind neben den Wagenhaltern und Werkstätten aus dem Bereich der VPI Deutschland auch Experten des VPI Österreich und des VAP Schweiz sowie die Railion Deutschland vertreten. Hauptaufgabe des Arbeitskreises ist ein ständiger Erfahrungsaustausch auf dem Gebiet der Sicherheitstechnik und Instandhaltung von Güterwagen. Die Ergebnisse und Vorschläge des Arbeitskreises fließen in die Fortentwicklung des VPI-Instandhaltungsleitfadens ein.

Arbeitsgruppe „Mietbedingungen“

In mehreren Sitzungen versuchte die Arbeitsgruppe „Mietbedingungen“, die sich aus Vertretern der Waggonvermieter und ihrer Kunden zusammensetzte, eine gemeinsame Empfehlung zur Anpassung der Güterwagen-Mietbedingungen an das veränderte rechtliche Umfeld des Allgemeinen Vertrages für die Verwendung von Güterwagen (AVV) zu erreichen. Wenngleich eine solche von allen Beteiligten akzeptierte Empfehlung nicht zustande kam, zeigten die intensiv geführten Diskussionen, dass die mit VPI-Rundschreiben Nr. 6/2006 vorgeschlagenen Vertragsklauseln zum großen Teil sowohl von Vermietern als auch von Mietern als angemessene Basis angesehen werden. Das schließt individuelle Regelungen nicht aus.

Arbeitsgruppe „Ersatzteilmanagement“

Die Arbeitsgruppe analysierte den Bedarf an einer Zusammenarbeit von Wagenhaltern und Reparaturwerken zur Optimierung der Ersatzteilversorgung – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der neuen AVV-Regelungen. Für Halter, die über kein eigenes flächendeckendes Versorgungsnetz verfügen, bot sich ein solcher Weg an. Noch in 2007 entstand ein entsprechender Organisationsverbund der interessierten Firmen.

4.5 UIP-Kongress

Alle drei Jahre findet ein Kongress der UIP statt. Am 21. September 2007 war es wieder soweit. Unter dem Motto „Relaunch Rail Freight“ kamen in Cannes-Mandelieu über 200 Vertreter aus allen Bereichen des Schienengüterverkehrs zusammen und behandelten in vier mit hochrangigen europäischen Experten besetzten Panels folgende grundsätzlichen Themen des internationalen Eisenbahn-Gütertransports:

- Die technischen Rahmenbedingungen
- Die Schlüsselrolle des Wagenhalters
- Die neuen Gestaltungsmodelle
- Die Bedürfnisse des Marktes

Die einzelnen Referate und Statements befassten sich unter anderem mit den Aufgaben der Europäischen Eisenbahn-Agentur, den Interoperabilitätsanforderungen einschließlich der Fahrzeug-Referenzsysteme, den Pflichten des Wagenhalters, dem Einzelwagenverkehr, den wirtschaftlichen Aspekten des Schienengüterverkehrs und schließlich den Zukunftsprognosen.

Ein ausführlicher Bericht über den UIP-Kongress findet sich im UIP-Newsletter Nr. 1/2008 auf der UIP-Website (www.uiprail.org).

Aktivitäten des Verbandes



4.6 Vertretung in nationalen Arbeitsgremien

Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Sitzungstermine 2007
4.6.1 Deutsche Bahn AG / Railion Deutschland AG		
Steuerungsgruppe	Hüllen (VTG), Mansbart (GATX), Zechendorf (TWA), Wirtgen (VTG), Traumann (VPI)	15.03.07 09.05.07 29.05.07
4.6.2 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)		
Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB)	Kogelheide (GATX), Ziesmer (VTG)	21./22.03.07 03./04.09.07
Ad-hoc-Gruppe „Lärminderung im Schienengüterverkehr“	Hahne (TWA), Kogelheide (GATX), Wirtgen (VTG), Traumann (VPI)	11.09.07 01.10.07
4.6.3 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)		
Jahresgespräch	Hahne (TWA), Hüllen (VTG), Kogelheide (GATX), Lohmeyer (VTG), Wirtgen (VTG), Traumann (VPI)	13.12.07
Arbeitskreis „Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen“	Kogelheide (GATX), Wirtgen (VTG), Traumann (VPI)	01.06.07 12.07.07
Arbeitsgruppe „GGVSE/RID“	Kogelheide (GATX), bis 2007 Lauhoff (Chemion), ab 2008 Henrich (Evonik), Sadowski (Ermewa), Schmiers (BASF), Ziesmer (VTG)	30.05.07 29.11.07
4.6.4 Deutsches Institut für Normung (DIN)		
Beirat des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN	Hüllen (VTG)	24.04.07 14.11.07
FSF-Arbeitsausschuss NA 087 04-01 AA „Festigkeit“	Böttcher (ERR)	07.11.07 19.12.07
FSF-Arbeitsausschuss NA 087 09-01 AA „Grundlagen Fertigungstechnologien“	Gassmann (SRS), Perrey (VTG)	6 Sitzungen
FSF-Arbeitsausschuss zu CEN/TC 256 PTA „Buffers and Draw Gear for Rolling Stock“	Böttcher (ERR)	12.12.07
Beirat des Normenausschusses Tankanlagen (NA TANK) im DIN	Kogelheide (GATX)	17.10.07
4.6.5 Sonstige		
DGMK-Projekt 668 „Dichtheit von Eisenbahnkesselwagen“	Kogelheide (GATX), Ziesmer (VTG)	30.01.07 11.09.07
DGZfP-Fachausschuss „Zerstörungsfreie Prüfung im Eisenbahnwesen“	Dr. Hecht (BASF)	23.01.07 30.05.07 20.09.07 11.12.07



4.7 Vertretung in internationalen Arbeitsgremien

Arbeitsgruppe/Gremium	VPI-Vertreter	Sitzungstermine 2007
4.7.1 Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP)		
Generalversammlung	Hüllen (VTG)	20.09.07
Direktionskomitee	Dr. Fischer (VTG)	23.03.07 20.09.07
Management Committee	Dr. Fischer (VTG), Hüllen (VTG), Mansbart (GATX), Lohmeyer (VTG)	22.03.07 04.07.07 20.09.07
Ausschuss „Untergestell“	Hahne (TWA), Kogelheide (GATX), Wirtgen (VTG)	31.03.07 19.09.07
Ausschuss „Aufbauten“	Kogelheide (GATX), Schulte-Zweckel (RSM-Group), Ziesmer (VTG)	19.04.07 12.10.07
4.7.2 UIC/ERFA/UIP		
Gemeinsames Komitee des AVV	Lohmeyer (VTG)	29.03.07 21.06.07 09.10.07
4.7.3 Europäisches Komitee für Normung (CEN)		
CEN/TC 256/PTA Buffers and Draw Gear	Böttcher (ERR)	20.-22.03.07 09./10.05.07
CEN/TC 256/PTA Bogies	Scholdan (ELH)	9 Sitzungen
CEN/TC 256/PTA Vehicle Marking	Ullrich (GATX)	18.09.07
4.7.4 Zwischenstaatliche Organisationen		
Gemeinsame Tagung RID/ADR	Kogelheide (GATX)	26.-30.03.07 11.-21.09.07
RID-Fachausschuss	Kogelheide (GATX)	19.-23.11.07
RID-Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“	Kogelheide (GATX)	14./15.06.07
ERA-Arbeitsgruppe „Certification of Maintenance Workshops“	Weise (WLS)	8 Sitzungen
ERA-Arbeitsgruppe „Revision of TSI Wagon“	Wirtgen (VTG)	02./03.10.07 18./19.12.07
EU-Arbeitsgruppe „Keeper“	Lohmeyer (VTG), Wirtgen (VTG)	24.01.07 20.03.07 02.05.07 24.05.07 08.10.07
OTIF-Fachausschuss für technische Fragen	Wirtgen (VTG)	31.01.07 10./11.04.07 20./21.06.07 19./20.11.07



5.1 Jürgen Hüllen, VTG AG

Meine Damen und Herren,

ich möchte Ihnen nun über die Aktivitäten der VPI seit unserer Mitgliederversammlung im vergangenen Jahr in Bamberg berichten. Dabei werde ich zunächst auf die internationale Arbeit eingehen.

1. Internationale Arbeitsschwerpunkte

EU und OTIF

Für die europäische Eisenbahnpolitik und das europäische Eisenbahnrecht ist nicht nur die EU in Brüssel zuständig. Vielmehr gehört insbesondere das internationale Eisenbahntrecht zur Domäne der OTIF, der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr, die ihren Sitz in Bern hat.

Sie zählt derzeit 42 Mitgliedstaaten, davon 23 EU-Staaten. Die EU hat daher ein besonderes Gewicht in der OTIF, aber die OTIF ist dennoch kein verlängerter Arm der EU. Das hat sich gerade im letzten Jahr deutlich gezeigt. Denn nach Auffassung der EU sind Teile des von der OTIF beschlossenen und am 1. Juli 2006 in Kraft getretenen neuen COTIF 1999 mit dem EU-Recht nicht kompatibel. Das betrifft unter anderem die technischen Anhänge des COTIF, die für die Halter von Eisenbahnfahrzeugen erhebliche Bedeutung haben. EU und OTIF sind jetzt – übrigens mit Beteiligung der UIP – dabei, die technischen Vorschriften einander anzupassen. Den Luxus unterschiedlicher Regelungen in Europa können wir uns nicht leisten!!

ERA

Die EU verfolgt vor allem das Ziel, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt zu schaffen. Durch den Wettbewerb zwischen den Bahnen sollen die Leistungen der Schiene verbessert und ihr Anteil am gesamten Verkehrsmarkt spürbar erhöht werden. Neben der grundlegenden Eisenbahnrichtlinie 91/440 sind hier als weitere wichtige Eckpfeiler der EU-Eisenbahnpolitik die Interoperabilitätsrichtlinien und die Sicherheitsrichtlinie zu nennen. Damit einher gehen viele Detail- und Ausführungsvorschriften, die ein Einzelner kaum noch überschauen kann. Allein die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Eisenbahnwesen (TSI) füllen Tausende von Seiten. Mit der Fortentwicklung der TSI und mit sonstigen, vor allem die Eisenbahnsicherheit betreffenden Aufgaben ist die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA) betraut. Sie hat ihren Sitz in Valenciennes bei Lille in Nordfrankreich und beschäftigt mittlerweile rund 100 Mitarbeiter. Eine stattliche Anzahl von Arbeitsgruppen befasst sich

mit den verschiedenen Themen des Schienengüterverkehrs. Die UIP nimmt in einzelnen Arbeitskreisen die Interessen der Privatgüterwagenseite wahr. Dies gilt vor allem für die Arbeiten, die das Fahrzeugregister und die Werkstattzertifizierung betreffen.

