



Malte Lawrenz, Vorsitzender VPI, sieht große Herausforderungen auf dem Weg hin zu einem stärkeren Schienengüterverkehr.

VPI

Nadelöhr Infrastruktur

Im PriMa-Interview spricht der VPI-Vorsitzende Malte Lawrenz über die Möglichkeiten im Schienengüterverkehr. Die Wagenhalter haben sich mit Investitions- und Innovationsbegeisterung fit für die Zukunft gemacht. Doch Digitalisierung und Verkehrswende können sie nicht alleine tragen. Die marode deutsche Schieneninfrastruktur stellt sich immer wieder als zu nehmende Hürde heraus.

Privatbahn Magazin: Die Situation auf der Schiene gilt als angespannt. Unternehmen der verladenden Industrie klagen vehement über unverhältnismäßig lange und nicht mehr planbare Transportzeiten, die zu Produktionsausfällen führen können. Alarmismus oder Beschreibung der Verhältnisse?

Malte Lawrenz: Letzteres, leider. Die Sorgen der Verloader sind berechtigt und beschreiben die operativen Verhältnisse, wie wir sie derzeit im Bahntransport vorfinden. Es wird immer enger auf Deutschlands Schienen, denn die Infrastruktur ist infolge jahrzehntelanger Vernachlässigung überlastet und sanierungsbedürftig. Züge bleiben stehen, geplante Programme werden nicht gefahren oder im Vorfeld abgesagt. Das macht es dem Verkehrsträger schwer bis unmöglich, seine gewollte Rolle einzunehmen: die Klimaziele durch

Verkehrsverlagerung auf die Schiene voranzubringen.

Die aktuelle Situation führt eher dazu, dass selbst Verloader, die der Schiene grundsätzlich wohlgesonnen sind, ihre Verkehre wieder auf die Straße bringen oder es gar nicht erst mit der Bahn versuchen. Ware sucht sich in der Regel den günstigsten und auch den unkompliziertesten Weg. Das ist derzeit bedauerlicherweise oft die Straße. Allein mit dem Slogan „Güter gehören auf die Schiene“ richten wir es nicht.

Welche Antworten haben die Wagenhalter zu bieten? Können intelligente Assets die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs steigern?

Ja, durchaus. Unsere Unternehmen bringen kontinuierlich Lösungen aufs Gleis, die den Schienengüterverkehr als System leistungsfähiger machen. Mit Sensorik und Telematik sorgen sie da-

für, dass der althergebrachte Güterwaggon sich zu einem modernen Transportmittel wandelt, das sich in digitale Lieferketten integriert.

Ein weiterer wichtiger Faktor, auf den wir als Wagenhalter Einfluss nehmen können, sind optimale Instandhaltungsprozesse, die die Verfügbarkeit von Waggons im Betrieb erhöhen. Statt die Assets in starren Intervallen instand zu setzen, nutzen sie vermehrt Sensorik, die zustandsbasierte Rhythmen erlaubt. Ein Beispiel: Wenn die abgefahrene Bremssohle sich bereits automatisch meldet, bevor das Betriebsgrenzmaß erreicht ist, kann sie unkompliziert im nächsten Bahnhof ausgetauscht werden. So lässt sich langwieriges Ausrangieren auf offener Strecke verhindern. Was sich nach einer Kleinigkeit anhört, kann auf der Schiene gerne die Vermeidung mehrtägiger Ausfälle bedeuten.

Also hat der Sektor aus sich heraus die Kraft, die derzeitigen Probleme zu bewältigen?

Die Innovationsfreudigkeit unserer Unternehmen hat in den letzten Jahren immens zugenommen und zeigt Ergebnisse. Das volle Potenzial der effizienz-

FOTOS: VPI, PIXABAY.COM/ALEXA

steigernden Maßnahmen wird sich allerdings nur dann entfalten können, wenn eine marode Infrastruktur diese Anstrengungen nicht konterkariert. Wir brauchen deshalb schnell ein besseres, resilientes und robustes Netz.

