



Deutliche Worte zur Verkehrspolitik: VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz sieht den Schienengüterverkehr durch hausgemachte Probleme ausgebremst.

Malte Lawrenz im Interview

Schiene europäisch denken

Der Schienengüterverkehr steht vor entscheidenden Weichenstellungen. Während die Branche mit einer schwachen Konjunktur, einer überlasteten Infrastruktur und politischen Unsicherheiten zu kämpfen hat, werden gleichzeitig die Grundlagen für ihre Zukunft verhandelt. VPI-Vorsitzender Malte Lawrenz spricht über Deutschlands Verantwortung im europäischen Schienennetz, notwendige Reformen und die Rolle der Wagenhalter bei der Zukunft des Systems.

Privatbahn Magazin: Herr Lawrenz, die Transportleistung im Schienengüterverkehr kommt seit Jahren nicht wirklich voran und liegt inzwischen sogar unter dem Niveau von 2016. Gleichzeitig will die Bundesregierung deutlich mehr Güter auf die Schiene bringen. Passen Anspruch und Wirklichkeit noch zusammen?

Malte Lawrenz: Nein, davon sind wir derzeit leider ein gutes Stück entfernt. Natürlich belastet die schwache Konjunktur den Schienengüterverkehr. Wenn die Industrie weniger produziert, gibt es auch weniger zu transportieren. 2025 lag die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs bei rund 133,9 Milliarden Tonnenkilometern und damit unter dem Niveau von 2016. Das zeigt: Einen nachhaltigen Wachstumspfad hat der Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahren nicht gefun-

den. Aber das erklärt nur einen Teil der Entwicklung.

Hinzu kommen strukturelle Probleme, die wir seit Jahren kennen: eine überlastete Infrastruktur, hohe Trassenpreise, zunehmende regulatorische Belastungen und ein Baustellenmanagement, das häufig mehr Probleme schafft, als es löst. Das alles schmälert die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße. Wenn wir die Verkehrsverlagerung ernst meinen, müssen wir diese hausgemachten Probleme endlich konsequent angehen.

Sie haben gerade vor allem Probleme beschrieben, die Deutschland selbst lösen muss. Gleichzeitig betonen Sie immer wieder die europäische Dimension des Schienengüterverkehrs. Warum?

Weil der Schienengüterverkehr längst europäisch organisiert ist. Rund 44 Pro-

Über Malte Lawrenz

Der Hamburger kam aus der Wirtschaft zur Verbandsarbeit. Vor seiner Zeit an der Verbandsspitze arbeitete er in verantwortlicher Position bei mehreren Wagenhaltern, war Vertriebsleiter und später als Prokurist Leiter einer Business Unit bei der GATX Rail Germany GmbH. Dazwischen lag eine Station in der Geschäftsführung von Aprixon Information Services. 2012 wählte ihn die VPI-Mitgliederversammlung einstimmig zum Vorsitzenden – zunächst im Ehrenamt. 2017 entschieden die Mitglieder, die Position hauptamtlich zu besetzen; seit dem 1. November führt Lawrenz den VPI im Hauptamt.

Inhaltlich prägen drei Themen sein Engagement: die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße, die europäische Interoperabilität des Systems und der Auf- und Ausbau der VPI Servicegesellschaft VERS.

Lawrenz gehört dem Redaktionsbeirat des Privatbahn Magazins an.

„Deutschland ist das Herzstück mehrerer europäischer Güterverkehrskorridore.

Wenn hier etwas nicht funktioniert, spüren das Unternehmen in ganz Europa.“

zent der Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr entfallen auf grenzüberschreitende Transporte. Rechnet man den Transit hinzu, ist nahezu jeder zweite Transport international. Unsere Güterwagen verkehren täglich zwischen mehreren Staaten, unsere Kunden organisieren europaweite Lieferketten. Deshalb wirken sich nationale Entscheidungen fast immer über die eigenen Landesgrenzen hinaus aus. Das gilt für technische Regelwerke ge-

nauso wie für Infrastruktur oder Betriebsqualität. Wer den Schienengüterverkehr stärken will, muss ihn als europäisches Gesamtsystem verstehen.

Dann trägt Deutschland als größtes Transitland Europas auch eine besondere Verantwortung. Wird die deutsche Verkehrspolitik dieser Herausforderung derzeit gerecht?