In der ERA-Arbeitsgruppe „Zertifizierung der Instandhaltungswerke“ wirkt Herr Weise als Vertreter von UIP/VPI und Repräsentant der privaten Werke unmittelbar mit. Auf der VPI-Informationsveranstaltung vor 5 Wochen in Neu-Isenburg hat er über die Ziele der Arbeitsgruppe informiert: Die Werke sollen in ganz Europa nach einheitlichen Kriterien zertifiziert und anerkannt werden. Die Grundlagen einer ERA/EU-Zertifizierung wurden bereits in einem Masterdokument erarbeitet. Im Herbst 2007 soll daraus eine Empfehlung der ERA an die EU-Kommission werden. Die Hauptpunkte des Papiers betreffen Umfang und Ausführung der Zertifizierung sowie die gegenseitige Anerkennung. Ein über ganz Europa verteiltes Netz zertifizierter Instandhaltungswerke, die für Revisionen an international eingesetzten Güterwagen zugelassen sind, ist für den Schienengüterverkehr von großer Bedeutung. Dafür kämpfen UIP und VPI schon seit Jahrzehnten. Wenn alles gut geht, wird dieses Ziel in zwei Jahren endlich erreicht sein.

Die ERA-Arbeitsgruppe „Fahrzeugregister“ hat der EU-Kommission bereits Ende Juli vergangenen Jahres ihre Empfehlung vorgelegt. Als UIP/VPI konnten wir nach langen Diskussionen erreichen, dass die Eintragung des Wageneigentümers in das Register nur optional erfolgt. Dies entspricht vor allem dem Wunsch der finanzierenden Banken. Sie sind zwar häufig juristische Eigentümer, müssen als solche aber nicht in das Fahrzeugregister eingetragen werden. Dadurch ist klar gestellt, dass sie eisenbahnrechtlich weder Pflichten noch Rechte haben.

Damit wurde ein unnötiges Finanzierungshindernis beseitigt. Seit Anfang dieses Jahres gibt es beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein so genanntes Fahrzeugeinstellungsregister, in das zunächst nur die neu zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge und in einem weiteren Schritt auch die Bestandswagen eingetragen werden. Obwohl die EU-Kommission die Empfehlung der ERA noch nicht verabschiedet hat, gehen wir davon aus, dass sich das EBA beim Register schon jetzt an den Vorgaben der ERA-Empfehlung orientiert und daher auch nicht die Eintragung des Wageneigentümers verlangt.

Keeper / Wagenhalter

Von geradezu existentieller Bedeutung für die Privatgüterwagenbranche ist die gesetzliche Verankerung des Wagenhalters. Die europäischen Eisenbahnrichtlinien haben bislang nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastruktur-

betreiber im Blick und enthalten keine Vorschriften über den reinen Fahrzeughalter.

Die EU-Kommission hat diese Lücke inzwischen erkannt – nicht zuletzt als Folge vieler Gespräche und Workshops mit der UIP. Solange die Privatwagenhalter ihre Güterwagen bei einem EVU einstellen mussten, fehlte es ihnen an einer eisenbahnrechtlich eigenständigen Position. Mit Aufhebung des RIP und Wegfall der Einstellungspflicht haben Privatgüterwagen und Bahnwagen formal den gleichen rechtlichen Status. Damit stehen auch ihre Halter eisenbahnrechtlich auf einer Stufe. Das spiegelt sich im neuen COTIF und auch im deutschen Eisenbahnrecht wider. Das EU-Recht hinkt in dieser Hinsicht hinterher. Daher hat die Generaldirektion Energie und Verkehr (DG TREN) der EU-Kommission im vergangenen Herbst hierzu eine neue Arbeitsgruppe eingesetzt. In ihr sind die nationalen Aufsichtsbehörden, die Bahnverbände und die UIP vertreten. Ihre Aufgabe ist es, eine eindeutige, praktikable Halterdefinition zu finden und sich über die öffentlich-rechtlichen Pflichten des Halters zu verständigen.

Die Vorschläge der Arbeitsgruppe sollen bei der anstehenden Novellierung der Eisenbahnrichtlinien berücksichtigt werden. Strittig ist noch, ob die Eintragung des Halters im Fahrzeugregister konstitutiv, also letztlich maßgeblich sein soll. Ebenfalls noch in der Diskussion ist die Frage, ob die vorbeugende Instandhaltung eines Eisenbahnfahrzeugs ausschließlich in den Verantwortungsbereich des Halters fällt. Schließlich muss noch geklärt werden, ob ein Halter zertifiziert werden muss und nach welchen Kriterien eine allgemein anerkannte Zertifizierung zu erfolgen hat. Wir haben zwar den Eindruck, dass eine Einigung der Arbeitsgruppe kurz bevorsteht, aber über Details muss sicher bis zuletzt gerungen werden. Der erwähnte Vorschlag der ERA für das nationale Fahrzeugregister enthält übrigens sowohl eine Halterdefinition als auch die Festlegung der Instandhaltungsverantwortlichkeit des Halters. Der ERA-Vorschlag deckt sich insoweit mit den Vorschlägen der UIP in der EU-Arbeitsgruppe. Mit einer Entscheidung der EU-Kommission ist demnächst zu rechnen.

Sonstige Themen

Wenn das Halterthema hoffentlich demnächst geklärt sein wird, so bleiben doch noch genügend andere Fragen zu den künftigen Rahmenbedingungen für den Einsatz unserer Eisenbahngüterwagen offen. Viele Themen werden auf nationaler und internationaler Ebene behandelt. Als Beispiele nenne ich hier

- Inbetriebnahmegenehmigung neuer Güterwagen nach TSI
- Wagenreferenzdatenbank nach TAF-TSI

- Technische Normung im Eisenbahnwesen
- Telematik
- Eisenbahn-Gefahrgutrecht
- Lärminderung beim Einsatz von Güterwagen

2. Nationale Arbeitsschwerpunkte

Lärm

Das Lärmproblem beim Schienengüterverkehr hat in jüngster Zeit viele politische Aktivitäten ausgelöst. Vor allem im Rheintal kämpfen Kommunalpolitiker und Bürgerinitiativen für schnelle Lösungen.

Auch die EU-Kommission arbeitet intensiv an Programmen zur Minderung des Verkehrslärms und dabei nicht zuletzt der Geräuschemissionen von Eisenbahngüterwagen. Bundesverkehrsminister Tiefensee hat Anfang Februar einen Aktionsplan für Lärmschutz vorgestellt. Danach will der Bund finanzielle Mittel zur Umrüstung der Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen zur Verfügung stellen, um auf diese Weise den Lärm an der Quelle zu bekämpfen. UIP und VPI unterstützen die Umrüstung der Güterwagen, soweit dabei eines nicht aus dem Blick gerät: Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Denn es wäre keinem geholfen, wenn die Kosten einer Umrüstung den Transport mit der Eisenbahn verteuerten und der Güterverkehr sich auf weniger umweltfreundliche Verkehrsträger verlagerte.

UIP und VPI setzen sich daher mit aller Kraft dafür ein, dass Forschung und Entwicklung für eine technisch effektive, zugleich aber finanziell tragbare Lösung des Lärmproblems verstärkt werden. Derzeit ist die Umrüstung der Wagen mit K-Sohlen die einzige zur Verfügung stehende Lösung. Sie erfordert einen Umbau der gesamten Bremsanlage und kostet pro Wagen rd. 4500,- EUR. Das sind für die rd. 50.000 Privatgüterwagen der Mitgliedsfirmen unseres Verbandes allein Umrüstkosten von über 220 Mio. Euro. Höhere Folgekosten sind hierbei nicht berücksichtigt; sie sind wegen fehlender Langzeiterfahrung auch noch gar nicht genau bekannt. Mit dem gesamten Eisenbahnsektor sind wir uns einig, dass der Schienengüterverkehr zusätzliche Kosten für lärmindernde Maßnahmen nicht verkraften kann, ohne Marktanteile insbesondere an die Straße zu verlieren. Die Umrüstung vorhandener Güterwagen muss daher vollständig mit staatlichen Mitteln finanziert werden. Der Sektor leistet seinen Beitrag bereits dadurch, dass er sowohl bei neuen als auch bei umgerüsteten Güterwagen höhere Betriebs- und Folgekosten trägt.

Wir hoffen und setzen uns dafür ein, dass durch technische Weiterentwicklungen die Kosten sinken – und zwar sowohl die Umrüstungs- als auch die Folgekosten.

Intensivierung der Zusammenarbeit mit anderen Verbänden

Gerade bei politischen Themen wie dem Lärmschutz ist es wichtig, dass wir uns in der Öffentlichkeit Gehör verschaffen. Auf europäischer Ebene haben wir uns daher als UIP mit anderen Verbänden des Bahnsektors zusammengetan und das „House of Rail“ als gemeinsame Plattform für eisenbahnpolitische Aktionen in Brüssel gegründet. In Deutschland verstärken wir als VPI unsere Zusammenarbeit z.B. mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS), dem Netzwerk Privatbahnen und anderen dem Schienengüterverkehr nahe stehenden Verbänden.

Öffentlichkeitsarbeit der VPI

Die VPI selbst wird ihren Außenauftritt durch Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit verstärken. Erste äußere Zeichen sind der neue Folder, der vor allem Dritten die Ziele und Aufgaben der VPI verdeutlichen will, und das neue Logo, das die Nähe des Verbandes zur Schiene und die bedeutsame Rolle der Wagenhalter neben der Traktion und der Infrastruktur symbolisieren soll.

Der Schienengüterverkehr hat im vergangenen Jahr einen erfreulichen Aufschwung genommen. Sein Anteil am modal split nähert sich in Deutschland wieder der 20%-Marke. Der Schiene werden weitere Zuwächse in den kommenden Jahren prophezeit. Viel verdanken wir dabei der guten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Der Schienensektor muss diese Chance nutzen und weiter an der Beseitigung der technisch-betrieblichen und rechtlich-bürokratischen Hindernisse arbeiten.

