

16.11.13 | **Marode Infrastruktur**

"Der Staat hat 20 Jahre zu spät angefangen"

Heiko Fischer ist Chef des Logistikkonzerns VTG. Er wirft der Politik vor, zu Gunsten von prestigeträchtigen ICE-Trassen und Bahnhofprojekten die Stärke des Industriestandorts aufs Spiel zu setzen. *Von Christian Euler*

Er kennt das Unternehmen in- und auswendig: Heiko Fischer begann 1999 als Leiter des Büros des Vorsitzenden der Geschäftsführung der VTG ([Link: http://www.welt.de/boerse/aktien/VTG-AG-DE000VTG9999.html](http://www.welt.de/boerse/aktien/VTG-AG-DE000VTG9999.html)) Vereinigte Tanklager und Transportmittel und stand fünf Jahre später an der Spitze des Konzerns. VTG ist der größte private Waggonvermieter- und Schienenlogistiker Europas. Rund 53.400 Eisenbahngüterwagen des Hamburger Konzerns rollen derzeit über die Bahngleise West- und Osteuropas, der USA, Mexikos und Kanadas. Die Flotte besteht aus rund 1000 verschiedenen Waggontypen, vor allem Kesselwagen sowie moderne Großraumgüter- und Flachwagen. Der Wirtschaftswissenschaftler, der sich selbst als unverbesserlichen Optimisten bezeichnet, rechnet noch 2013 mit neuen Rekorden bei Umsatz und Gewinn.

Welt am Sonntag: Herr Fischer, wie hat sich die Waggon-Nachfrage zuletzt entwickelt? Im Sommer waren Sie noch skeptisch.

Heiko Fischer: Es gibt eine langsame Konjunkturerholung in unseren wichtigen Märkten. Die VTG läuft immer etwas hinterher, weil es aufgrund längerer Vertragslaufzeiten eine Zeitverzögerung bei der Nachfrage gibt. Wir registrieren eine positive Neubaunachfrage aus Mitteleuropa, während sich die europäische Peripherie nach wie vor schwächer zeigt.

Welt am Sonntag: Das klingt sehr zurückhaltend, immerhin hat die Euro-Zone ihre hartnäckige Rezession schon im August hinter sich gelassen.

Fischer: Ich sehe eher eine 'Seitwärtsbewegung plus' bei der Konjunktur. Man redet von besseren Zahlen in Spanien, von Frankreich leider noch nicht, bei Italien weiß man auch nicht so genau. Diese wichtigen Eisenbahnländer sind leider noch nicht über den Berg. Mit Deutschland und Nordeuropa werden wir das auf Dauer nicht kompensieren können.

Welt am Sonntag: Bringt das Ende September gemeldete Joint Venture mit Kühne + Nagel Ihr Geschäft in die Spur?

Fischer: Beim Umsatz kommt ein leicht dreistelliger Millionenbetrag hinzu. Beim Gewinn haben wir die Speditions-marge.

Welt am Sonntag: Wie stark ist Ihr Geschäft vom Auf und Ab der Wirtschaft abhängig?

Fischer: Das hängt vom betrachteten Geschäftsbereich ab. Die Nachfrage nach Waggons schwankt kaum, während das Tankcontainer-Geschäft stark am Puls der globalen Chemieindustrie hängt.

Welt am Sonntag: Aber diese Sparte macht nur einen kleinen Teil Ihres Geschäfts aus.

Fischer: In der Tat ist die Waggonvermietung unser größter Bereich, auch was die Investitionen anbelangt. Wir erwirtschaften mehr als 90 Prozent unseres operativen Ergebnisses mit der Waggonvermietung. Der Rest entfällt auf die Logistik.

Welt am Sonntag: Können Sie sich eine weitere Expansion im Ausland vorstellen?

Fischer: Wir sind aktuell mit Russland und den USA gut beschäftigt und müssen zudem das Joint Venture mit Kühne + Nagel integrieren. Perspektivisch blicken wir auch auf Märkte wie

Indien und China.

Welt am Sonntag: Wie sehr belastet das hierzulande teils veraltete Schienennetz Ihr Geschäft?

Fischer: Wir können unseren Kunden unsere Leistung nicht immer so anbieten, wie wir es gerne hätten. Die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs leidet. Leider steht der Güterverkehr bei all den Ausbauprojekten, die es gibt, nicht im Fokus.

Hochgeschwindigkeitsstrecken oder Bahnhofsprojekte sind wichtiger als das, was für weniger Geld zu haben wäre – nämlich eine Engpassbeseitigung oder die Ertüchtigung wichtiger Güterverkehrsstrecken und Brücken (Link: <http://www.welt.de/121492125>) .

