



Obwohl auf gutem Kurs, sieht Malte Lawrenz noch große Hürden bis zum Erreichen des 25-Prozent-Ziels für den Schienengüterverkehr bis 2030. Allem voran sorgt ihn die schlechte Infrastruktur.

Im Interview: Malte Lawrenz, Vorsitzender VPI

## Richtung stimmt, Tempo fehlt

Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbandes der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI), sieht positive politische Entwicklungen für die Schiene, den Güterverkehr und die Wagenhalter. Mehr Gelder reichten aber nicht, die über Jahrzehnte angehäuften Probleme zu beseitigen. Lawrenz fordert Reformen im DB Konzern und die stete Digitalisierung. Auch sein Verband stellt sich angesichts des Fachkräftemangels neu auf.

**Privatbahn Magazin: Herr Lawrenz, die Ampelkoalition ist zwei Jahre im Amt. Wie fällt die Halbzeitbilanz für den Schienengüterverkehr aus Sicht der Wagenhalter aus?**

**Malte Lawrenz:** Durchwachsen, aber unter dem Strich überwiegt das Positive. Ich halte es zum Beispiel für einen großen Erfolg, dass die Regierung das Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“, also einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, verankert hat. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen nicht mehr per se in die Straßenfinanzierung fließen. Wir reden hier über Milliardenbeträge, die in den nächsten Jahren für die Stärkung der Schiene zur Verfügung stehen. Und die Mauteinnahmen werden sogar steigen, weil die Ampel gleichzeitig erste Schritte in Richtung Verursacherprinzip geht und die Maut für nicht emissionsfreie Lkw künftig mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe belegt, die in die Verkehrswende fließen soll.

**Also ist in Berlin alles auf einem guten Weg für den Schienengüterverkehr?**

Auf eine kurze Formel gebracht: Die Richtung stimmt – aber nicht das Tempo. Es gibt nach wie vor ein Umsetzungsdefizit. Schon vor Jahren haben wir als Branche gemeinsam mit dem Verkehrsministerium Masterpläne mit konkreten Maßnahmen zur Stärkung der Schiene erarbeitet. Hinter kaum einem Punkt können wir heute einen Haken setzen oder genügend schnelle Fortschritte konstatieren. Dabei haben wir gemeinsam ein ehrgeiziges Ziel: 25 Prozent Marktanteil für den Schienengüterverkehr bis 2030.

**Wo liegt für Sie der größte Pain Point?**

Da muss ich nicht lange überlegen: der Zustand der Schieneninfrastruktur. Das spüren die Bahnkunden jeden Tag, im Personen- wie im Güterverkehr. Daran

ist nicht der amtierende Verkehrsminister schuld, sondern jahrzehntelange Versäumnisse. Während die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in den letzten 20 Jahren um mehr als 90 Prozent gestiegen ist, wurde die Infrastruktur nicht nur sträflich vernachlässigt, sondern das Netz sogar um mehr als zehn Prozent ausgedünnt. Gleisanschlüsse wurden abgebaut und Strecken stillgelegt. Die Größe der Herausforderung in Sachen Infrastruktur ist enorm. Das kann man beklagen, aber es bringt uns nicht weiter. Viel wichtiger ist, jetzt schneller vom Fleck zu kommen, und da sind Politik und DB Netz in der Verantwortung.

Das heißt für mich, sowohl die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur zu beschleunigen als auch das bestehende Netz besser zu nutzen. Die Korridorsanierung scheint mir ein guter Ansatz zu sein, um bei der Sanierung nachhaltig voranzukommen. Wichtig ist aber, dass für diese Strecken rechtzeitig und in ausreichendem Maße Ausweich- und Umfahrungsmöglichkeiten geschaffen werden. Sonst besteht die Gefahr, dass Transporte auf die Straße verlagert werden und im schlimmsten Fall auch dort bleiben.

FOTOS: HARTMUT ZIELKE/VPI

Für all das braucht es neben politischem Willen und intelligenter Planung auch die entsprechenden finanziellen Mittel im Haushalt.

„Während die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in den letzten 20 Jahren um mehr als 90 Prozent gestiegen ist, wurde die Infrastruktur nicht nur sträflich vernachlässigt, sondern das Netz sogar um mehr als zehn Prozent ausgedünnt.“

#### Die Mittel im Bundeshaushalt für die Schiene sind deutlich gestiegen. Reicht das?

Auch auf die Gefahr hin, als undankbar zu gelten: Nein, es reicht leider immer noch nicht. Allein für die Herkulesaufgabe der Sanierung, des Ausbaus und der Instandhaltung des Schienennetzes werden nach Angaben der DB AG für den Zeitraum 2024 bis 2027 rund 90 Milliarden Euro benötigt. Der aktuelle Haushaltsentwurf sieht für 2024 einen Mittelaufwuchs von sieben Milliarden vor. Selbst wenn die angekündigten zusätzlichen Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds hinzukommen, wird das nicht langem, um perspektivisch den Gesamtbedarf bis 2027 zu decken.

