

Gemeinsam mit der Bahnindustrie arbeiten die VPI-Mitglieder am Güterwagen der Zukunft.

VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz im Interview

„Die Zukunft hat schon begonnen“

Malte Lawrenz ist seit 2012 Vorsitzender des VPI und steht mit seinem Verband für die Halter von etwa 73.000 Güterwagen. Im Gespräch mit dem Privatbahn Magazin blickt er auf die Zukunft des Schienengüterverkehrs und die Chancen der Digitalisierung.

Privatbahn Magazin: Im Gutachten „Güter auf die Schiene – Netzentwicklung für den Schienengüterverkehr“, das die kcw GmbH im Auftrag von VPI und NEE erstellt hat, wird darauf verwiesen, dass sich mit überschaubarem finanziellem Mehraufwand das deutsche Schienennetz bis 2035 für doppelt so viel Güterverkehr wie heute ertüchtigen lässt. Werden für diesen Fall die privaten Wagenhalter die entsprechende Anzahl Waggons bereithalten?

Malte Lawrenz: Wir halten den zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur für einen wesentlichen Faktor, um Wachstum auf die Schiene zu bringen. Insofern haben wir die Idee für eine solche Studie von Anfang an unterstützt, auch wenn die überwiegende Mehrzahl unserer Mitgliedsunternehmen keine Trassen bestellt.

Aber es stimmt natürlich: Ausreichend Trassenkapazitäten sind nur ein Faktor. Ohne Zuwachs an Waggons kann auch die beste Infrastruktur nicht zu mehr Verkehr auf der umweltfreundlichen Schiene führen. Alle im VPI organisierten Halter und auch der Verband selbst beobachten die Entwicklung und die damit einhergehende Nachfrage sehr genau und werden darauf reagieren. Märkte erkennen, Waggons beschaffen und vermieten ist schließlich unser Kerngeschäft.

Von einer notwendigen Verdoppelung der Flotte bis 2035 gehe ich jedoch nicht aus. Viele aktuelle Innovationen zielen darauf ab, die Effizienz im Schienengüterverkehr zu erhöhen, also mehr Menge mit gleichen Ressourcen abzufahren. Sie können davon ausgehen: Auf dem Weg zur signifikanten Steigerung der Güterverkehrsmenge

auf der Schiene wird der Waggon nicht zum limitierenden Faktor.

Der Slogan „Mehr Güter auf die Schiene“ ist derzeit in der Politik in Mode. Wo sehen Sie die größten Herausforderungen, um ihn auch mit Leben zu erfüllen?

Derzeit hat die Schiene in der Tat so viel politischen Rückenwind wie nie zuvor. Der Masterplan Schienengüterverkehr und das Zukunftsbündnis Schiene sind allerdings Initiativen, die eigentlich schon vor Jahren hätten gestartet werden müssen. Das mag man beklagen, aber wichtiger ist, nach vorn zu schauen. Wie Branche und Politik jetzt kräftig an einem Strang ziehen, ist erfreulich. Wir haben in den letzten Monaten sehr viele intelligente Statements gehört, gemeinsam Handlungsfelder beschrieben und Meilensteine definiert. Die kritische Phase der Umsetzung steht uns allerdings noch bevor. Und ja, erste Maßnahmen aus dem Masterplan sind auf dem Weg. Der größte Erfolg ist sicherlich die Halbie-

nung des Trassenpreises. Ob wir aber insgesamt im nötigen Tempo vorankommen werden, hängt davon ab, in welcher Höhe der Bund künftig finanzielle Mittel zu Verfügung stellt. Wir brauchen Förderung besonders in den Feldern Digitalisierung und Automatisierung. Ganz oben auf meiner Liste: die europaweite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die als Enabler für Quantensprünge im Schienengüterverkehr sorgen könnte. Die flächendeckende Migration einer solchen Technologie ist mit hohen Investitionen der Halter verbunden, denen kein Return on Invest gegenübersteht. Von Effizienzsteigerung und den mit ihnen verbundenen Kosteneinsparungen profitieren vor allem andere Player im Sektor. Hier muss über staatliche Förderung und monetäre Transfermodelle nachgedacht werden.

Digitalisierung und Automatisierung sind untrennbar miteinander verbunden. Wie wird der VPI bei den Mitgliedern des Verbandes aktiv, um beides voranzutreiben?

