



Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter VPI, spricht im Interview über die Aufgaben der nächsten Regierung.

Malte Lawrenz, Vorsitzender VPI

Diese Wahl stellt Weichen

Im Privatbahn-Magazin-Interview verrät der VPI-Vorsitzende Malte Lawrenz, worauf es für die Güterwagenhalter Deutschlands und Europas in Zukunft und bei der Bundestagswahl ankommt. Politisch wurde der richtige Weg eingeschlagen, doch es braucht mehr: Die kommende Regierung muss in den Umsetzungsmodus kommen.

Privatbahn Magazin: Herr Lawrenz, Deutschland hat am 26. September die Wahl, politisch neue Weichen zu stellen. Welche politische Konstellation wünschen Sie sich?

Malte Lawrenz: Da muss ich nicht lange nachdenken: eine, die mehr Verkehr auf die Schiene bringt. Deutschland tritt seit Jahren auf der Stelle, was den Modal Split zwischen den Verkehrsträgern betrifft. Das muss sich ändern. Die politische Zielmarke „25 Prozent Marktanteil bis 2030“ für den Schienengüterverkehr ist gesetzt und Konsens. Jetzt gilt es entschlossen in den Umsetzungsmodus zu gehen. Ob Infrastrukturausbau, Digitalisierung oder Vorhaben wie die Befahrbarkeit des Netzes für 740-Meter-Züge – die wichtigsten Maßnahmen, um hier voranzukommen sind längst definiert, etwa im Masterplan Schienengüterverkehr. Wir stehen mit unseren Forderungen im Übrigen nicht allein, sondern ziehen mit den führenden Bahnverbänden an einem Strang. Bereits Anfang des Jahres haben wir gemeinsam die drei Kernforderungen des Sektors an die kommende Bundesregierung adressiert: „Infrastruktur aus-

bauen, Bahnsystem digitalisieren, Verkehrswende forcieren“. Das Klimaschutzprogramm 2030 kann nur mit mehr Schienenverkehr gelingen. Das muss allen Beteiligten klar sein.

Was ist aus Sicht des VPI das zentrale Projekt, das in der kommenden Legislaturperiode vorangebracht werden muss?

Für den Schienengüterverkehr kommt es jetzt darauf an, sich in moderne, digitalisierte Supply Chains einzubinden. Da gibt es natürlich eine Vielzahl wichtiger Projekte. Wenn Sie mich als Vertreter der Wagenhalter ansprechen, dann steht deshalb die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ganz oben auf meiner Liste. Sie ist der Game Changer für den Schienengüterverkehr und bringt die Automatisierung und Digitalisierung des Sektors entscheidend voran. Automatisierte Zugbildung und Bremsproben, durchgehende Strom- und Datenleitungen, der Einsatz elektropneumatischer Bremstechnik, zustandsorientierte Instandhaltung – die Liste ihrer Vorzüge ist lang und überzeugend.

Ist die DAK also der Booster, um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs endlich spürbar zu steigern?

Sie allein wird es nicht richten. Gleichzeitig gilt aber auch, dass wir es ohne sie kaum schaffen werden. Denn sie ist Innovationstreiber und Wegbereiter für digitale Anwendungen.

Das BMVI hat sich beim Thema DAK bereits kräftig engagiert und unterstützt den Sektor bei der Entwicklung technologischer Lösungen und einer Migrationsstrategie. In den nächsten zwei Jahren werden in Europa die Weichen gestellt, ob und wie es weitergeht. Wir erwarten, dass sich Deutschland in Brüssel mit Nachdruck für die europaweite Einführung der neuen Kupplungstechnologie einsetzt. Und das heißt auch, sich für die nötigen finanziellen Förderprogramme starkzumachen. Es geht um 450.000 Wagen, die umgerüstet werden müssen. Die enormen Investitionskosten wird der Sektor nicht allein schultern können.

Die staatlichen Investitionen in die Schiene sind in den letzten vier Jahren gewachsen. Sind Sie zufrieden mit der Entwicklung – oder muss die nächste Regierung draufsatteln?

Die Dinge bewegen sich in die richtige Richtung. Wir spüren ganz klar Rückenwind. Trassenpreisförderung, In-

FOTO: VPI



Das aktuelle Schulungsprogramm

Die VPI Servicegesellschaft VERS bietet regelmäßig Schulungen zu eisenbahntechnischen Themen sowie dem Umgang mit regulatorischen Vorgaben wie dem Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) an.

Alle aufgeführten Termine sind Präsenzveranstaltungen – vorbehaltlich der Entwicklung der Covid-19-Auflagen. Interessierte können sich unter www.vpi-vers.eu anmelden. Weitere Schulungen sind für 2022 in Planung und in Kürze auf der Website abrufbar.

12.–13. Oktober 2021 in Wesseling/Brühl
Radsatz-Schulung

Die Schulung zum Thema Radsatz – Modul 04 mit Praxisteil in einer Radsatzwerkstatt richtet sich an Mitarbeitende von Werkstätten und ECM mit einfachen Vorkenntnissen.