Wichtig ist, dass die verschiedenen Player des Sektors verstärkt an einem Strang ziehen, um den Schienengüterverkehr zu stärken. Deutlich wird das etwa beim Thema Datenaustausch. Die im Bereich der Infrastruktur von DB Netz erhobenen Daten könnten erheblich zur Steigerung der Effizienz im Waggonbereich beitragen. Sie müssen nur wie in anderen Ländern üblich den Haltern zur Verfügung gestellt werden. Die Gespräche dazu gestalten sich leider schon seit Langem schwierig. Wir wünschen uns hier deutlich mehr Kooperationswillen.

Für viele Innovationen ist die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) Voraussetzung. Kommt der „Gamechanger“ für den SGV bis 2030?

Ich bin optimistisch, dass wir gemeinsam das Projekt zum Erfolg führen werden. Klar ist aber auch: Das Brett, das wir hier bohren, ist nach wie vor dick. Die DAK ist ein Leuchtturmprojekt unserer Branche und ein gutes Beispiel dafür, wie durch die Zusammenarbeit der Player die Hürden für ein Jahrhundertprojekt erfolgreich genommen werden. Sie ist längst kein nerdiges Insider-Thema mehr, sondern bei allen Bahnverantwortlichen auf der Agenda – in der Politik ebenso wie in den Unternehmen.

Was muss jetzt passieren in Sachen DAK?

Wichtig ist, dass auf europäischer Ebene weiter mit Hochdruck an den vielfältigen und komplexen Arbeitspaketen zur DAK gearbeitet wird. Denn es wird eine europaweite Einführung geben oder gar keine. Auch wenn nun Shift2-Rail, unter dessen Dach das European DAC Delivery Programme aufgehängt war, ausgelaufen ist, geht der Prozess weiter. Im Nachfolgeprojekt „Europe's Rail“ werden die technologischen Fragen sowie operativen und normungs-

relevanten Themen zielgerichtet vorangetrieben.

Auch in der neuen Struktur arbeiten Vertreter unserer Mitgliedsunternehmen verantwortlich mit. Dies betrifft nicht nur die Halter von Waggonen, auch die Werkstätten bringen sich verstärkt ein. Ich halte das für entscheidend, denn für das Gelingen des Projekts ist ihr Engagement bei der Vorbereitung und Umsetzung der DAK-Migration von essenzieller Bedeutung. Letztlich gilt aber auch für die DAK, was ich eingangs betont habe: Neue Technologien können ihre Wirkung nur auf einem leistungsfähigen Netz entfalten.

„Wir müssen mehrgleisig fahren, um die Zukunft des Schienengüterverkehrs zu sichern: Infrastruktur ausbauen, Innovation vorantreiben und Menschen dafür begeistern, diese Projekte mit uns umzusetzen.“

*Malte Lawrenz,
Vorsitzender VPI*

Wie kann der Weg aussehen, um das Netz schnell robuster zu machen und seine Kapazität zu steigern?

Ganz oben auf der Agenda steht eine koordinierte, intelligente Baustellenplanung, die alle Player einbezieht. Die Sanierung des Netzes bei laufendem Betrieb ist eine maximale Herausforderung, die nicht ohne Einschränkungen bleiben wird. Das ist allen klar. Es geht also darum, den Prozess bestmöglich zu gestalten. Das von der DB angekündigte Konzept der „Korridor-sanierung“ kann dafür ein guter Ansatz sein. Voraussetzung ist aber, vorab für ausreichende Ersatz-Kapazitäten zu sorgen, etwa auf Nebenstrecken oder durch zusätzliche Infrastrukturverbesserungen.

Kurz und mittelfristig wird es darauf ankommen, das bestehende Netz optimal zu nutzen. So können sogenannte „Kleine und Mittlere Maßnahmen“, etwa zusätzliche Weichen, Signale oder Überholgleise, das Netz an wichtigen Trassen leistungsfähiger machen. Aus meiner Sicht ganz wichtig: Das Netz muss für längere Güterzüge, also mindestens für 740-Meter-Züge, befahrbar sein. Auch die beiden großen Projekte ETCS und DAK werden in Zukunft ihren Beitrag zur Kapazitätssteigerung des Netzes leisten.

Wird das reichen, um die angestrebten 25 Prozent Marktanteil bis 2030 aufs Gleis zu bringen?

