

5 Fragen an Malte Lawrenz



Quelle: VPI / Zielke

Vorsitzender des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. (VPI)

✉ Mailen Sie mir Ihre Meinung
lawrenz@vpihamburg.de

Wir müssen die 'low hanging fruits' schneller ernten

Im Januar fand das 14. VPI-Symposium unter dem Titel „Wachstumschancen für einen zukunftsfähigen Schienen-güterverkehr“ mit 300 Teilnehmenden aus der gesamten Branche statt. Der Verband vertritt Güterwagenhalter und Werkstätten. Welche Chancen sieht Malte Lawrenz?



1 Herr Lawrenz, das Ziel „25 Prozent Marktanteil am Güterverkehr bis 2030“ ist für die Schiene fix. Wie kommen wir da hin?

Wir müssen an allen verfügbaren Stell-schrauben drehen, und zwar sofort. Zu den prioritären Aufgaben gehören die Sanierung und Digitalisierung des Netzes, aber auch der Neubau und die Reaktivierung von Anschlussgleisen stehen ganz oben auf der Liste. Auch im Bereich Innovationen muss es schneller gehen. Gleichzeitig müssen wir die 'low hanging fruits' schneller ernten. Generalsanierung ist gut und richtig, aber auch mit einfachen Maßnahmen im Netz kann man viel erreichen. Ich denke da etwa an die Ertüchtigung des Netzes für 740-Meter-Züge. Auch mit konsequentem Datenaustausch können wir viel bewegen. Ein Beispiel: Wenn Infrastrukturbetreiber ihre Daten mit den Wagenhaltern teilen, erhöht das durch vorausschauende Instandhaltung die Wagenverfügbarkeit und steigert die Kapazität des Systems.

2 Wie können die Wagenhalter für Wachstum sorgen?

Durch modernes rollendes Material, das sich nahtlos in die logistischen Prozesse und die Supply Chain einfügt. Das

bedeutet für unsere Unternehmen, ihre Flotten immer an die sich verändernden Güterstrukturen anzupassen. Wir beobachten seit längerem einen Trend weg vom Massengut hin zu kleinteiligen Transportgütern. Darauf reagieren wir. Aber auch mit neuen modularen Wagenkonzepten tragen Wagenhalter zur Stärkung des Systems bei.

Ein weiteres großes Thema ist die Digitalisierung. Die meisten Wagen sind mittlerweile mit Sensoren ausgestattet. Dadurch können die Wagen nicht nur getrackt werden, die Sensoren ermöglichen auch eine laufleistungs- oder zustandsbezogene Instandhaltung. Wirklich nach vorne bringen wird uns die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Deshalb engagieren wir uns in den Arbeitsgruppen des European DAC Delivery Programme (EDDP) für die europaweite Einführung dieses Game-changers.

3 Und wie genau tragen die Werkstätten zu mehr Wirtschaftlichkeit bei?

Salopp gesagt, indem die Wagen so kurz wie möglich bei ihnen sind, wenn Reparatur oder Instandhaltung anstehen. Dies ist jedoch eine gemeinsame Aufgabe von Haltern und Werkstätten. Die Wa-

gen müssen den Werkstätten rechtzeitig angekündigt werden, damit diese die Teileversorgung beschleunigen können, Daten müssen elektronisch ausgetauscht werden. Hilfreich ist auch ein einheitlicher Instandhaltungsstandard, an dem sich die Werkstätten bei ihrer Arbeit orientieren können. All dies trägt spürbar zur Effizienz des Systems Schiene bei.

4 Die größte Herausforderung, um das 25-Prozent-Ziel zu erreichen, ist Ihrer Meinung nach welche?

Ganz klar die Infrastruktur. Die Sanierung und der Ausbau sind die Basis für die weitere Entwicklung und Marktanteilsgewinne. Ohne ausreichend Kapazität im Netz bringen weder die DAK noch verbesserte Instandhaltungskonzepte die gewünschten Effekte.

5 Wie lässt sie sich meistern?

Mit entsprechenden Investitionen des Netzeigentümers. Er muss bauen, bauen und nochmals bauen. Auf keinen Fall darf an den angekündigten 45 Milliarden Euro hierfür im Bundeshaushalt gerüttelt werden. Helfen würde auch, das Planungsbeschleunigungsgesetz endlich im Bundestag zu verabschieden. ●