Leider nur eingeschränkt. Deutschland ist das Herzstück mehrerer europäischer Güterverkehrskorridore. Wenn hier etwas nicht funktioniert, spüren das Unternehmen in ganz Europa. Deshalb beobachten unsere Nachbarländer sehr genau, wie wir mit unserer Infrastruktur umgehen. Beim Brenner-Nordzulauf etwa entsteht zunehmend der Eindruck, dass Deutschland zum Flaschenhals eines europäischen Infrastrukturprojekts wird.

Ähnlich kritisch ist die Situation auf der

Achse Hamburg–Hannover. Sie ist mit rund 147 Prozent ihrer rechnerischen Kapazität ausgelastet und damit eine der am stärksten belasteten Strecken im deutschen Netz. Gleichzeitig hat jeder vierte Güterwagen in Deutschland seinen Ursprung oder sein Ziel im Hamburger Hafen. Diese Verbindung ist deshalb nicht nur für Deutschland, sondern für den europäischen Güterverkehr von strategischer Bedeutung.

Der Bund investiert inzwischen Milliarden in die Schieneninfrastruktur. Warum kommt davon im Betrieb so wenig an?

Zunächst einmal ist es eine gute Nachricht, dass Deutschland zum zweiten Mal in Folge mehr in die Schieneninfrastruktur investiert. Das zeigt, dass die Bedeutung der Schiene politisch stärker wahrgenommen wird als noch vor einigen Jahren.

ANZEIGE

**SIE BRAUCHEN MASCHINEN IM EINSATZ.
WIR MACHEN DEN SERVICE.**

**Plasser & Theurer ROBEL
SERVICES**

- ➔ Maximale Verfügbarkeit für Ihre Flotte
- ➔ Ein Partner für den gesamten Lebenszyklus
- ➔ Von ECM über Kunden Service zu Retrofit



22. – 25.09. | BERLIN

H26/270 Plasser & Theurer

H26/470 ROBEL

T2/60 Retrofit Gleiskraftwagen



www.pr-services.com

[pr-services.com/linkedin](https://www.pr-services.com/linkedin)



Gleichzeitig dürfen wir uns nichts vormachen: Mehr Investitionen bedeuten zunächst einmal mehr Baustellen und damit auch mehr Einschränkungen im Netz. Die Zahl der sogenannten Bauereignisse im Netz ist nach Angaben des VDV von rund 21.000 im Jahr 2024 auf etwa 26.000 im Jahr 2025 gestiegen. Für 2026 werden bereits rund 28.000 erwartet. Entscheidend ist, die Sanierung so zu organisieren, dass der laufende Betrieb nicht zusammenbricht. Genau das erleben wir derzeit vielerorts. Strecken werden gesperrt, ohne dass leistungsfähige Umleiter zur Verfügung stehen. Güterzüge fahren große Umwege oder können gar nicht verkehren.

Unsere Mitgliedsunternehmen sind zwar keine Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber ihre Kunden sind es. Deshalb erleben wir jeden Tag, welche Folgen diese Situation hat. Transporte werden unzuverlässig, Kunden weichen auf die Straße aus und Verkehre gehen dauerhaft verloren. Das schadet am Ende dem gesamten System.

Trotzdem scheint die Bundesregierung beim Ausbau des Netzes auf die Bremse zu treten. Zahlreiche Neu- und Ausbauprojekte stehen auf der Kippe. Ist das aus Ihrer Sicht der nächste strategische Fehler?

Davon bin ich überzeugt. Wir dürfen nicht den Fehler wiederholen, den wir bei der Instandhaltung gemacht haben. Jahrzehntlang wurde zu wenig investiert – das holen wir jetzt mühsam nach. Wenn wir nun gleichzeitig den Aus- und Neubau zurückstellen, schaffen wir das nächste Problem von morgen. Das bestehende Netz ist vielerorts längst überlastet. Wer mehr Verkehr auf die Schiene bringen will, braucht deshalb nicht nur ein saniertes, sondern auch ein wachsendes Netz. Auch die Elektrifizierung muss deutlich schneller vorankommen. Dafür sind klare politische Prioritäten und eine langfristige Finanzierung über einen Schienenfonds erforderlich – statt Entscheidungen von Haushaltsjahr zu Haushaltsjahr.

Ein weiteres Dauerthema sind die Trassenpreise. Seit Jahren wird eine



Maschen bündelt, was Malte Lawrenz meint, wenn er von Deutschlands Verantwortung spricht: Auf 280 Hektar wird der Hinterlandverkehr der Nordseehäfen sortiert. Wenn hier Kapazität fehlt, ist die Störung längst eine europäische.