Vor allem brauchen wir eine neue Finanzierungsarchitektur, also eine

Fondslösung, wie es die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen hat. Eine verlässliche langfristige Perspektive ist für unsere Unternehmen enorm wichtig, um ihrerseits Planungssicherheit für Investitionen zu haben. Und: Geld allein wird es nicht richten. DB Netz muss wie angekündigt zu Beginn 2024 als gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte neu aufgestellt sein. Wichtig ist hier ein klarer Auftrag des Bundes für die neue Netzsparte.

#### Das bestehende Schienennetz besser zu nutzen klingt gut, um kurz- oder zumindest mittelfristig Erfolge zu erzielen. Woran denken Sie dabei konkret?

Zum Beispiel daran, das Netz endlich durchgehend für 740-Meter-Züge fit zu machen, die Elektrifizierung voranzutreiben oder das European Train Control System ETCS auszurollen, also auch ausreichend zu finanzieren. Es gibt viele Stellschrauben, an denen noch nicht mit genügend Nachdruck und Engagement gedreht wird.

Als Wagenhalter habe ich vor allem die DAK, also die Digitale Automatische Kupplung, auf der Agenda. Sie automatisiert und digitalisiert nicht nur den Schienengüterverkehr, sondern trägt auch dazu bei, das Netz optimal zu nutzen – zum Beispiel, indem sie die elektropneumatische Bremse ermöglicht. Mit dieser Bremstechnik könnten wir die Abstände zwischen den Zugverbänden verkürzen und damit mehr Verkehr auf das Netz bringen. Das ist nur ein Beispiel von vielen. Insgesamt sind auf dem Netz mittels DAK Kapazitätssteigerungen von 10 bis 15 Prozent möglich.



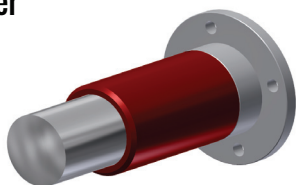
Die Instandsetzung der Schieneninfrastruktur wird dauern. Umso dringlicher ist es, durch intelligente Nutzung schnell mehr Kapazität auf das bestehende Netz zu bringen.

#### Die DAK gilt als Herzensprojekt des VPI. Sind Sie mit der aktuellen Entwicklung des Projekts zufrieden? Wird die Zielmarke 2030 für die europaweite Einführung zu halten sein?

Bis zur Serienreife der DAK bedarf es noch intensiver Tests und technischer Abnahmen. Zusätzlich zum DAC4EU-

ANZEIGE

Hydrostat®  
Aufprallpuffer



**HYDROSTAT®**

Neuteile und Service für  
alle gängigen Fabrikate

[www.hydrostat.de](http://www.hydrostat.de)

Hydrostat International GmbH, Lise Meitner Str. 4, D-45699 Herten; T. el.: +49 2366 93833 11





*Für Malte Lawrenz steht fest: Ständig neue Finanzspritzen für den DB Konzern können keine Lösung sein. Die gegenwärtige Performance belastet den gesamten Sektor.*

Demonstrator werden 2026 nochmals 100 weitere Demonstratorzüge die DAK-Technik auf ihre Alltagstauglichkeit hin prüfen. Die europaweite Umrüstung soll ab 2028 anlaufen, aber der „Big Bang“ wird sich durch noch ausstehende Entscheidungen in technischen Einzelfragen vermutlich etwas verzögern, also nach 2030 erfolgen. Das alles ist normaler Bestandteil eines solchen Entwicklungsprozesses. Alle Beteiligten arbeiten beim Thema DAK wirklich vorbildlich zusammen. Das gilt für Bahnen, Halter und Werkstätten. Auch die Unterstützung des Verkehrsministeriums ist da.

Aber wir müssen die nächsten Monate und Jahre für die Arbeit an diesem europäischen Vorhaben gut nutzen, wenn wir die DAK zum Erfolg führen wollen. Wichtig ist jetzt, alle europäischen Nationen mitzunehmen. Es gibt durchaus noch Vorbehalte, zum Beispiel in Osteuropa.