Instandhaltungsregelwerk der VPI

Aus Sicht der VPI gilt es vor allem, die Position der unabhängigen Wagenhalter zu stärken. Ihre Wagen stehen allen Verladern und allen Bahnen zur Verfügung, sofern bestimmte Spielregeln eingehalten werden. Am 30. Juni dieses Jahres werden die Einstellungsverträge mit Railion Deutschland beendet sein. Dann gelten bei fast allen Bahnen und für fast alle Eisenbahngüterwagen die Bestimmungen des Allgemeinen Vertrages für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Der AVV bringt dem Wagenhalter einerseits eine größere Unabhängigkeit, andererseits aber auch mehr eigene Verant-

wortung. So sind für ihn zwar nicht mehr die Vorschriften der einstellenden Bahn verbindlich. Dafür muss er nun nachweisen, dass er für seine Wagen über ein wirksames Instandhaltungssystem verfügt und dieses auch anwendet. Wie Sie vielleicht wissen, haben 6 Fachleute aus VPI-Mitgliedsfirmen in mühevoller Arbeit einen Leitfaden für ein Basisregelwerk zur Instandhaltung von Eisenbahngüterwagen erstellt. Dieses Regelwerk ist auf die Bedürfnisse der bisherigen Privatgüterwagen abgestellt. Es erhebt nicht den Anspruch, für jeden einzelnen Wagen die optimalen Instandhaltungsvorgaben zu liefern. Es kann auch nicht den einzelnen Wagenhalter von seiner Verantwortung entbinden, das für seine Wagen erforderliche Instandhaltungssystem zu etablieren. Es kann ihm dabei aber eine große Hilfe sein.

Der Geschäftsführende Ausschuss der VPI hat beschlossen, dass VPI-Mitglieder den VPI-Leitfaden für 200 EUR und Dritte für 1.000 EUR erwerben können. In dem Entgelt sind auch die in diesem Jahr noch zu erwartenden Updates enthalten. Die genauen Bezugsmöglichkeiten und -bedingungen werden wir Ihnen in der nächsten Woche durch ein entsprechendes VPI-Rundschreiben mitteilen. Sofort danach können Sie diesen Leitfaden von uns erwerben.

Unterwegsreparaturen

Die neue Unabhängigkeit zwingt die Wagenhalter auch dazu, mit eigenen Mitteln dafür zu sorgen, dass bei Unterwegsreparaturen die erforderlichen Ersatzteile zur Verfügung stehen. Innerhalb der VPI hat sich daher eine Arbeitsgruppe mit der Realisierung eines künftigen Ersatzteilmanagements für kleinere Wagenhalter befasst. Die bisherigen Ergebnisse wurden auf der AVV-Informationsveranstaltung am 25. April in Neu-Isenburg vorgestellt.

Service-Verträge

Wir müssen alle Möglichkeiten wahrnehmen, den wachsenden Anforderungen an die Wagenhalter gerecht zu werden. Wir sollten dabei nicht von vornherein auf die Unterstützung einzelner Bahnen verzichten, ohne uns allerdings in neue, den freizügigen Wageneinsatz behindernde Abhängigkeiten zu begeben. Die VPI ist derzeit in Verhandlungen mit Railion über ein Service-Paket, das mehrere Module enthält:

- Unterwegsreparaturen
- An- und Verkauf von Radsätzen
- Bearbeitung von Schadfällen
- Wagendatenbank
- Zertifizierung von Werken in der Übergangsphase

Wir wollen uns mit Railion auf einen Rahmen für die in Frage kommenden Dienstleistungen verständigen; die Details bleiben dann den Individualvereinbarungen der interessierten Wagenhalter vorbehalten. Hierzu hat es noch in dieser Woche eine Diskussion im Steuerkreis VPI-Railion gegeben. Den Railion-Vorschlag konnten wir nicht akzeptieren; der Gegenvorschlag der VPI wurde von Railion zurückgewiesen. Es werden weitere Gespräche stattfinden, um hoffentlich eine für beide Seiten akzeptable Lösung zu finden. In der Übergangszeit, d.h. ab 1.7.2007 bis 30.9.2007 haben wir ein Moratorium vereinbart.

Veränderung der internen VPI-Struktur / Satzung

Vielzahl und Bedeutung der Themen haben den Geschäftsführenden Ausschuss der VPI veranlasst, die Arbeitsstrukturen des Verbandes zu überdenken. Der Beirat hat die Vorschläge des Geschäftsführenden Ausschusses im Wesentlichen gutgeheißen. Wir haben unsere Mitglieder mit Rundschreiben Nr. 3/2007 vom 24.04.2007 darüber informiert. Hier noch einmal in Kürze die geplanten Maßnahmen:

- Verschlankeung der Technischen Kommission mit dem Ziel, eine größere Effizienz zu erreichen.
- Über die Zusammensetzung der Technischen Kommission entscheidet nach wie vor der Beirat.
- Nur die Ernennung des Vorsitzenden der Technischen Kommission soll – wegen der Notwendigkeit einer vertrauensvollen Zusammenarbeit – dem VPI-Vorsitzenden vorbehalten bleiben.
- Die Technische Kommission soll künftig direkt dem Geschäftsführenden Ausschuss berichten – dem eigentlichen Steuerungsorgan der VPI. Das bedeutet, dass die Technische Kommission in Zukunft keinen eigenen Organstatus mehr hat.
- Die Technische Kommission soll mindestens einmal im Jahr eine für alle offene Informationsveranstaltung zu technischen Fragen organisieren. Im Übrigen ist vorgesehen, dass zu Einzelthemen verstärkt Unterarbeitsgruppen eingesetzt werden.
- Zur Koordinierung der gesamten technischen Arbeit der VPI soll ein technischer Koordinator als Vollzeitkraft eingestellt werden. Diese Maßnahme halten wir für erforderlich, um den wachsenden Anforderungen des Verbandes bei der Behandlung technischer Themen künftig gerecht werden zu können. Die geplanten Maßnahmen verlangen einige Satzungsänderungen, über die heute beschlossen

werden soll. Sie erfordern aber auch eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge. Der Geschäftsführende Ausschuss hat hierzu mehrere Varianten untersucht und sich dann auf ein Modell verständigt, das auch die volle Zustimmung des Beirates gefunden hat. Es liegt der heutigen Mitgliederversammlung zur Beschlussfassung vor.

3. Sonstige Aktivitäten

Ich bin in meinen bisherigen Ausführungen auf die wesentlichen Aktivitäten der VPI in den vergangenen 12 Monaten eingegangen. Es wird erkennbar, dass zunehmend internationale, d.h. europäische Themen im Fokus stehen. Weitere Arbeitsschwerpunkte finden Sie in unserem Jahresbericht 2006, der in der letzten Woche versandt wurde. Sicherlich haben Sie wahrgenommen, dass dieser Jahresbericht ebenfalls neu gestaltet ist. Aufgabe der VPI ist es, sowohl die Einzelthemen als auch das Ganze im Blick zu behalten. Hierzu bedarf es mit zunehmender Tendenz der ehrenamtlichen Unterstützung durch unsere Mitgliedsfirmen, denen ich an dieser Stelle für ihre Leistungen für die VPI ausdrücklich danken möchte.

Meine Damen und Herren, wir sind sicher, dass sich die Veränderungen, die sich in der letzten Zeit im Schienengüterverkehr vollzogen haben bzw. noch vollziehen werden, die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Schiene weiter erhöhen. Dabei wird es von großer Bedeutung sein, das komplexe System Schiene zu vereinfachen. Hieran müssen alle am Schienengüterverkehr Beteiligten ein massives Interesse haben. Der P-Wagen ist nach wie vor der Motor, der den Wettbewerb auf der Schiene antreibt. Gleichzeitig profitiert er auch von der Renaissance der Schiene, die seit einiger Zeit zu beobachten ist. Die Privatwagenhalter entlasten nicht nur Verladern und Eisenbahnverkehrsunternehmen von Investitionen in modernes Wagenmaterial. Sie bilden letztendlich auch die Grundlage für den Markteintritt privater EVUs und sind Basis für das weitere Marktwachstum des Schienengüterverkehrs in Europa.

>> 5.2 Prof. Dr. Karsten Otte, Bundesnetzagentur

I. Ausgangssituation, Eckdaten, Auftrag, symmetrische Regulierung

Natürliche Monopole nutzen Infrastrukturen, die nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand duplizierbar sind. Deshalb muss ihre Nutzung frei sein, der Zugang zu ihnen offen stehen. Jüngster Bereich der Regulierung von Netzwirtschaften ist daher der **Eisenbahnmarkt**. Hierzu möchte ich einen Ausblick auf die derzeitige Wettbewerbssituation in Deutschland unter Einbeziehung des europäischen Schienenverkehrs und auf die aus Sicht der Bundesnetzagentur umzusetzenden Forderungen geben.

Das **Recht auf diskriminierungsfreien Infrastrukturzugang** besteht im Bundesrecht bereits seit 1993 mit dem **Eisenbahnneuordnungsgesetz**. Darin enthalten war das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz.

Im Jahre 2002 schuf der Gesetzgeber im Rahmen des **Zweiten Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes** ein umfassendes **Zugangsrecht auch zu Serviceeinrichtungen**. Das primäre Ziel war, die bestehenden öffentlichen Schienennetze der Eisenbahnen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich zu öffnen und den Wettbewerb unter mehreren Eisenbahnunternehmen auf einem Netz oder auf einzelnen Strecken zu ermöglichen. Dies soll nicht zuletzt **Chancengleichheit** für alle Eisenbahnunternehmen schaffen.

Das **Dritte und Vierte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften** im vergangenen Jahr diente insbesondere der vollständigen Umsetzung des sog. Europäischen „Ersten Eisenbahnpaketes“. **Erklärte Ziele** des europäischen wie deutschen Gesetzgebers sind, ein **attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene** zu gewährleisten sowie einen **wirksamen und unverfälschten Wettbewerb** bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen sicherzustellen.

Für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ist seit dem 1. Januar 2006 die **Bundesnetzagentur** verantwortlich.

Der Bundesnetzagentur obliegt gemäß § 14b AEG die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen und gegen festgestellte und zukünftige Verstöße Maßnahmen zu ergreifen.

Die Bundesnetzagentur überwacht insbesondere die diskriminierungsfreie Benutzung der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betriebenen **Schienenwege und Serviceeinrichtungen** durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Ebenso überprüft sie die diskriminierungsfreie Erbringung der von den Eisenbahnunternehmen in ihrem Geschäftsbereich angebotenen **Dienstleistungen**. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Erstellung des Netzfahrplans und der Entscheidungen über die **Zuweisung von Zugtrassen**. Über beabsichtigte Entscheidungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Zuweisung von Zugtrassen innerhalb oder außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans abzulehnen, ist die Bundesnetzagentur vorab zu informieren. Sie kann einer beabsichtigten ablehnenden Entscheidung eines Schienenwegbetreibers innerhalb gewisser Fristen, die teilweise lediglich einen Arbeitstag betragen, widersprechen.