Welt am Sonntag: Wann wird die Politik dieses Problem erkennen?

Fischer: Ich bin ein unverbesserlicher Optimist. Es wird ganz sicher passieren, dass man die Wichtigkeit eines reibungslosen Schienengüterverkehrs für den Industriestandort Deutschland erkennt und die richtigen Maßnahmen ableitet. Wir stellen immer wieder fest, dass die Infrastruktur teilweise nicht mehr kann. Der Staat hat 20 Jahre zu spät angefangen, systematisch zu erneuern. Dem wird man sich stellen müssen.

Welt am Sonntag: Wie wirkt sich der in weiter Ferne liegende einheitliche europäische Eisenbahnverkehrsraum auf Ihr Geschäft aus?

Fischer: Hier ist vieles nach guten Ansätzen stecken geblieben. Die Lokomotiven müssen nach wie vor unterschiedlich ausgerüstet sein, wenn sie über Grenzen fahren sollen. Das so genannte European Train Control System gibt es in so vielen nationalen Varianten, dass ich mir manchmal die Haare raufe und mich frage: Ist das wirklich ernst gemeint?

Welt am Sonntag: Blickt man auf den Wettbewerber LKW, der nur Tankstopps kennt, müsste Ihre Antwort Nein sein.

Fischer: In der Tat brauchen wir auch auf der Schiene ein System, in dem man weitestgehend durchfahren kann. Leider liegen die Auffassungen der einzelnen EU-Staaten dazu sehr weit auseinander.

Welt am Sonntag: Der Gütertransport auf der Straße nimmt denn auch stetig zu. Was können Sie entgegenhalten?

Fischer: Wir entwickeln leistungsfähige Waggons mit höherer Zuladung, die gewichts- und lärmoptimiert sind und höhere Sicherheitsstandards erfüllen. Zudem machen innovative Schienen- und Containerlogistikkonzepte die Schiene attraktiver.

Welt am Sonntag: Die Lärmbelastung durch den Schienentransport ist nach wie vor sehr hoch. Warum tut sich hier nichts?

Fischer: Wir können manches alleine tun, aber längst nicht alles. Vor fast zehn Jahren haben wir als erstes Unternehmen auf lärmarme Bremskonfigurationen gesetzt. Außerdem haben wir jetzt eine neue Bremssohle, die wir in vorhandene Systeme einbauen können. Den Zustand der Schiene, etwa wie sie geschliffen ist, und den Gleisoberbau können wir allerdings nicht beeinflussen.

Welt am Sonntag: Wie viel Wachstum trauen Sie dem Güterverkehr grundsätzlich zu?

Fischer: In der Tendenz wird der Verkehr über die nächsten zehn Jahre im hohen zweistelligen Prozentbereich wachsen. Selbst wenn die Aufteilung zwischen Lkw und Bahn so bleibt, wird es auf der Schiene zu noch größeren Engpässen führen, auf der Straße teilweise sogar zum Kollaps.

Welt am Sonntag: Im ersten Halbjahr gründete ein Teil des Gewinnzuwachses bei VTG auf Preiserhöhungen. Sind weitere Anhebungen möglich?

Fischer: Unsere Kunden sind momentan recht preissensibel. Zudem werden jedoch zusätzliche regulierungsbedingte Mehrkosten wie Sicherheitschecks und Lärmschutz für Preisdruck sorgen. Wir werden nicht umhin kommen, Kunden daran zu beteiligen.

Welt am Sonntag: Wie geht das laufende Jahr aus?

Fischer: Beim Umsatz haben wir rund 800 Millionen und beim operativen Gewinn 180 bis 190 Millionen Euro als Richtschnur ausgegeben. Beides liegt über den bisherigen Rekordwerten. Wir sind nach wie vor zuversichtlich, den unteren Rand des Korridors zu erreichen.

Welt am Sonntag: Monieren Sie – wie vor einigen Monaten – noch immer, dass viele Anleger das Geschäftsmodell von VTG nicht begreifen und der Kurs dadurch am Boden bleibt? Immerhin kostet die Aktie aktuell so viel wie seit Frühjahr vergangenen Jahres nicht mehr.

Fischer: Ich glaube, dass Anleger immer Mühe haben werden, uns in die richtige Schublade zu packen. Man kann uns schlecht vergleichen, weil es das Thema mobile Infrastruktur in Europa sonst nirgendwo in dieser Art gibt.

© Axel Springer AG 2013. Alle Rechte vorbehalten