Jeder, der in unserem Segment arbeitet und die Entwicklung verfolgt, weiß, dass die Zukunft des Schienengüterverkehrs – und damit auch der Waggonvermietung – abhängt von Fortschritten in beiden genannten Feldern. Das brauche ich unseren Mitgliedern nicht zu verdeutlichen. Sie haben die Zeichen der Zeit längst erkannt: Alle Halter rüsten ihre Flotten mit Telematik aus, und das mit Hochdruck. In den einschlägigen Foren und Gremien wird intensiv über die Digitale Automatische Kupplung diskutiert. Aber natürlich kommunizieren wir diese Themen auch auf unseren Veranstaltungen. Auf unserem jährlich stattfindenden Symposium im Januar sind diese Themenfelder immer präsent und werden auch mit Follow-up-Beiträgen übers Jahr begleitet.

Inwiefern kann der VPI die Ideen seiner Mitglieder bei der Entwicklung neuer Güterwagen einbringen?

Der VPI entwickelt keine neuen Wagen, das ist Aufgabe der Unternehmen. Unsere Mitglieder sind selbstverständlich aktiv, zum Beispiel im Technischen

Innovationskreis Schienengüterverkehr TIS. Gemeinsam mit der Bahnindustrie arbeiten sie am Güterwagen der Zukunft. Dieser Austausch zwischen Haltern und Herstellern hat sich in den vergangenen Jahren als sehr fruchtbar erwiesen. Gute Beispiele hierfür sind die Ergebnisse der Initiative „Innovativer Güterwagen“ unter Beteiligung der VTG oder der 5L-Demonstratorzug von SBB Cargo.

Die Entwicklung und Anschaffung moderner Güterwagen ist eine sehr kostenintensive Angelegenheit. Sollte es da staatlicherseits Förderprogramme geben?

Grundsätzlich gilt natürlich: Die Beschaffung neuer, moderner Güterwagen ist Aufgabe der Halter. Und das tun sie auch. Gerade die Privaten modernisieren ihre Flotten regelmäßig. Wenn es allerdings um grundlegende und meines Erachtens dringend notwendige Innovationen geht, müssen wir über staatliche Förderprogramme reden.

Das schon genannte Projekt „Innovativer Güterwagen“ ist ein gutes Beispiel, wie Innovationsförderung in der Praxis aussehen kann. Hier sind mit finanzieller Unterstützung des BMVI sehr interessante und marktreife Features entwickelt worden. Diesen Weg sollten Politik und Sektor weiterverfolgen. Und das heißt für mich auch, die anschließende Migration solcher Neuerungen finanziell zu unterstützen.

Der VPI-Leitfaden zur Instandhaltung liegt heute in 13 Sprachen vor und hat so internationalen Charakter angenommen. Was ist für die Zukunft vorgesehen?

Die Zukunft hat schon begonnen: Zum Jahresanfang haben wir die Herausgabe des VPILF an die vom Verband neu gegründete VPI European Rail Service GmbH übergeben. Aus dem VPILF wird der „VPI European Maintenance Guide“, kurz VPI-EMG. Mit diesem Schritt wollen wir vor allem die europäische Ausrichtung des Leitfadens stärken. Die Schiene tickt europäisch, das Gleiche muss für unseren Leitfaden gelten. Wir haben zum einen die Herausgeberschaft auf eine breitere, inter-



*Malte Lawrenz
Vorsitzender Verband
der Güterwagenhalter
in Deutschland e. V. (VPI)*

nationalere Basis gestellt. Bislang gehörten zu diesem Kreis nur die deutschsprachigen Verbände, also der österreichische VPI, der Schweizer VAP sowie unser Verband, der VPI. Jetzt beteiligen sich auch der französische Verband AFWP und unser Dachverband UIP an der Herausgeberschaft. Zum anderen werden wir noch mehr als bisher Experten aus der gesamten europäischen Schienengüterverkehrsbranche in die Erstellung der Leitfaden-Module einbinden – Wagenhalter ebenso wie Werkstätten, Hersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Unser Ziel ist, die Integration nationaler Besonderheiten der Waggontechnik in die einzelnen Module weiter auszubauen. Dazu dient ein ganzes Bündel von Maßnahmen: Um internationale Fachautoren für einzelne Themenbereiche zu gewinnen, bauen wir einen „pool of experts“ auf. Mit Workshops, Fragebögen und Interviews werden wir regelmäßig und europaweit auf die Bezieher zugehen und Änderungs- oder Anpassungswünsche erfassen.

Mittlerweile beziehen über 500 Unternehmen und Institutionen unseren Leitfaden, 190 Werkstätten nutzen ihn – von Norwegen bis Spanien, von Großbritannien bis in die Türkei. Diese Erfolgsgeschichte wollen wir fortschreiben.

Herr Lawrenz, vielen Dank für das Gespräch.

Die Fragen stellte Thomas Felber.