- Nach Einschätzung der Bundesnetzagentur gibt es unter Berücksichtigung der seit April 2005 gültigen Rechtslage ca. 350 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie ca. 900 öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die der Regulierung unterliegen und auskunftspflichtig sind.
- Längst nicht alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben bereits Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) bzw. Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) erstellt. Die Unternehmen erstellten 92 SNB und 81 NBS.
- Das deutsche Schienennetz verfügt über eine Gesamtlänge von mehr als 45.000 km, davon sind rund 55 Prozent nicht elektrifiziert. In diesem Wert sind auch bereits alle erfassten Serviceeinrichtungen, inklusive ca. 370 Gleisanschlüsse berücksichtigt.
- Insgesamt gab es in Deutschland rund 8.700 Serviceeinrichtungen.
- Die größten Umsätze erzielen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit den Entgelten für die Nutzung von Trassen, Personenbahnhöfen und Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme. Dem Gesamtumsatz aus Serviceeinrichtungen in Höhe von 1,2 Milliarden Euro stand ein Umsatz bei Trassenentgelten von 3,8 Milliarden Euro gegenüber.

Wegen der gesetzlich vorgeschriebenen **symmetrischen Regulierung** wird das Ausmaß der für die nächsten Jahre anstehenden Regulierungsaufgaben schon anhand dieser nackten Zahlen deutlich.

Zu Beginn der Eisenbahnregulierung dominierten **Zugangsverfahren**. Konsequente Ahndung von Verstößen in fast 300 Verfahren seit 2002 und zahlreiche gewonnene Prozesse haben diese Problematik aber mittlerweile in den Hintergrund treten lassen, sei es, weil Trassenkonflikte durch ausreichende Alternativangebote verhindert werden konnten, sei es aus gewachsenem Respekt vor der Regulierungsbehörde.

Die **Arbeitsschwerpunkte** haben sich inzwischen **verlagert**. Im Rahmen ihrer Befugnisse hat die Bundesnetzagentur nunmehr bereits zweimal **Nutzungsbedingungen** einiger marktrelevanter Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen überprüft und teilweise beanstandet.

II. Beurteilung der Wirksamkeit des eisenbahnrechtlichen Instrumentariums

Die behördliche Möglichkeit, bereits auf sich abzeichnende, diskriminierende Verhaltensweisen von Eisenbahninfrastrukturbehörden reagieren zu können, erzeugt eine für alle Marktteilnehmer und die Regulierungsbehörde **vorteilhafte Situation**:

- Die Wettbewerber werden in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung gar nicht erst durch diskriminierendes Verhalten von Infrastrukturbetreibern gestört.
- Die Infrastrukturunternehmen werden vor den Folgen eines tatsächlich diskriminierenden Verhaltens geschützt, auch bleibt ihnen ein tiefer gehender Imageschaden erspart.
- Der gesamte Markt einschließlich der Investoren wird nicht durch diskriminierendes Verhalten verunsichert und in seiner Entwicklung dadurch zumindest nicht gebremst.
- Die Regulierungsbehörde kann durch kürzere Verfahrensdauer potentiell mehr Sachverhalte aufgreifen, wobei jedoch die von großen Infrastrukturbetreibern avisierte „Überregulierung“ in den kommenden Jahren kein realistisches Szenario darstellt.

Die Möglichkeit der **gesetzlichen Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit** von Entscheidungen der Regulierungsbehörde hat sich bewährt. Sie kann in deutlichem Umfang zu einer unmittelbaren Wirksamkeit der regulierungsbehördlichen Entscheidungen in der Praxis beitragen. Während bislang insbesondere die DB Netz AG allein durch Einlegen

eines **Widerspruchs** das praktische Wirksamwerden regulierungsbehördlicher Entscheidungen um einige Wochen, z. T. auch Monate hinausschieben konnte, ist dies heute nur noch mit einer gerichtlichen Entscheidung im sog. **Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes** möglich. Eine Verhaltensänderung, die etwa in einer höheren Akzeptanz behördlicher Entscheidungen liegen könnte, lässt sich bei der DB Netz AG in der Praxis bislang allerdings nicht erkennen.

Mit der Verpflichtung der Schienenwegsbetreiber, eine beabsichtigte ablehnende Entscheidung vorab der Regulierungsbehörde mitzuteilen, ist ein erster Schritt auf dem Weg zu **erhöhter Transparenz** allen Marktteilnehmern gegenüber getan. Weitere Schritte sollen folgen. Auch die übrigen mittelständischen und kleineren **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** sind verpflichtet, Nutzungsbedingungen aufzustellen und diese zu veröffentlichen. Die Bundesnetzagentur wird auch deren Nutzungsbedingungen auf die Vereinbarkeit mit dem geltenden Recht überprüfen. Mit ihr **abgestimmte verbandsseitige Musterbedingungen** können hier ein gangbarer Weg sein. Gespräche darüber werden geführt. Darüber hinaus werden **alle übrigen netzzugangsrelevanten Betreiberdokumente**, in denen insbesondere technische Netzzugangsbedingungen einseitig festgelegt werden, auf ihre Entsprechung mit den Vorschriften des Eisenbahnrechts geprüft. Nicht nur beim Zugang zu Schienenwegen ist die Bundesnetzagentur gehalten, „ein Ohr an der Schiene“ zu haben. Auch Betreiber von Werkstätten müssen grundsätzlich ganztägig unter bestimmten Voraussetzungen Zugang gewährleisten. Damit auch im Rahmen dieser Serviceeinrichtungen ein **wirksamer und unverfälschter Wettbewerb** sichergestellt ist, wird die Bundesnetzagentur verstärkt die vorhandenen rechtlichen und betrieblichen Bestimmungen untersuchen.

III. Problemfelder

1. Trassenbelegung, Kapazität

Unsere bislang gesammelten Erfahrungen belegen, dass die von den Europäischen Richtlinien geforderte Transparenz derzeit noch nicht vollständig von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen umgesetzt wurde. Zur Beurteilung der Nutzungskonflikte benötigt die Bundesnetzagentur

ausgesuchte Dateien und andere Unterlagen. Zurzeit werden bei Trassennutzungskonflikten die Infrastrukturdaten der konfliktbehafteten Streckenabschnitte einzeln angefordert. Eine **gesamthafte Beschreibung der Infrastruktur und der Trassenbelegung** der DB Netz AG ist bei der Bundesnetzagentur immer noch nicht vorhanden. Dies führt zu Verfahrensverzögerungen. Zudem tendieren Eisenbahnverkehrsunternehmen immer häufiger dazu, sehr kurzfristige Anträge auf Infrastrukturnutzung zu stellen, insbesondere im Güterverkehr (Ad-hoc-Verkehre). In diesen Fällen sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf schnelle Entscheidungen sowohl des Eisenbahninfrastrukturunternehmens als auch im Konfliktfall der Bundesnetzagentur angewiesen.

Es ist aus Sicht der Bundesnetzagentur unverzichtbar, dass alle Zugangsberechtigten **Kenntnis über die für die Zufahrt und die Nutzung einer Serviceeinrichtung vorhandene Infrastruktur** und die angebotenen Dienstleistungen besitzen. Anhand einer makroskopischen Gleisdarstellung muss es gelingen, dass jeder Marktteilnehmer eigenständig erkennen kann, inwieweit der Verkehrsträger Schiene als Transportweg rentabel ist.

Darüber hinaus muss gewährleistet sein, dass jeder Zugangsberechtigte über die **technischen Anforderungen der Infrastruktur** Kenntnis hat, so dass die Sicherheit auf der Schiene sowohl von Seiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens als auch vom Zugangsberechtigten und ein attraktives Verkehrsangebot erreicht werden.

2. Infrastrukturdaten über Qualität, Erhebungsproblem

Daten über die Netzqualität schließlich würden der Regulierungsbehörde ein verlässliches Urteil über die Angemessenheit der Entgelte erlauben. Die DB Netz AG hat es bislang abgelehnt, die notwendigen Daten herauszugeben. In gerichtlichen Auseinandersetzungen hat das VG Köln bislang die Auffassung vertreten, dass eine derartige Entscheidung wegen ihrer Komplexität kaum innerhalb des Verfahrens im einstweiligen Rechtsschutz getroffen werden könne. Die benötigten Daten würden auch einer Überprüfung des Trassen- und Anlagenpreissystems dienen.

Aufgrund ständiger Anpassungen der Infrastruktur wäre zudem ein regelmäßiger **Datenaustausch** zwischen der DB

Netz AG und der Bundesnetzagentur denkbar. Nach Einschätzung durch externe IT-Experten könnte dieser Austauschvorgang automatisiert ablaufen und würde nur geringsten Aufwand erzeugen. Basierend auf bisherigen Erfahrungen dürfte die DB Netz AG den Rechtsweg bei einer entsprechenden behördlichen Anordnung allerdings vollständig ausschöpfen.

3. Verdachtsunabhängige Marktbeobachtung

Im Jahr 2006 wurde mit der Marktbeobachtung bei den Eisenbahnunternehmen begonnen. Abgefordert wurden Informationen zum Berichtsjahr 2005. Dafür war es unerlässlich, durch Umfrage eine Primärdatenerhebung bei allen Marktteilnehmern im Schienenverkehrsmarkt durchzuführen.

Ausführlich wird die Bundesnetzagentur die Ergebnisse der Marktbeobachtung in ihrem Tätigkeitsbericht nach § 14b Abs.4 AEG dokumentieren. Der voraussichtlich in diesem Sommer abgeschlossene Bericht wird – wie gesetzlich vorgesehen – zunächst der Bundesregierung übersandt werden, die ihrerseits den Bericht, ggf. ergänzt um eine eigene Stellungnahme, unverzüglich dem Deutschen Bundestag zuleitet.

Die Bundesnetzagentur beabsichtigt, die Marktbeobachtung in den kommenden Jahren auszuweiten, um **differenzierte Aussagen zu Lage bzw. Fortschritt des Wettbewerbs, zur Leistungsqualität und zur Angemessenheit der erhobenen Entgelte** treffen zu können. Zudem ist es für den geplanten Einstieg der Bundesnetzagentur in die Kontrolle der Infrastrukturnutzungsentgelte notwendig, bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen weitere grundlegende Daten zu erheben. Im Schrifttum sind zur Berechtigung der Marktbeobachtung durch die Bundesnetzagentur vereinzelt Gegenpositionen geäußert worden. Die Bundesnetzagentur vertritt hierzu auf der Basis des geltenden Rechts dezidiert die Auffassung, zur umfassenden Marktbeobachtung berechtigt zu sein. Zur weiteren Klärung hat die Bundesnetzagentur in der Ressortabstimmung zum Eisenbahn-Neuordnungsgesetz (EBNeuOG) zusätzlich Vorschläge zur Klärung eingebracht.