Nein, zumal wir ja nicht allein unterwegs sind. Der Personenverkehr soll ebenfalls massiv wachsen. Wir brauchen deshalb auch den Aus- und Neubau von Güterverkehrstrassen.

Planungsbeschleunigung ist Voraussetzung, um Infrastrukturprojekte in bestenfalls einem und nicht in mehreren Jahrzehnten zu realisieren. Ich begrüße sehr, dass die „Beschleunigungskommission Schiene“ in Berlin nun endlich ihre Arbeit aufgenommen hat und bis Ende des Jahres Vorschläge zum Thema vorlegen will.

Ganz entscheidend wird sein, dass Modernisierung und Ausbau professionell gemanagt werden. Und da sind wir beim Thema DB Netz, die sich bis dato eher als Showstopper präsentiert hat. Es ist ihr in den vergangenen Jahren nicht gelungen, für ein leistungsfähiges Netz zu sorgen. Das liegt nicht nur, aber auch an der Einbindung in den DB Konzern. Ich bezweifle, dass die notwendige Neuausrichtung von DB Netz gelingen kann, ohne dass klare Grenzen zum Konzern gezogen werden.

Die neue Regierung ist bald ein Jahr im Amt. Stellt sie die Weichen richtig für eine starke Bahn?

Die Regierung hat zumindest die richtigen Dinge in Sachen Schiene in den Koalitionsvertrag geschrieben. Jetzt kommt es auf die Umsetzung an. Und da würden wir uns schon mehr Tempo wünschen. Die seit Langem auf dem Tisch liegenden Masterpläne mit ihren

Maßnahmenpaketen warten vielfach noch immer auf Realisierung. Beispiele sind die Ertüchtigung des Netzes für die genannten 740-Meter-Züge oder die schleppende Elektrifizierung von Trassen.

Am Ende hängt auch hier vieles am Geld. Der vorliegende Haushaltsentwurf der Regierung lässt den Willen zu einer echten Verkehrswende nicht erkennen. Ein Beispiel: Während für den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen 3,86 Milliarden Euro für das kommende Jahr eingeplant sind, werden für die Kapazitätserweiterung des Schienennetzes nur zwei Milliarden Euro aus dem Bedarfsplan Schiene veranschlagt. „Vorrang für die Schiene“ sieht anders aus. Bei allem Verständnis für die geopolitisch sehr angespannte Lage, hier muss nachgebessert werden.

Das System Schiene ist komplex, die Verbandsstruktur im Sektor auch. Ziehen die Verbände an einem Strang, um den Anliegen der Schiene Gewicht zu verleihen?

Ja, die Verbände vertreten längst nicht mehr nur ihre Partikularinteressen. Als Zusammenschluss „Die Bahnverbände“ formulieren wir seit mehreren Jahren auch gemeinsam unsere Forderungen an die Politik. Als VPI haben wir den Sektor mit unserer „DAK-Charta“ hinter der neuen Kupplungstechnologie versammelt. Unsererseits haben wir uns der VDV-Initiative „Gleisanschluss-Charta“ angeschlossen. Alle Beteiligten wissen, dass Kooperation gefragt ist, um das System als Ganzes nach vorne zu bringen. Vor vielen Problemen steht man auch gemeinsam, etwa beim Thema Fachkräftemangel.

Ist Fachkräftemangel also nicht nur bei Lokführern, sondern auch am Gleis und in den Werkstätten ein Problem?

Ja, auch Wagenhalter und Werkstätten suchen Personal. Wir brauchen qualifizierte junge Menschen, um den SGV der Zukunft zu gestalten. Automatisierung und Digitalisierung werden nicht nur Arbeitsplätze einsparen, sondern