20.–21. Oktober 2021 in Essen
Zerstörungsfreie Prüfung (ZfP)

Die Basis-Schulung richtet sich an Mitarbeitende von Waggonhaltern und Instandsetzern und/oder Einsteigerinnen und Einsteiger in die Materie der ZfP.

10.–11. November 2021 in Oberhausen
 1.–2. Dezember 2021 in Oberhausen
Technische Informationsveranstaltung ZfP

Technische Informationsveranstaltung zum Thema „Zerstörungsfreie Prüfung/Modul 09“ in Zusammenarbeit mit der Firma W. S. Werkstoff Service GmbH. Die Schulung richtet sich an zertifizierte ZfP-Prüfende.

8.– 9. Dezember 2021 in Hameln
Allgemeiner Verwendungsvertrag (AVV)

Zielgruppe sind in erster Linie Mitarbeitende von Mitgliedsunternehmen, die mit der täglichen Abwicklung der AVV-Themen befasst sind und erste Erfahrungen mitbringen.

vestitionen in die Infrastruktur, Verbesserung beim Planungsrecht, Mittel für die Gleisanschlussförderung, mehr Gelder für die Schienenforschung – das sind keine Peanuts, sondern substanzielle Fortschritte. Dennoch: Für eine Verkehrswende reicht das nicht. Wir müssen in der Verkehrspolitik ganz grundsätzlich umsteuern und der klimafreundlichen Schiene durchgängig Priorität geben.

Konkret heißt das etwa: Beim Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur muss die Schiene im Bundeshaushalt Vorrang bekommen und mindestens zwei Drittel des hierfür zur Verfügung stehenden Etats erhalten. Unsere europäischen Nachbarn, Österreich und die Schweiz, machen vor, wie es geht. Im Gegensatz zu Deutschland investieren sie bereits seit Jahren prioritär in die Schiene – und das mit messbarem Erfolg: 2019 wurden in der Schweiz 37 Prozent der Transportleistung per Bahn erbracht, in Österreich 28 Prozent. Deutschland hinkt mit 19 Prozent Marktanteil deutlich hinterher.

Wo sehen die Wagenhalter die Wachstumschancen für den Schienengüterverkehr? Und wie kann die Politik hier unterstützen?

Wir sehen besonders im Kombinierten Verkehr großes Potenzial, um schnell Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wichtig ist, pragmatische Lösungen für die erste und letzte Meile anzubieten. Unsere Mitgliedsunternehmen stellen verstärkt Containertragwagen zur Verfügung, die den Umschlag von Lkw und Schiff auf die Schiene ermöglichen. Aufgabe der Politik ist es, für die passenden Rahmenbedingungen zu sorgen – mit dem Bau von Infrastruktur, also Umschlagterminals, und ebenso mit einer gesetzlichen Vorgabe, die die Kranbarkeit von Lkw-Sattelauflegern vorschreibt. Es geht letztlich darum, vielfältige, leicht zugängliche Verladepunkte zu schaffen. Das kann ein direkter Gleisanschluss sein oder auch ein Terminal für den Kombinierten Verkehr.

Ganz grundsätzlich gilt: Wir müssen Überzeugungsarbeit bei Verladern leisten, um Transporte von der Straße zu holen. Viele haben die Schiene gar nicht mehr auf dem Schirm. Spannend finde ich in diesem Zusammenhang den jüngst von der Nationalen Plattform Mobilität präsentierten Vorschlag einer „Umstiegsprämie“ als Anreiz für die verladende Wirtschaft.

Welche spezifischen Wünsche haben die Wagenhalter?

Eine Entbürokratisierung von Zulassungsverfahren würde helfen, Innovationen schneller aufs Gleis zu bringen. Die privaten Wagenhalter arbeiten kontinuierlich an neuen Technologien für eine smarte Güterbahn, die Lösungen für neue Marktanforderungen bereithält. Multimodale Wagentypen, flexibel für verschiedene Transportanforderungen und -güter einsetzbar, sind ein Beispiel. Es wäre für den gesamten Sektor ein Gewinn, wenn diese schneller in den Markt finden könnten. Wachstum auf der Schiene braucht schnellere Innovationszyklen.

Halten Sie die politische Zielmarke von 25 Prozent Marktanteil bis 2030 für machbar?

Ja, und ich halte sie darüber hinaus für alternativlos. Das Bundesverfassungsgericht hat jüngst der Politik in aller Deutlichkeit ins Stammbuch geschrieben, dass sie klimapolitische Maßnahmen ergreifen muss, um künftige Generationen zu schützen – jetzt und nicht übermorgen. Der Transport auf der Schiene spart im Vergleich zur Straße pro Tonne und Kilometer bis zu 80 Prozent CO₂ ein. Sie ist die tragende Säule einer nachhaltigen Logistik. Der Sektor ist mit vollem Engagement dabei, die Schiene zum Verkehrsträger der Zukunft auszubauen. Das Gleiche wünschen wir uns von der kommenden Bundesregierung. 25 Prozent Marktanteil kann nur der Anfang sein.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Lawrenz. ■