4. Nutzungsbedingungen

Mit Bescheid vom 17.11.2006 widersprach die Bundesnetzagentur Teilen der beabsichtigten Neufassung der **Nutzungsbedingungen der DB Station & Service AG**. Die Beanstandungen betrafen u. a.:

- unkonditionierte Entscheidungsspielräume (auch Bemühensklauseln)
- weitreichende Leistungsverweigerungsrechte
- den vollständigen Ausschluss von Schadensersatzansprüchen bei Nutzungsbeeinträchtigungen durch Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen
- das für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bestehende Verbot, an den Bahnsteigen Fahrgastinformationen und andere Serviceleistungen zu erbringen, auch wenn die DB Station & Service AG diese Leistungen selbst nicht anbieten wollte
- nur unzureichende Angaben über zugangsrelevante Infrastruktur und Dienstleistungen

Am 20.11.2006 widersprach die Bundesnetzagentur sowohl den **Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB)** als auch den **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS)** der DB Netz AG. Auch in diesen beiden Verfahren ergab die Prüfung zahlreiche Rechtsverstöße. Wie bei den Nutzungsbedingungen der DB Station & Service AG wurde auch hier beanstandet:

- der vollständige Ausschluss von Schadensersatzansprüchen bei Nutzungsbeeinträchtigung auf Grund von Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen
- Regelungen, wonach sich die DB Netz AG das Recht einräumt, unterjährig den vertraglich vereinbarten Zustand der Infrastruktur auch ohne sicherheitstechnisch unumgängliche Gründe zu ändern, ohne dass dies Auswirkungen auf die Ansprüche der Zugangsberechtigten haben soll (Freizeichnung von jeglichen Ersatzansprüchen)
- ein vollständiger Ausschluss von Güterverkehr eo ipso auf hochwertigen Strecken, ohne dass sicherheitliche Erwägungen dies rechtfertigen würden
- die nicht bzw. nicht vollständige Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Einführung eines Qualitätssicherungssystems (Anreizsystem)

Die DB Netz AG hat fristwährend **Widerspruch** eingelegt, um aus ihrer Sicht bestehende rechtliche Grundsatzfragen zu klären. Sie hat darüber hinaus in Bezug auf ausgewählte Rü-

gen (Anreizregime; Güterverkehre auf Schnellstrecken) einen **Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihres Widerspruchs** beim VG Köln gestellt, der vom VG Köln umgehend abgelehnt wurde. Gegen die verwaltungsgerichtliche Entscheidung hat die DB Netz AG sodann Beschwerde beim OVG Münster eingelegt. Die Station & Service AG hat ebenfalls Widerspruch eingelegt, gleichzeitig hat sie sämtliche aufgegebenen Änderungen vorgenommen.

Die juristische Auseinandersetzung um die Beanstandung einiger Klauseln in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) von DB Netz durch die Bundesnetzagentur im Dezember 2006 hat in der zweiten Runde zu einem vorläufigen Teilerfolg der DB Netz geführt.

Das OVG Münster gab dem Antrag der DB Netz im Beschwerdeverfahren statt. Der Beschluss des OVG Münster ist unanfechtbar. Damit gelten bis zur Entscheidung in der Hauptsache die SNB insoweit wieder in der von DB Netz ursprünglich vorgelegten Fassung.

Nach **Auffassung des OVG Münster** fiel die im Verfahren nach § 80 Abs 5 VwGO vorzunehmende Abwägung des Aufschubinteresses des Betroffenen (DB Netz AG) und des (in der Regel) öffentlichen Vollzugsinteresses im konkreten Fall zu Gunsten der DB Netz AG aus. Die angefochtene Entscheidung der Bundesnetzagentur unterliege bezüglich der genannten Klauseln nach einer **summarischen Prüfung** durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Gewichtige Nachteile für öffentliche Belange seien nicht ersichtlich, wenn die betroffenen Klauseln bis zur Entscheidung in der Hauptsache nicht vollzogen würden. Das Diskriminierungspotential der angegriffenen Klauseln sei eher zweifelhafter Natur. Demgegenüber hätte die DB Netz AG durch die geforderten Änderungen der Klauseln voraussichtlich erhebliche finanzielle Belastungen bzw. Einbußen.

Die bisherige Verfahrensgeschichte ist Beleg für die Rechtsschutzmöglichkeiten von der Regulierung betroffener Unternehmen. Zum Schutz des Wettbewerbs sieht das Gesetz eine unmittelbare und nicht aufschiebende Wirkung regulierungsbehördlicher Verfügungen vor (§ 37 AEG). Dagegen gerichtete Widersprüche des Bescheidadressaten (hier DB Netz) bleiben im Normalfall wirkungslos. Im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes kann sich der Bescheidadressat gleichwohl gegen die behördliche Verfügung wehren und sie bis zur Klärung des Streitfalls in der Hauptsache abwehren. Dies ist hier geschehen.

Der Fall macht somit deutlich, wie im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes eine summarische Prüfung von Sach Gesichtspunkten und eine Folgenabwägung dazu beitragen können, den Sofortvollzug regulierungsbehördlicher Entscheidungen abzuwehren.

Die Streitgegenständlichen Fragen werden erneut im Hauptsacheverfahren zu behandeln sein.

5. Anreizsystem zur Leistungsoptimierung und Verringerung von Störungen, gesetzlicher Auftrag, Umsetzung

Gemäß § 21 Abs. 1 EIBV wird dem Betreiber der Schienenwege unter der Überschrift „Entgeltgrundsätze für Schienenwege“ aufgegeben, die Entgelte so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile ihnen selbst sowie den Eisenbahnverkehrsunternehmen Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

Die DB Netz AG hat zu Beginn der Fahrplanperiode 2006 / 2007 ein Anreizsystem zur Anwendung gebracht. Sie hat die Koordinaten und Parameter ihres Anreizsystems im Rahmen ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen formuliert. Zuvor hatte sie im Bereich ihrer Niederlassung Nord einen Test mit Beteiligung zahlreicher Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt und in zwei Veranstaltungen ihr spezifisches Anreizsystem mit Beteiligten erörtert. Die Bundesnetzagentur hat mehrfach deutlich gemacht, dass

- der aktuelle Umsetzungsgrad des DB Netz-spezifischen Anreizsystems hinter den gesetzlichen Maßgaben an zahlreichen Stellen zurückbleibe
- die Bundesnetzagentur gleichwohl die Einführung des an sich unzulänglichen Anreizsystems als ersten Schritt unterstützen werde

In Konsequenz ihrer Vorbehalte **beanstandete die Bundesnetzagentur** den anreizspezifischen Teilbereich der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG und gab der DB Netz AG eine kundenorientierte Fortentwicklung ihres Anreizsystems auf. Sie beanstandete insbesondere:

- das **Fehlen von weiteren Leistungs- und Regelungskomponenten** (Zug, Zeit und Ort (Start und Ziel)), denn die DB Netz AG stellt als zentralen Anknüpfungspunkt für das Anreizsystem lediglich auf Verspätungsfälle ab;

- die Möglichkeit zu **unterschiedlicher Behandlung** konzernexterner und konzerninterner Nutzer bei der Zuweisung von Verspätungsursachen;
- die **Herausnahme von Baumaßnahmen** aus dem Bereich zurechenbarer Störungsursachen;
- das Vorhandensein von Diskriminierungspotenzial bei der Aufzeichnung von Verspätungsminuten durch den **Fahrdienstleiter** der DB Netz AG und die teilweise willkürliche Verantwortungszuweisung bei Verspätungen;
- eine unzulässige Verengung der in § 21 Abs.1 bzw. § 21 Abs. 6 EIBV geregelten Rechtsfolgen, denn die DB Netz AG vertritt die Auffassung, dass eine **Entgeltminderung** nach dem Anreizsystem zur Verringerung von Störungen auf eine Minderung des Nutzungsentgeltes angerechnet werden kann. Damit verkennt sie die Bedeutung der Institute „Minderungspflicht“ und „Anreizsystem“;
- die entgegen dem Ordnungsrecht durch die DB Netz AG erfolgte **Herausnahme bestimmter Verkehre** aus dem Anwendungsbereich des Anreizsystems

Die Bundesnetzagentur hat damit diejenigen Bestandteile des Anreizsystems beanstandet, die nicht den Vorschriften des Eisenbahnrechts entsprechen, weil sie die Vorgaben und Zielsetzungen des § 21 Abs.1 S.1 EIBV konterkarieren oder deutlich unterschreiten bzw. gegen das Diskriminierungsverbot verstoßen.

6. Entgeltkontrolle de lege lata (Regionalzuschläge; Trassenpreise; Stationspreise)

Die leistungsangemessene und transparente Bestimmung der Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist ein zentrales Element ihrer diskriminierungsfreien Nutzung. Überhöhte oder prohibitiv wirkende Nutzungsentgelte können bewirken, dass die Ausübung gesetzlich verankerter Zugangsrechte erheblich erschwert bzw. in wettbewerbswidriger Weise unterlaufen wird.

Der Eisenbahninfrastrukturmarkt ist im Bereich der Schienenwege und der Mehrzahl der Serviceeinrichtungen gekennzeichnet durch einen Marktdominator und zahlreiche kleinere Anbieter. Im Bewusstsein dieser Marktverhältnisse hat sich der Gesetzgeber zu einer symmetrischen Regulierung entschlossen.

Von zahlreichen Marktteilnehmern und ihren Interessenvertretungen wird die Berechtigung der geforderten Entgelthöhen (=Entgeltmaßstäbe) und die Nachvollziehbarkeit der gesetzlich vorgesehenen Entgelt(bildungs-)grundsätze vehement bestritten, Zahlungen unter Vorbehalt oder Rechenungskürzungen werden angekündigt. Da die Nutzungsentgelte eisenbahnrechtlich keinem Genehmigungsvorbehalt unterliegen, erwarten die Marktteilnehmer eine **zeitnahe, konsequente und transparente Regulierung der Nutzungsentgelte durch die Bundesnetzagentur**.

Die Bundesnetzagentur war aufgrund der **Unklarheit der gesetzlichen Regelungen** in § 14 Abs. 4 AEG bisher noch nicht vertiefend in die Prüfung von Entgeltgrundsätzen und Entgelten eingestiegen. Da aber sowohl die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch die Zugangsberechtigten und alle übrigen Marktteilnehmer Rechtsklarheit und -sicherheit über die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen obliegenden Verpflichtungen zur Entgeltgestaltung sowie über die der Bundesnetzagentur zur Verfügung stehenden Regulierungsinstrumente benötigen und insbesondere Regionalzuschläge, Trassenpreisunterschiede, Stationspreisberechnungen kritisieren, hatte die Bundesnetzagentur daher Anfang September 2006 ein Gutachten zur Klärung von Entgeltfragen nach AEG und EIBV ausgeschrieben. Die Bundesnetzagentur hatte im Vorgriff auf die tiefere Klärungsbedürftigkeit von Entgeltstrukturen in den Bescheiden zu den ABP (Personenbahnhöfe), NBS und SNB (DB Netz) vom Dezember 2006 bereits Einzelpunkte gerügt und für die gesamte Entgelt-erhebung eine **Prüfung des Trassenpreissystems und des Stationspreissystems nach Klärung der Rechtslage durch das Entgeltgutachten angekündigt**.