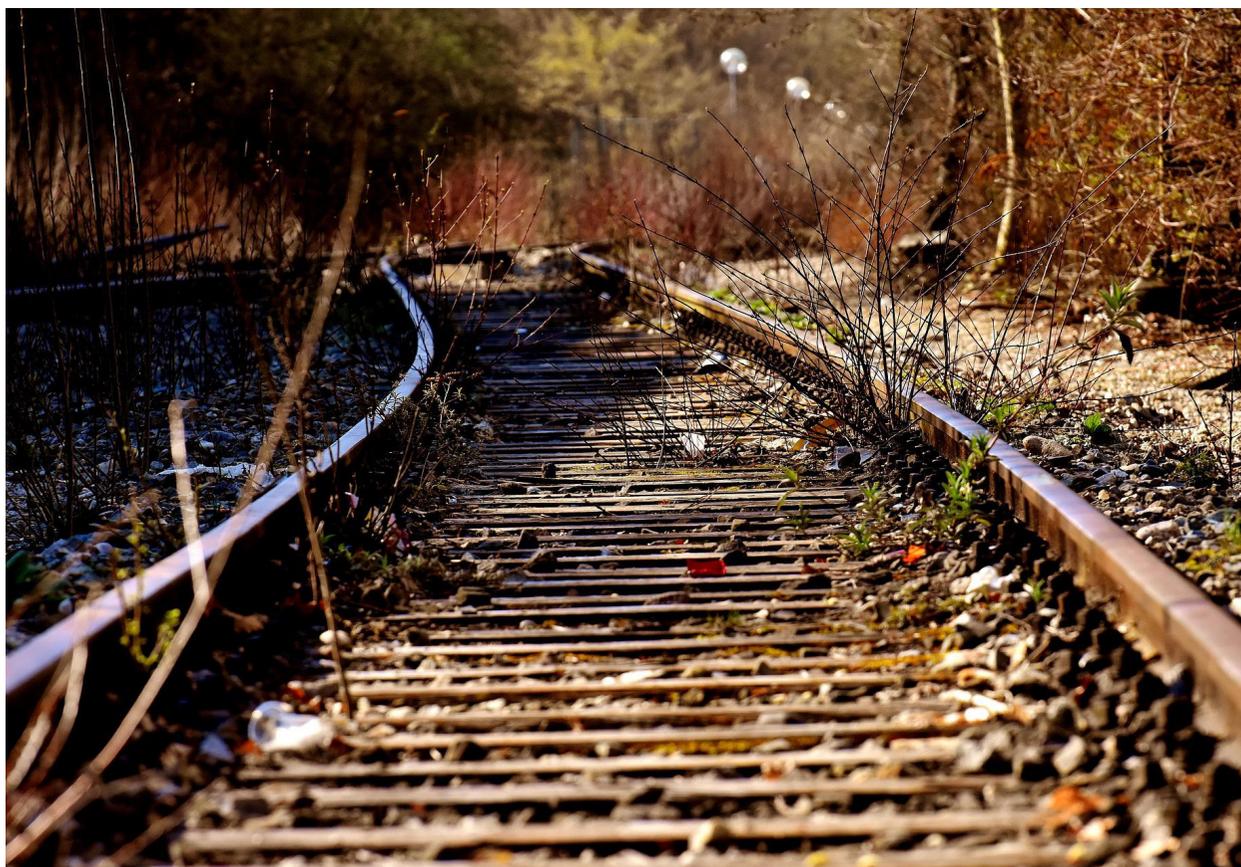
auch neue attraktive Jobs schaffen, die besetzt werden müssen. Hinzu kommt, dass viele ältere Kolleginnen und Kollegen bald in Ruhestand gehen. Auch darauf müssen wir uns einstellen. Und für Arbeiten wie das körperlich schwere Kuppeln von Waggons draußen am Gleis bei Tag und Nacht werden wir bald niemanden mehr finden – europaweit. Auch deswegen ist die Einführung der DAK existenziell.

Ihr Resümee in einem Satz: Was tun für einen starken Schienengüterverkehr?

Wir müssen mehrgleisig fahren, um die Zukunft des Schienengüterverkehrs zu sichern: Infrastruktur ausbauen, Innovation vorantreiben und Menschen dafür begeistern, diese Projekte mit uns umzusetzen. Daran arbeiten wir – mit Leidenschaft und Beharrlichkeit.

Herr Lawrenz, vielen Dank für das Gespräch!

Die Fragen stellte Dennis Tesch.



Auch mit noch so modernem Rollmaterial auf der Schiene kann marode Infrastruktur nicht überwunden werden.