„Wer den Schienengüterverkehr stärken will, muss ihn als europäisches Gesamtsystem verstehen.“

Reform angekündigt. Gleichzeitig sieht der Haushaltsentwurf Kürzungen bei der Trassenpreisförderung und beim Einzelwagenverkehr vor. Welches Signal kommt damit in der Branche an?

In der Branche sorgt das für erhebliche Verunsicherung. Wir reden hier nicht über Feinjustierung: Die Trassenpreisförderung im Güterverkehr soll von 265 Haushaltsansatz auf 200 Millionen Euro sinken, die Förderung des Einzelwagenverkehrs von 300 auf 274 Millionen. Die Unternehmen warten seit Langem auf eine Trassenpreisreform. Solange sie nicht umgesetzt ist, darf die bestehende Förderung nicht zurückgefahren werden. Das wäre genau das falsche Signal. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten brauchen Unternehmen Planungssicherheit. Stattdessen erleben sie seit Monaten Unsicherheit und jetzt drohen sogar zusätzliche Belastungen. Ähnlich problematisch ist die Diskussion um den Einzelwagenverkehr. Er ist keine Subvention für einzelne Unternehmen, sondern eine Voraussetzung dafür, dass viele Industriestandorte überhaupt an den Schienengüterverkehr angebunden bleiben. Wer diese Förde-

rung reduziert, erschwert die Verkehrsverlagerung, statt sie zu unterstützen.

Sie kritisieren aber nicht nur die Kürzungen selbst, sondern auch das verkehrspolitische Signal dahinter. Warum?

Hier sehe ich die Politik in einer besonderen Verantwortung. Sie muss entscheiden, welchen Schienengüterverkehr Deutschland künftig haben will und welche Rahmenbedingungen dafür notwendig sind. Das gilt für jeden Verkehrsminister oder -ministerin.

Mit Steffen Bilger steht nun ein neuer Bundesverkehrsminister an der Spitze des Hauses. Wir kennen ihn aus seiner früheren Tätigkeit im Bundesverkehrsministerium als kompetenten Ansprechpartner. Klar ist aber auch: Ein Wechsel an der Spitze des BMV allein löst noch kein Problem. Entscheidend wird sein, ob es ihm gelingt, mit seinem Ministerium bei den zentralen verkehrspolitischen Herausforderungen zügig in die Umsetzung zu kommen.

Neben der Infrastruktur haben Sie zuletzt immer wieder die europäische Zusammenarbeit betont. Nach dem Gotthard-Unfall haben Sie nationale Alleingänge der Schweiz deutlich kritisiert. Warum? Sicherheit muss doch Vorrang haben.

Selbstverständlich steht Sicherheit über allem. Dazu gibt es keine zwei Meinungen. Gerade deshalb brauchen wir

gemeinsame europäische Lösungen. Nach dem Gotthard-Unfall wurde im Joint Network Secretariat unter Beteiligung der Europäischen Eisenbahnagentur, der Sicherheitsbehörden und der Branche intensiv an neuen Maßnahmen gearbeitet. Exakt dafür wurde dieses Gremium geschaffen.

Wenn einzelne Staaten parallel nationale Sonderregelungen einführen, obwohl ein europäischer Prozess läuft, gefährdet das die Interoperabilität des Systems. Das würde letztlich bedeuten, dass Güterwagen je nach Land unterschiedlichen Anforderungen unterliegen. Genau das wollen wir im europäischen Eisenbahnraum vermeiden. Sicherheit und Interoperabilität sind keine Gegensätze. Im Gegenteil: Ein grenzüberschreitender Verkehr braucht beides.

Bei all den aktuellen Problemen stellt sich die Frage nach der Zukunft. Wo sehen Sie die größten Chancen für den Schienengüterverkehr?

Gerade jetzt dürfen wir den Blick nach vorne nicht verlieren. Die Digitale Automatische Kupplung ist eines der wichtigsten Innovationsprojekte der vergangenen Jahrzehnte. Hinzu kommen digitale Instandhaltung, Sensorik und weitere europäische Zukunftsprojekte. Der VPI engagiert sich seit Jahren intensiv in Initiativen wie DAC4EU, DACFIT oder PioDAC. Das Ziel ist klar: Der Schienengüterverkehr muss produktiver, effizienter

„Unsere Mitglieder sparen mit dem VPI-EMG Entwicklungs-, Übersetzungs- und Auditkosten und können gleichzeitig auf europaweit einheitliche Qualitätsstandards zurückgreifen.“

und attraktiver werden. Deshalb halte ich Fördermittel für solche Innovationen für sehr gut investiertes Geld. Wir dürfen die Verkehrswende nicht allein auf die Straße und die Elektromobilität reduzieren. Auch die Schiene braucht konsequente Modernisierung.