**Es gibt Stimmen in der Branche, die sagen, wir sollten uns zuerst auf die Einführung von ETCS konzentrieren. Können Sie dieser Haltung etwas abgewinnen?**

Ich halte es für grundfalsch, ETCS und DAK gegeneinander auszuspielen. Wir brauchen beides, wenn wir den wachsenden Güterverkehr bewältigen und gleichzeitig Verkehre von der Straße auf die klimafreundliche Schiene verlagern wollen. Das heißt auch, dass wir für beide Vorhaben solide Finan-

zierungskonzepte brauchen. Ohne Förderung wird die Branche weder die Umsetzung von ETCS noch die Einführung der DAK stemmen können. Noch einmal: Die DAK ist aus vielerlei Gründen wirklich unverzichtbar. Auch um ein derzeitiges Sorgenkind, den Einzelwagenverkehr, durch automatisiertes Kuppeln perspektivisch effizienter und damit auch kostengünstiger anbieten zu können.

*„Ich halte es für grundfalsch, ETCS und DAK gegeneinander auszuspielen.*

*Wir brauchen beides, wenn wir den wachsenden Güterverkehr bewältigen und gleichzeitig Verkehre von der Straße auf die klimafreundliche Schiene verlagern wollen.“*

**Die DB Cargo nennt den aufwendigen und damit teuren Einzelwagenverkehr als Hauptgrund für ihre Verluste. Überzeugt Sie das und welche Perspektiven sehen Sie für dieses Segment?**

Der Einzelwagenverkehr ist für den Schienengüterverkehr systemrelevant. Täglich werden in Deutschland rund 60.000 Einzelwagen von Hand gekup-

pelt. Wir brauchen ihn und das wird auch in Zukunft so bleiben. Für manche Verkehre gibt es keine Alternative, zum Beispiel für viele Gefahrgut-Transporte der chemischen Industrie. Für andere Unternehmen ist der Einzelwagenverkehr unverzichtbar, weil sie kleinere Mengen für Just-in-time-Produktionsprozesse flexibel versenden müssen.

Ich möchte keine Ratschläge geben, wie der Einzelwagenverkehr im Detail besser abgewickelt werden kann. Wir sind keine Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern Wagenhalter. Das Beschaffen, Finanzieren und Bewirtschaften der Flotten steht bei uns im Zentrum. Als Halter konzentrieren wir uns deshalb auf den Beitrag, den wir leisten können: unser Engagement bei der DAK, die mehr Effizienz in die betrieblichen Abläufe bringen wird.

Die meisten Verkehre im Einzelwagen-segment scheinen derzeit jedoch noch nicht kostendeckend betrieben werden zu können. Bei aller Kritik an DB Cargo bleibt daher festzuhalten: Ohne finanzielle Unterstützung wird es hier in den nächsten Jahren kaum gehen. Umso dringender ist es, dass die angekündigte Förderrichtlinie für den Einzelwagenverkehr von der Bundesregierung schnellstmöglich auf den Weg gebracht wird.

**Die Forderungen der DB AG an den Bund sind also berechtigt?**

Ob die Höhe der Forderungen gerechtfertigt ist, steht auf einem anderen Blatt. Bemerkenswert ist, dass die Verluste von DB Cargo im Einzelwagenverkehr in nur vier Jahren von 140 Millionen Euro im Jahr 2019 auf satte 442 Millionen Euro im Jahr 2023 angewachsen sind. Wir unterstützen die Forderung, dass das Unternehmen ein Konzept vorlegen muss, wie der Betrieb des Einzelwagenverkehrs verbessert werden soll. Nur nach finanzieller Unterstützung durch den Bund zu rufen, reicht sicher nicht aus.

Grundsätzlich sehen wir die Ertragschwäche von DB Cargo mit großer Sorge. Es ist nicht gut für die gesamte Branche, wenn der größte Player schwächelt. Wir begrüßen, dass der

Bund hier seine Aufsichts- und Steuerungsfunktion stärker wahrnehmen will. So wie es derzeit bei DB Cargo läuft – nämlich ein wachsendes Defizit bei gleichzeitig sinkender Leistung – darf es nicht weitergehen.

**Die politische Arbeit ist das eine Standbein Ihres Verbandes. Das andere sind die technischen Dienstleistungen, zum Beispiel die Instandhaltungsempfehlungen des VPI-EMG. Haben die Veränderungen in der Branche auch Auswirkungen auf diese Angebote?**

Natürlich. Digitalisierung und Datenaustausch sind zum Beispiel zwei Branchenthemen, die wir ständig im Auge haben. Als wir den VPI-EMG vor gut 15 Jahren zum ersten Mal veröffentlicht haben, spielte das noch kaum eine Rolle. Heute finden Sie in den Instandhaltungsempfehlungen ein eigenes Modul „Datenaustausch“ ebenso selbstverständlich wie den Klassiker „Radsätze“. Mehr als 550 Werkstätten, Wagenhalter und ECM beziehen mittlerweile europaweit unsere Instandhaltungsempfehlungen. Das ist eine große Verantwortung, der wir uns bewusst sind. Unsere Servicegesellschaft, die VPI European Rail Service, kurz VERS, sorgt mit hoher Professionalität dafür, dass der VPI-EMG den aktuellen Stand der Technik abbildet.