Das **Gutachten** hatte die Aufgabe, Maßstäbe für die zulässige Entgelthöhe, für die Zusammensetzung der Entgelte und die Bestimmung der zulässigen Rendite zu klären.

Vor dem Hintergrund der Richtlinie 2001/14/EG sind Modelle nach Vollkosten - mit oder ohne kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen - oder Grenzkosten möglich. Die vom Gutachter angestellte Exegese des AEG ergibt für Schienenwege das Vollkostenprinzip, für Serviceeinrichtungen das Verbot des Preishöhenmissbrauchs. Eine Entscheidung für das eine oder das andere Modell wird im Markt auch vor dem Hintergrund der Kostenverträglichkeit einzelner Verkehrsdienstleistungen (z. B. im Güterverkehr) betrachtet. In diesem

Kontext beantwortet das Gutachten auch die Frage, inwieweit die (kalkulatorischen) Zinsen den Kosten oder der Rendite zuzurechnen sind. Des Weiteren beantwortet das Entgeltgutachten z. B. Fragen nach Ansatz und Ermittlung von Konzernumlagen, von kostenmindernden Erlösen, öffentlichen Zuschüssen, Subventionen, Personalreserven und langfristigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen.

Von entscheidender Bedeutung wird bei den anstehenden Prüfungen die Frage sein, wie groß die **unternehmerische Freiheit bei der Entgeltgestaltung** ist. Dies betrifft die Frage der Verteilung auf verschiedene Kostenträger, Verkehrsträger und Marktsegmente sowie die Frage der Entgelthöhe (wo beginnt Diskriminierung und wo der Preissmissbrauch?).

7. Balancierung: Beobachtung der Entwicklung des europäischen Wettbewerbs

Lassen Sie uns im Weiteren die Entwicklung des europäischen Wettbewerbs anhand einer konkreten Strecke näher betrachten, und zwar des sog. „**Nord-Süd-Korridors**“ von Rotterdam über Köln, Bern nach Mailand, den die Bundesnetzagentur zusammen mit den Regulierungsstellen aus den Niederlanden, der Schweiz und Italien genauer untersucht, um Diskriminierungspotenziale zu erkennen, darzustellen und zu lösen. Auf diesem Korridor ist ein stetiger Zuwachs von grenzüberschreitendem Güterverkehr zu verzeichnen, wie in Europa insgesamt. Das von Deutschland ausgehende Aufkommen im internationalen Güterverkehr betrug im Jahre 2002 noch 40.538 Mio. t, im Jahre 2004 bereits 46.063 Mio. t. Die Güterverkehrsleistung auf der Schiene nahm in der EU von 2003 bis 2004 um 15.557 Mio tkm (= 4,3 %) zu. Besonders ausgeprägt war die Zunahme in Deutschland mit einem Plus von 7.946 Mio tkm. Mittelständische Unternehmen wie rail4chem, TX Logistik, HGK oder auch SBB Cargo erbringen auf dem Nord-Süd-Korridor einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung eines Wettbewerbs auf dem Schienensektor europaweit.

Damit die Transportleistungen weiter steigen können, werden die Regulierungsstellen auch europäische Vereinigungen von Eisenbahnunternehmen beobachten und **nachhaltig Unterstützung und Hilfe bei der Entwicklung von einfachen und transparenten Methoden zur internationalen**

Trassenvergabe leisten. Themen auf unserer Agenda werden neben der Funktionsweise von Forum Train Europe (FTE) und Rail Net Europe (RNE) auch die Funktionalität und die ersten Erfahrungen mit dem One-Stop-Shop sein.

Es bleibt schließlich ein weiterer Wunsch von europäischer Dimension: Im europäischen Eisenbahnsektor haben die Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten unterschiedliche Kompetenzen. **Verschiedene Prioritäten für die Trassenvergabe** und nicht einheitlich festgelegte Fristen erschweren zusätzlich den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Die **Harmonisierung des Regulierungsverhaltens in Europa** würde helfen, Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Regulierung des Marktes zu verhindern. Die Bundesnetzagentur stellt dazu ihre Erfahrungen anderen Regulierern zur Verfügung. Aus Sicht der Bundesnetzagentur ist es außerdem unerlässlich, dass neben den zuvor genannten rechtlichen Bestimmungen auch die **technischen und betrieblichen Anforderungen** vereinheitlicht werden. Zu nennen wären hierbei innovative Techniken wie GSM-R, dessen Migration bislang in den Mitgliedstaaten unterschiedlich erfolgt ist und eine Hürde darstellt, die kein anderer Verkehrsträger zu bewältigen hat.

Solche Forderungen richten sich nicht nur an die Europäische Kommission, sondern auch an alle Marktteilnehmer, also Eisenbahnunternehmen, Spediteure, interessierte Kreise, die durch ihr Verhalten erheblich dazu beitragen können, dass über die Grenzen Deutschlands hinaus Wege und Lösungen gefunden werden, dass eines Tages ein Eisenbahnunternehmen mit einem Triebfahrzeug und einem Triebfahrzeugführer unter gleichen Bedingungen von Rotterdam bis nach Mailand fahren kann.

IV. Vorstellungen der Bundesnetzagentur zur künftigen Eisenbahnregulierung

1. Aus der Begrenzung auf Verhaltensweisen von Infrastrukturbetreibern entwickelt sich ein Anreiz für integrierte Konzerne, Aufgaben vom Netzbetreiber wegzunehmen und auf andere Konzernunternehmen, bei denen streitig ist, ob sie der Regulierung unterfallen, zu verlagern. Zur Klarstellung und Streitvermeidung sowie zur Stärkung der Regulierungsmöglichkeiten wäre es sinnvoll, die **Regulierungsbefugnis** gesetzlich auf das Verhalten von Eisen-

bahnverkehrsunternehmen auszudehnen, die durch eine Konzernstruktur mit mindestens einem Eisenbahninfrastrukturbetreiber verbunden sind. Ausweichenden Kompensationsentwicklungen kann somit wirkungsvoll begegnet werden. Die Bundesnetzagentur hat diesen Standpunkt in einem Verfahren – bisher unbeanstandet – vertreten.

2. Die Verpflichtung der Schienenwegsbetreiber, eine beabsichtigte ablehnende Entscheidung vorab der Regulierungsbehörde mitzuteilen, wird nicht mit der gebotenen Sorgfalt wahrgenommen. Derartige Unterrichtungen erfolgen insbesondere von bundesweit tätigen Infrastrukturunternehmen derzeit in einem äußerst geringen Maß. Hinzu kommen etliche Fälle, in denen die Vorabmitteilung zu spät erfolgt, unvollständig oder an nicht kommunizierte Faxnummern abgegeben wird. Die Regulierungsbehörde wird basierend auf den bisherigen, wenig positiven Erfahrungen diesen Bereich als einen zukünftigen Aktionsschwerpunkt vorsehen. Die unternehmerische Bereitschaft, den gesetzlichen Forderungen in vollem Umfang nachzukommen, könnte durch das **Einführen von OWi-Tatbeständen** stark gefördert werden, wie positive Erfahrungen im Aufgabenbereich des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen der GGVSE belegen.
3. Eine **Entgeltprüfung** ist im geltenden Recht ansatzweise bereits verankert. Dieser Ansatz sollte für eine effektive Regulierung konsequent weiterentwickelt werden in Richtung einer einheitlichen Überprüfung von Entgelten für Schienenwege und wesentliche Serviceeinrichtungen, insbesondere Personenbahnhöfe, auf ihre Kostenbasiertheit. Bislang enthält das Gesetz auch keinen vollständigen, konsistenten materiellen Prüfungsmaßstab. Insoweit hat es sich im Telekommunikations- sowie im Energiesektor bewährt, die Entgelte sowohl für Infrastruktur als auch für Serviceeinrichtungen am **Maßstab der sog. Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung** – gemessen an Produktivitätsfortschritten – zu orientieren. Der Regulierungsbehörde sollte hier mit price-cap-Regulierung, analytischem Kostenmodell und Einzelkostenanalyse ein breites Spektrum an Methoden zur Verfügung gestellt werden.
4. Der Überprüfung der Entgelte dient ein Monitoring der Qualität von Schienennetzen, Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen. Für den intermodalen Wettbewerb auf einem Netz bedarf es einer verlässlichen Quelle des Schienennetzes. Regulierung, verstanden als Gewährleistung

chancengleicher Wettbewerbsbedingungen, bedeutet insoweit also auch immer, dass für eine hinreichende Qualität des einen Netzes gesorgt wird, auf dem der Wettbewerb stattfinden soll. Vor diesem Hintergrund bauen sicherheitliche Betrachtung und regulatorisches Monitoring aufeinander auf. Während der sichere Zustand des Schienennetzes unabdingbare Voraussetzung für das Betreiben ist, verlangt die intermodale Wettbewerbsfähigkeit ein Mehr: eine verlässliche Qualität des Schienennetzes. Damit ist eine eigene Verantwortlichkeit der Bundesnetzagentur im Bereich Monitoring dringend erforderlich.

Die Gesamtschau zeigt: Ein erhebliches Stück des Weges liegt noch vor uns. Eisenbahnregulierung stellt sich wegen zahlreicher für den Verkehrsträger spezifischer Besonderheiten als besondere Herausforderung dar. Die Bundesnetzagentur wird alles ihr Mögliche unternehmen, damit der Verkehrsträger Schiene – nicht zuletzt wegen der hohen Umweltverträglichkeit – seine volkswirtschaftlichen Aufgabenstellungen in der Zukunft und europaweit noch erfolgreicher als bislang erfüllen wird.



5.3 Henning Traumann, Geschäftsführer der VPI

Der Güterverkehr auf der Schiene boomt. Als Folge zeigen sich Engpässe bei Infrastruktur und Fahrzeugen. In Europa gibt es zwar über 700.000 Eisenbahnwaggons für die unterschiedlichsten Ladegüter. In bestimmten Marktsegmenten, zum Beispiel in der Stahlindustrie, fehlen jedoch Güterwagen, um alle Verladewünsche befriedigen zu können. Knappheit herrscht auch bei Kesselwagen und gedeckten Güterwagen.