Der VPI vertritt nicht nur die Interessen der Wagenhalter, sondern entwickelt mit dem VPI-EMG, den Fachtechnischen Begutachtungen und weiteren Angeboten seit vielen Jahren ganz praktische Lösungen für den Sektor. Was war der Auslöser dafür?

Mit der Liberalisierung des europäischen Eisenbahnrechts standen wir vor einer grundlegenden Herausforderung. Jeder Wagenhalter hätte eigene Instandhaltungsregelwerke entwickeln, Werkstätten auditieren und technische Dokumentationen in mehreren Sprachen pflegen müssen. Das wäre teuer, ineffizient und fehleranfällig gewesen. Stattdessen hat der VPI gemeinsam mit seinen Mitgliedern einen Branchenstandard geschaf-

fen, der heute in weiten Teilen Europas genutzt wird. Das ist ein gutes Beispiel dafür, wie Selbstorganisation einer Branche funktionieren kann.

Welchen Nutzen haben Wagenhalter und Werkstätten davon?

Der Nutzen des VPI-EMG ist für unsere Mitglieder erheblich. Sie sparen Entwicklungs-, Übersetzungs- und Auditkosten und können gleichzeitig auf europaweit einheitliche Qualitätsstandards zurückgreifen. Werkstätten müssen sich nicht auf Hunderte unterschiedliche Regelwerke einstellen, sondern arbeiten auf einer gemeinsamen fachlichen Grundlage. Das erhöht die Qualität, reduziert Fehlerquellen und schafft Vertrauen im gesamten Markt.

Wenn Sie auf die kommenden Jahre blicken: Was wünschen Sie sich für den Schienengüterverkehr – und für den VPI?

Ich wünsche mir, dass wir wieder stärker darüber sprechen, wie wir mehr Verkehr auf die Schiene bringen – und weniger darüber, wie wir den Status quo verwalten oder uns gegenseitig Bremsklötze auf die Schienen legen. Der Schienengüterverkehr ist unverzichtbar für einen wettbewerbsfähigen Industriestandort und für klimafreundliche Logistik in Europa. Dafür brauchen die Unternehmen verlässliche politische Rahmenbedingungen, aber auch den Mut, Innovationen konsequent voranzutreiben. Vor allem aber muss das sektorale Denken für das System SGV wieder die Oberhand gewinnen. Ohne Lok fährt kein Wagen, ohne Wagen wird nichts transportiert. Der VPI wird seinen Beitrag dazu leisten – als politische Interessenvertretung ebenso wie als Dienstleister für Wagenhalter und Werkstätten. Beides gehört für uns untrennbar zusammen. Denn gute Rahmenbedingungen entstehen nicht nur durch politische Entscheidungen, sondern auch durch gemeinsame Lösungen aus der Branche selbst.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Lawrenz.

Die Fragen stellte Dennis Tesch.

Über VPI

Der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI) vertritt die privaten Halter von Eisenbahngüterwagen und Werkstätten. Gegründet wurde er 1921 in Berlin als „Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten“, den heutigen Namen trägt er seit 2013. Sitz des Verbandes ist Hamburg.

Dem VPI gehören rund 320 Mitgliedsunternehmen mit etwa 97.000 Güterwagen an – von Europas führenden Vermietgesellschaften bis zu spezialisierten Kleinhaltern. Hinzu kommen Betriebe der verladenden Industrie sowie eine in den vergangenen Jahren stetig gewachsene Zahl von Instandhaltungswerkstätten. Die Verbandsarbeit ruht auf zwei Säulen: politische Interessenvertretung und Dienstleistung. Letztere bündelt die Tochtergesellschaft VPI European Rail Service GmbH (VERS). Zu ihrem Portfolio zählen der europaweit bekannte Instandhaltungsleitfaden VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG), Begutachtungen und Zertifizierungen von Werkstätten sowie ein wachsendes Schulungsprogramm. In der Vorbereitung der DAK-Migration ist der Verband über die Konsortien DAC4EU, DACFIT und PioDAC eingebunden.