

"Für mehr Schiene muss mehr passieren"

Die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs geht voran, freut sich Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI). Aber Politik und Bahnen selbst müssen noch viel mehr tun.

Von Kerstin Zapp

DVZ: Herr Lawrenz, kommt der Schienengüterverkehr beim Thema Digitalisierung im nötigen Tempo voran?

Malte Lawrenz: Das System Schienengüterverkehr nimmt Fahrt auf. Und dies nicht nur im Bereich Digitalisierung, sondern beim Thema Innovation insgesamt. Mein Eindruck ist: Alle Player im Sektor haben begriffen, dass wir zum Sprung in ein neues Eisenbahnzeitalter ansetzen müssen, um erfolgreich am Markt zu agieren. Die Unternehmen gehen diese Aufgabe engagiert an und investieren in Innovationsprojekte. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass es hierfür, 'höchste Eisenbahn' ist und wir erst am Anfang stehen. Der Sektor leidet unter einem Innovationsrückstau. Augenblicklich erleben wir, dass alle Player im Schienengüterverkehr Daten erheben und versuchen, diese in intelligente, nachhaltige und für ihr jeweiliges Geschäftsmodell sinnhafte Anwendungen zu integrieren.

Wie sieht die Datenerhebung konkret aus?

Daten speisen sich aus den verschiedensten Quellen entlang der Prozesskette des Schienengüterverkehrs. Dazu gehören Telematikgeräte an Waggonen, die Informationen zum Ladezustand übermitteln, und digitale Bremsanzeigen, die eine automatisierte Bremsprobe vom Lokführerstand aus ermöglichen. Mittels einfacher Sender am Wagen lassen sich heute Geodaten zum aktuellen Standort ermitteln. Wayside-Monitoring-Geräte direkt am Gleis leiten Daten zum Zustand verschiedenster Wagenkomponenten weiter, etwa zum Zustand von Radsätzen. Für Halter sind diese Daten von großem Interesse. Sie öffnen das Tor für eine effiziente, zustandsbasierte Instandhaltung. Ob die Daten hierfür vom Telematikgerät am Waggon selber stammen oder vom Infrastrukturbetreiber geliefert werden, spielt dabei keine Rolle.

Das ist bisher aber doch nur ein erster Schritt...

Wichtig ist jetzt: Der Sektor muss sich als Ganzes digitalisieren, nicht einzelne Unternehmen. Wenn ein zerklüftetes Inselreich im Ozean der Digitalisierung entsteht, ist der Nutzen recht begrenzt. Die Unternehmen der Branche und ihre Verbände arbeiten daran, Lösungen zu etablieren, die den Datenfluss durch die gesamte Supply Chain ermöglichen.

Was ist im Moment die größte Hürde?

In der Vergangenheit war es so, dass Unternehmen des Sektors nur zögerlich oder gar nicht Daten aus ihrem Bestand Dritten zugänglich gemacht haben. Um hier voranzukommen, brauchen wir zum einen technische Lösungen wie offene Schnittstellen, zum anderen aber auch ein Umdenken in den Köpfen. Wenn wir mehr Güter auf die Schiene holen wollen, müssen wir die gesamte Supply Chain verbessern. Nur so werden wir für Kunden attraktiver. Auf den erhobenen Daten zu sitzen, bringt weder den einzelnen Player noch den Sektor voran.

Schienengüterverkehr ist ein internationales Geschäft. Wie steht es um die Loks und Wagen ausländischer Betreiber?

Die im VPI organisierten Halter betreiben ihre Flotten in ganz Europa und werden den Rollout von neuen Technologien an die Markterfordernisse knüpfen und nicht an Landesgrenzen. Inwieweit die Flotten osteuropäischer Staatsbahnen aktuell digitalisiert sind, ist für uns schwer zu überblicken. Aber wenn wir auf die Strukturen der großen ehemaligen Staatsbahnen schauen, die alle Tochtergesellschaften im Ausland haben, ist davon auszugehen, dass sich auch hier die Dinge in die richtige Richtung entwickeln werden.

Wie weit sind andere Länder bei der Digitalisierung ihrer Infrastruktur?

Hier sehen wir noch große Unterschiede. Einige Infrastrukturbetreiber haben ihr Netz bereits gut mit Sensoren ausgestattet und können Eisen-

bahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter mit Daten aus dem Betrieb versorgen. Andere Netzbetreiber suchen noch nach Modellen, um die erhobenen Daten weiterzugeben und zu vermarkten. Und einige kleinere Netzbetreiber stehen hier noch ganz am Anfang der Entwicklung.

Der Schienengüterverkehr steht immer auch in Konkurrenz zum Straßengüterverkehr. Reicht die Digitalisierung des Bahnverkehrs aus, um im Modal Split gegenüber der Güterbeförderung mit LKW aufzuholen?

Es ist unstrittig, dass der Schienengüterverkehr seinen Anteil am Modal Split erhöhen muss. Nur so können wir die gesteckten Klimaziele erreichen und den Verkehrskollaps verhindern. Die Digitalisierung alleine wird es allerdings nicht richten. Um die im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene und des Masterplans Schienengüterverkehr ausgerufenen Steigerung auf 25 Prozent Marktanteil der Schiene zu erreichen, muss mehr passieren. Neben einer zügigen Digitalisierung brauchen wir vor allem den zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur, mehr Personal in allen systemrelevanten Berufsgruppen und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern, sprich gegenüber der Straße.

Also ist auch die Politik am Zug?

Im politischen Raum hat der Schienengüterverkehr augenblicklich Rückenwind. In vielen Arbeitsgemeinschaften werden Ideen und Konzepte entwickelt, die bei zeitnaher Realisierung bestens geeignet sind, uns deutlich nach vorne zu bringen. Jetzt kommt es darauf an, dass diese umgesetzt und finanziert werden. Die Politik muss Rahmenbedingungen schaffen, die für die Schiene nachhaltiges Wachstum ermöglichen. Die Unternehmen müssen den neuen Entwicklungen aufgeschlossen gegenüberstehen und Investitionen tätigen, die noch vor einiger Zeit nicht unbedingt im Bereich des Kerngeschäfts gelegen haben.