Bahnen und verladende Wirtschaft waren schon zu früheren Zeiten auf die Ergänzung der bahneigenen Fahrzeugparks durch private Güterwagen angewiesen. Jetzt gilt dies in noch weit größerem Maße. Ohne private Investitionen in rollendes Material wäre Schienengüterverkehr im heutigen Umfang nicht möglich. Jeder dritte Güterwagen ist ein Privatgüterwagen. Allein in Deutschland sind über 60.000 private Waggons registriert. Sie befinden sich zum größten Teil im Besitz von Vermietgesellschaften.

Die privaten Wagenhalter erleben in den letzten Jahren eine tiefgreifende Veränderung der Rahmenbedingungen für ihre geschäftlichen Aktivitäten. Durch die europäische Liberalisierung des Eisenbahnmarktes hat sich für sie ein neues Umfeld ergeben. Früher mussten Privatgüterwagen rechtlich dem Wagenpark einer Eisenbahn – in der Regel einer Staatsbahn – zugewiesen (bei ihr „eingestellt“) sein. Für die Privatgüterwagen galten dann die Vorschriften – insbesondere die Instandhaltungsregularien – der Staatsbahn, die auch alleiniger Ansprechpartner des Wagenhalters in allen den Wagen betreffenden bahnspezifischen Fragen war. Dies hat sich fundamental geändert: Mit behördlicher Zulassung können private Güterwagen auf dem öffentlichen Schienennetz verwendet werden, ohne bei einer Bahn eingestellt und Gegenstand eines Einstellungsvertrages zu sein.

Die daraus resultierende größere Unabhängigkeit der privaten Halter kommt dem freizügigen Einsatz ihrer Wagen zugute. Für die Verwendung eines Güterwagens bei einer Staatsbahn oder einer Privatbahn, einer inländischen oder ausländischen Bahn gelten prinzipiell die gleichen Rechtsbedingungen und keine einstellungsvertraglichen Restriktionen mehr. Das neue COTIF (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr), das am 1. Juli 2006 in Kraft getreten ist, enthält in seinem Anhang D („CUV“) einheitliche Rechtsvorschriften für Wagenverwendungsverträge. Parteien eines Wagenverwendungsvertrages sind der Wagenhalter und

die Bahn, die den Wagen als Transportmittel verwendet. Um die gesetzlichen Vorgaben durch einheitliche Bestimmungen zu ergänzen, schuf sich der Bahnsektor nach langjährigen Verhandlungen der betroffenen Verbände ein mittlerweile allseits akzeptiertes Bedingungsnetz, den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen („AVV“). Dem AVV als einem multilateralen Vertrag sind inzwischen weit über 500 Bahnen und Halter mit insgesamt etwa 700.000 Wagen beigetreten. Vom AVV kann zwar durch Einzelabrede abgewichen werden; Bahnen und Halter sind aber gut beraten, von dieser Möglichkeit keinen oder nur äußerst sparsamen Gebrauch zu machen, um den durch den AVV bezweckten Rationalisierungseffekt nicht zu gefährden.

Der Halter, auch wenn er kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gewinnt im Eisenbahnwesen zunehmend an Bedeutung. Diesem Umstand wird auch die Europäische Union durch zusätzliche Bestimmungen in ihren Eisenbahnrichtlinien Rechnung tragen. Neben seiner volkswirtschaftlichen Funktion, den Bedarf an Güterwagen, insbesondere Spezialwagen, zu decken, hat der Halter eine große Verantwortung im Hinblick auf die Sicherheit des Wagenmaterials. Er allein ist nach außen für die Instandhaltung seiner Fahrzeuge verantwortlich.

Da die privaten Wagenhalter nicht mehr auf das Instandhaltungsregelwerk einer Staatsbahn zugreifen können oder wollen, müssen sie sich ein eigenes schaffen. Dabei hilft ihnen die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI), die mit dem technischen Know-how einiger Mitgliedsfirmen und auf der Grundlage des bisher für die deutschen Privatgüterwagen geltenden Regelwerks der Railion Deutschland AG einen umfangreichen Leitfaden für die Instandhaltung der üblichen Güterwagen-Bauarten erstellt hat. Den Leitfaden in Form einer CD-ROM können nicht nur Mitglieder der VPI, sondern auch Dritte erwerben. Er soll demnächst auch in einer französischen Übersetzung verfügbar sein und in ganz Europa zur Anwendung kommen. Die Privatgüterwagenverbände Österreichs und der Schweiz haben den VPI-Instandhaltungsleitfaden bereits übernommen. Sie werden künftig zusammen mit anderen interessierten Kreisen, insbesondere Bahnen und Aufsichtsbehörden, die VPI bei der Fortentwicklung des Leitfadens unterstützen.

Geändert hat sich auch die Situation bei Unterwegsreparaturen an den von einer Bahn verwendeten fremden Güterwa-

gen. Der AVV verpflichtet Halter und Bahnen, Logistikcenter für die Ersatzteilversorgung einzurichten. Darin kommt zum Ausdruck, dass infolge der Liberalisierung des Eisenbahnwesens die früher vom Internationalen Eisenbahnverband UIC vorgegebene Standardisierung bestimmter Tauschteile an Bedeutung verliert. Neue Fahrzeuge müssen künftig zwar „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)“ erfüllen. Die TSI lassen aber Raum für unterschiedliche technische Lösungen und damit für Innovationen – zulasten der Tauschbarkeit der Ersatzteile. Im Schadfalle muss jeder Halter selbst für die Beistellung seiner Ersatzteile sorgen. Viele Wagenhalter bauen sich deshalb zusätzlich zu den noch vorhandenen Lagern der ehemaligen Staatsbahnen ihre eigenen Ersatzteillager mit eigenem Standard auf. Oder sie bündeln die Ersatzteilversorgung durch gemeinsame organisatorische Maßnahmen, wobei auch die Bahnen einbezogen werden können. Jedenfalls erfordert es jetzt noch größere Anstrengungen als bisher schon, den Umfang der Ersatzteiltransporte und die Ausfallzeiten bei Unterwegsreparaturen zu minimieren.

Ein für die Wagenhalter mit erheblichen Unsicherheiten verbundenes Problem ist der Güterwagenlärm. Die Umrüstung des vorhandenen Wagenparks mit geräuschkindernden Verbundstoffbremssohlen (K-Sohlen) hat umweltpolitisch hohe Priorität, kostet aber allein für die in Deutschland registrierten Waggons 600 Mio EUR. Der Bahnsektor kann eine solche finanzielle Belastung nicht verkraften. Er fordert daher die vollständige Finanzierung der Umrüstungskosten mit öffentlichen Mitteln. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass nach bisherigen Erkenntnissen die Folgekosten für die umgerüsteten Wagen durch größeren Verschleiß der Radsätze und die hohen K-Sohlen-Preise erheblich steigen werden. Nach Auffassung der VPI muss daher verstärkt die Entwicklung der sogenannten LL-Bremssohle vorangetrieben und gefördert werden. Diese Bremssohle hat neben ihrem lärmindernden Effekt den Vorteil, dass kein umfassender Umbau der Bremsanlage erforderlich ist. Mit der LL-Sohle ließe sich der Güterwagenlärm europaweit vergleichsweise kostengünstig bekämpfen. Leider gibt es noch keine zugelassene serienreife LL-Sohle. Auch bei der LL-Sohle wird allerdings mit höheren Folgekosten für die Wageninstandhaltung gerechnet.

Ein weiterer die Halter belastender Unsicherheitsfaktor sind die von der EU beschlossenen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die trotz ihres richtigen

Ansatzes die europaweite Zulassung neuer Wagen voraussichtlich komplizierter und aufwendiger machen werden.

Die Güterwagenbranche geht für die nächsten Jahre von einem wachsenden Markt aus. Die Gründe für diesen Optimismus liegen in der Entwicklung des Güterverkehrs insgesamt und der überproportional steigenden Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen. Bei der Renaissance der Schiene spielen die privaten Wagenhalter eine wichtige Rolle. Durch die technische Qualität, die bedarfsgerechte Ausstattung und minimierte Kosten ihrer Waggons tragen sie maßgeblich zur Attraktivität der Güterbahn bei. Mit ihren freizügig einsetzbaren Wagen fördern sie überdies den Wettbewerb zwischen den Bahnen und bewirken auch dadurch eine Verbesserung der Leistungsangebote auf der Schiene.

VPI-Jahresmitgliederversammlungen



5.4 seit 1980

Datum	Ort	VPI-Vorsitzender	Gastvortrag	Redner
13.06.1980	Köln	Groote	Gedanken zur Privatwagenpolitik der Deutschen Bundesbahn	Dr. Kastner, DB
12.06.1981	Mainz	Groote	Entwicklungstendenzen der Güterwagen-Technik der Deutschen Bundesbahn	Molle, DB
16.06.1982	Augsburg	Groote	Die Rechtsstellung der Privatgüterwagen	Dr. Eiermann, DB
07.06.1983	Münster	Groote	Die Privatgüterwagen im internationalen Gütertarifgeschehen	Käufer, DB
08.06.1984	Lübeck	Groote	Die europäischen Eisenbahnmagistralen Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE)	Dr. Thiers, BMV Ehrlich, BMV Ehrlich, BMV
14.06.1985	Nürnberg	Dr. Matthies	Die Marktstrategie der Deutschen Bundesbahn	Klein, DB
13.06.1986	München	Dr. Matthies	Verkehrspolitik und Verkehrsrecht: Eine europäische Aufgabe	Dr. Basedow, Max-Planck-Inst.
15.05.1987	Bonn	Dr. Matthies	Entwicklung des Gefahrguttransportrechts unter besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs	Dr. Hole, BMV
10.06.1988	Hamburg	Dr. Matthies	Weiterentwicklung des Instandhaltungssystems für Güterwagen der Deutschen Bundesbahn	Molle, DB
16.06.1989	Würzburg	Dr. Matthies	Die Eisenbahn im europäischen Verkehrsmarkt	Schmuck, BMV
08.06.1990	Bremen	Janssen	Privatgüterwagenpolitik und Chancen des EG-Binnenmarktes	Reinhardt, BMV
14.06.1991	Braunschweig	Janssen	Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs - Chance für den Privatgüterwagen	Wacker, DB/DR
12.06.1992	Heidelberg	Vossen	Entwicklungstendenzen im Wagenladungsverkehr der DB	Dr. Friedrich, DB/DR
18.06.1993	Dresden	Vossen	Die neue Bahn - Überleben im Wettbewerb	Bußmeier, BMV
14.06.1994	Weimar	Sikora	Die Deutsche Bahn AG - auf dem Weg in eine neue Zukunft	Dr. Möller, DB AG
23.06.1995	Wiesbaden	Sikora	Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs - Situation und Perspektiven	Heinisch, DB AG
14.06.1996	Berlin	Sikora	Vorträge und Grußworte anlässlich der Jubiläumsveranstaltung „75 Jahre VPI“	Sikora, VTG, sowie div. Gastredner