Selbstverständlich gibt es auch jenseits der Digitalisierung neue Themen und Trends. Intermodale Wagen und flexible Wagenkonzepte halten Einzug in die Flotten unserer Halter und damit auch in die Arbeit des VPI. Die speziellen Anforderungen dieser Wagengattungen finden nicht nur Eingang in den VPI-EMG, sondern stehen auch auf der Agenda unserer Technischen Kommission und der Verbandsveranstaltungen.

**Der Fachkräftemangel ist eines der beherrschenden Themen in Deutschland. Auch für die Mitgliedsunternehmen des VPI?**

Den Fachkräftemangel spüren auch Halter und Werkstätten. Und das Thema strahlt bis in den Verband hinein. Wir engagieren uns in über 70 Gremien und Arbeitskreisen der Branche. Die-

se Arbeit wurde bisher überwiegend ehrenamtlich von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer Mitgliedsunternehmen getragen. Viele von ihnen scheideten jetzt oder in naher Zukunft aus dem Berufsleben aus und die Unternehmen haben nicht die personellen Kapazitäten, diese Lücken in der Verbandsarbeit zu schließen. Wir haben uns daher bewusst dafür entschieden, eigene personelle Ressourcen für diese Aufgaben aufzubauen.

**Das Team des VPI wächst also?**

Ja, und zwar vor allem im Bereich der technischen Dienstleistungen unserer Servicegesellschaft VERS. Hier beschäftigen wir inzwischen eigene Auditoren und werden in Zukunft auch die Autorentätigkeit für den VPI-EMG verstärkt aus den eigenen Reihen besetzen. Darüber hinaus ist langfristig geplant, die Gremienarbeit in Bereichen wie Normung, Gefahrgut oder TSI mit eigenem Personal zu bearbeiten. Die Neuen im VERS-Team werden von uns fundiert aus- und weitergebildet. Sie bekommen einen Mentor an die Seite gestellt und werden eng mit den Halter- und Werkstattunternehmen vernetzt, damit sie nah an der betrieblichen Praxis arbeiten. Etwas Geduld ist allerdings nötig, denn das Wissen, das sich langgediente Mitarbeiter in zwei oder drei Jahrzehnten angeeignet haben, lässt sich nicht einfach auf junge Kolleginnen und Kollegen übertragen.

„Grundsätzlich sehen wir die Ertragsschwäche von DB Cargo mit großer Sorge. Es ist nicht gut für die gesamte Branche, wenn der größte Player schwächelt.“

**Mit dem Team wächst meist auch das Angebot? Auch bei Ihrer Servicegesellschaft?**

Selbstverständlich spiegelt sich das auch im Angebot. Wir bieten inzwischen Audits und Zertifizierungen zu verschiedenen Themen an. Außerdem bauen wir unser gut nachgefragtes



Der Fachkräftemangel ist auch bei den Haltern angekommen. Die VPI Servicegesellschaft hat ein neues Angebot aufgelegt: ein Schulungsprogramm für Quer- und Neueinsteiger.

Schulungsangebot aus. Neu im Programm ist zum Beispiel ein dreiwöchiges Kompaktseminar, das einen konzentrierten Einblick in die unterschiedlichsten Themenbereiche der Güterwagenbranche vermittelt – vom internationalen Eisenbahnrecht über die Normung und den digitalen Datenaustausch bis hin zu handwerklichen Tätigkeiten in einer Reparaturwerkstatt. Im Grunde ist das Seminar auch eine Antwort auf den Fachkräftemangel. Immer häufiger starten Neu- und Quereinsteiger in den Unternehmen der Bahnbranche durch. Eine gründliche Einarbeitung ist dabei wichtig, aber im Arbeitsalltag oft kaum zu leisten. Unser Pilot lief im September mit guter Resonanz, der nächste Seminar-Termin ist bereits in Planung.

**Das Jahr ist nicht mehr lang und damit auch das jährliche VPI-Symposium. Welchen Themenschwerpunkt werden Sie zum Auftakt des Jahres 2024 setzen?**

Wir setzen einen Fokus auf den Intermodal-Verkehr. Ein sinnvolles Zusammenspiel der Verkehrsträger ist unerlässlich für nachhaltige Transportketten vom Rohstofflieferanten über den Produzenten hin zum Verbraucher. Die umweltfreundliche Schiene muss hier im Zentrum stehen.

**Herr Lawrenz, vielen Dank für das Gespräch!**

*Die Fragen stellte Dennis Tesch.*