Datum	Ort	VPI-Vorsitzender	Gastvortrag	Redner
13.06.1997	München	Sikora	Effizientes und kooperatives Güterwagenmanagement als Voraussetzung für eine Renaissance der Schiene	Dr. Sinnecker, DB AG
19.06.1998	Köln	Sikora	Verbesserung der Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs	Dr. Hilker, DB Cargo AG
18.06.1999	Travemünde	Sikora	Hat der Schienengüterverkehr in Europa eine Zukunft?	Prof. Aberle, Uni Gießen
09.06.2000	Leipzig	van Eeden	Schienengüterverkehr in Europa	Hilbrecht, EU-Kommission
08.06.2001	Düsseldorf	van Eeden	Durch Wettbewerb auf der Schiene zurück in die Erfolgsspur! Die Bahnreform bedarf der zügigen Vollendung!	Fischer, Mitglied des Deutschen Bundestages
07.06.2002	Mannheim	Baumgarten	Mehr Verkehr auf der Schiene	Dr. Malmström, DB Cargo AG
13.06.2003	Magdeburg	Hüllen	Europäische Eisenbahnpolitik zu Beginn des 21. Jahrhunderts	Stockmann, Mitglied des Europäischen Parlaments
04.06.2004	Hamburg	Hüllen	Die Rolle des Privatgüterwagens aus Sicht des Schienencarriers Railion Bedeutung und Rolle des Privatgüterwagens aus Sicht eines privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens	Essling, Railion Deutschland AG Raith, rail4chem
10.06.2005	Bonn	Hüllen	Die Bedeutung einheitlicher Wagenverwendungsbedingungen für den europäischen Schienengüterverkehr Einstellungsvertrag heute – Verwendungsvertrag morgen: Die wesentlichen Unterschiede aus rechtlicher Sicht	Schwayer, GATX Rail Europe Dr. Leimgruber, CIT
09.06.2006	Bamberg	Hüllen	Aktuelles zur Bahnpolitik und zum Eisenbahnrecht aus der Sicht des Freistaats Bayern Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)	Beger, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Lohmeyer, VTG AG
01.06.2007	Kassel	Hüllen	Die diskriminierungsfreie Nutzung der deutschen Eisenbahninfrastruktur: Theorie und Praxis	Prof. Dr. Otte, Bundesnetzagentur

Verzeichnis der VPI-Mitglieder



5.5 Stand: 30. April 2008

1.	AIR LIQUIDE GMBH, Düsseldorf
2.	Alberdingk Boley GmbH, Krefeld
3.	ALSTOM LHB GmbH, Salzgitter
4.	AlzChem Hart GmbH, Unterneukirchen
5.	Angel Trains International, London (GB)
6.	APRIXON Information Services GmbH, Hamburg
7.	ARETZ GmbH & Co., Krefeld
8.	ARS Altmann AG Automobillogistik, Wolnzach
9.	AStrans Waggon & Transport GmbH, Bottrop
10.	ATIR-RAIL, Paris (F)
11.	Augsburger Localbahn GmbH, Augsburg
12.	BASF SE, Ludwigshafen
13.	BHSW Burbacher Stahl- und Waggonbau GmbH, Saarbrücken-Burbach
14.	Werner Briesemeister GmbH & Co. KG, Hamburg
15.	BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz
16.	Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, Offenbach
17.	BWR Waggonreparatur GmbH, Rastatt
18.	CCR Call Center Rail GmbH, Duisburg
19.	Chemion Logistik GmbH, Dormagen
20.	ChemOil Logistics AG, Basel (CH)
21.	CK PRORAIL AG, Basel (CH)
22.	Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, Frankfurt/Main
23.	cotac Europe GmbH, Schkopau
24.	CTL Logistics GmbH, Düsseldorf
25.	Deutsche BP Aktiengesellschaft, Bochum

26.	Deutsche Transfesa GmbH, Kehl
27.	DOW Olefinverbund GmbH, Schkopau
28.	Drachen-Propangas GmbH, Frankfurt
29.	ERMEWA GmbH, Berlin
30.	Ernefa GmbH, Witten
31.	ERR European Rail Rent GmbH, Duisburg
32.	ESSO Deutschland GmbH, Hamburg
33.	EVONIK Services GmbH, Frankfurt/Main
34.	Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH, Wittenberg-Reinsdorf
35.	FWB Fahrzeugwerk Brandenburg, Brandenburg
36.	FWN GmbH Fahrzeugwerk Niedersachswerfen, Ellrich
37.	GATX Rail Austria GmbH, Perchtoldsdorf (A)
38.	GATX Rail Germany GmbH, Hamburg
39.	GE Rail Services GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg
40.	Göhmann & Co. GmbH, Duisburg
41.	Graaff Transportsysteme GmbH, Elze
42.	Greenbrier Germany GmbH, Siegen
43.	H&R Lube Blending GmbH, Salzbergen
44.	Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf
45.	Infracor GmbH, Marl
46.	InfraLeuna GmbH, Leuna
47.	Infraserv Logistics GmbH, Frankfurt
48.	ITG Transportmittel GmbH, Syke-Barrien
49.	Jungenthal-Waggon GmbH, Hannover
50.	Franz Kaminski Augsburg GmbH, Augsburg

51.	Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Hameln
52.	Fahrzeugfabrik F. Kiffe Söhne GmbH & Co, Münster
53.	JOHS. KLINGER GmbH & Co. KG, Heide
54.	KOMBIVERKEHR Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG, Bonn
55.	Linde Aktiengesellschaft, Höllriegelskreuth
56.	LOG Logistikgesellschaft Gleisbau mbH, Hannover
57.	LOG-O-RAIL Gesellschaft für Schienenlogistik mbH, Moers
58.	Lormafer S. A., Creutzwald (F)
59.	LRS Leipzig Rail Service GmbH, Leipzig
60.	MÀV Vasjarmü Kft., Szombathely (H)
61.	WAGGONGESELLSCHAFT ROBERT METZGER & CO MBH, Stuttgart
62.	JOSEF MEYER Waggon AG, Rheinfelden (CH)
63.	Mosolf Automotive Railway GmbH (MAR), Kirchheim/Teck
64.	NACCO GmbH, Hamburg
65.	Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Neuss
66.	Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG, Moers
67.	Kurt Nitzer GmbH & Co. KG, Hamburg
68.	Nordic Rail Service GmbH, Lübeck
69.	Nuclear Cargo + Service GmbH, Hanau
70.	On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, Mettmann
71.	ORV On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH, Moers
72.	PETROCHEM Mineralöl-Handelsgesellschaft m.b.H., München
73.	PVS Chemicals Germany GmbH, Kehlheim
74.	R.B.S. Kirchweyhe Reinigen-Beschichten-Strahlen GmbH, Weyhe
75.	Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH, Ilsenburg

76.	Rexwal Services S. A., Genf (CH)
77.	SDH Ferroviaire S. A., St. Denis de l'Hotel (F)
78.	SEMA Aktiengesellschaft, Celle
79.	Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg
80.	SOGEEFER S.A., Hagondange Cedex (F)
81.	SRS Süddeutsche Rail Service GmbH, Kaiserslautern
82.	Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG, Seevetal
83.	SWS Süddeutsche Waggon Service GmbH, Oberhausen
84.	TOTAL Deutschland GmbH, Berlin
85.	TRANSGAZ SA, Corseaux (CH)
86.	Transpetrol GmbH, Hamburg
87.	TRANSWAGGON GmbH, Hamburg
88.	TTG Tyczka Transport-Gesellschaft mbH, Geretsried
89.	TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, Köln
90.	UKL iT & Logistik GmbH, Bad Driburg
91.	VTG Aktiengesellschaft, Hamburg
92.	Waggonbau Altenburg GmbH, Altenburg
93.	WASCOSA AG, Zug (CH)
94.	WBN Waggonbau Niesky GmbH, Niesky
95.	Heinrich Wilhelm Waggonbau- und Vertriebs GmbH & Co. KG, Recklinghausen
96.	WLS Waggon- und Lokreparatur-Service GmbH, Moers
97.	WRS Westdeutsche Rail Service GmbH, Duisburg
98.	ZELOS s.r.o., Trnava (SK)
99.	ZOS Trnava a.s., Trnava (SK)

Abkürzung	Vollbezeichnung (bei international: deutsche Übersetzung)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGGB	Ausschuss Gefahrgutbeförderung beim BMVBS
APTU	Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist); Anhang F zum COTIF
ATMF	Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist); Anhang G zum COTIF
AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
CEN	Comité Européen de Normalisation (Europäisches Komitee für Normung)
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
CIT	Comité international des transports ferroviaires (Internationales Eisenbahntransportkomitee)
COTIF	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr)
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
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
DG TREN	Direction générale de l'énergie et des transports (Generaldirektion Verkehr und Energie der EU-Kommission)
DIN	Deutsches Institut für Normung
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBNeuOG	Eisenbahn-Neuordnungsgesetz
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERA	European Rail Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
ERFA	European Rail Freight Association (Europäischer Schienengüterverkehrsverband)
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FSF	Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (beim DIN)
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
NA Tank	Normenausschuss Tankanlagen (beim DIN)
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les Transports internationaux Ferroviaire (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr)
RCA	Rail Cargo Austria
RID	Règlement concernant le Transport international Ferroviaire des marchandises dangereuses (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter); Anhang C zum COTIF
RIV	Regolamento Internazionale Veicoli (Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français (Französische Staatsbahn)
TAF	Telematikanwendungen für den Eisenbahngüterverkehr
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
UBA	Umweltbundesamt
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband)
UIP	Union Internationale des Wagons Privés (Internationale Privatgüterwagen-Union)
VCI	Verband der Chemischen Industrie
VDB	Verband der Bahnindustrie in Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen



VEREINIGUNG DER PRIVATGÜTERWAGEN-INTERESSENTEN
 Schauenburgerstraße 52 · D-20095 Hamburg
 Telefon: +49 (0)40/450 50 86 · Telefax: +49 (0)40/450 50 90
 mail@vpihamburg.de · www.vpihamburg.de

Konzept und Gestaltung:
 Bauerkommunikation
 Franklinstraße 42 · 28357 Bremen
 Telefon: 0421/276 89 01 · Telefax: 0421/276 89 00
 mail@bauerkommunikation.de · www.bauerkommunikation.de



Wir stellen Weichen...



VEREINIGUNG DER PRIVATGÜTERWAGEN-INTERESSENTEN

Schauenburgerstraße 52 · 20095 Hamburg
Telefon: 040/4505086 · Telefax: 040/4505090
mail@vpihamburg.de · www.vpihamburg.de