

## Masterplan Schienengüterverkehr könnte zu EU-Modell werden



Elisabeth Werner, Direktorin Landverkehr bei der Generaldirektion Transport und Verkehr der EU-Kommission, auf dem UIP/VPI "Keepers' Summit". (Foto VPI)

Innerhalb der EU-Kommission gilt der deutsche Masterplan Schienengüterverkehr als „sehr gute Initiative“, die viele Ansatzpunkte berge. Dies erklärte Elisabeth Werner, Direktorin Landverkehr in der Generaldirektion Transport und Verkehr (DG Move), auf dem „Keepers' Summit“ der Wagenhalterverbände UIP und VPI am 26. Juni in Berlin. Die Idee, das Konzept EU-weit anzuwenden, betrachte sie als Option. Vorangehen müsse allerdings eine Beobachtungsphase. „Wir würden gern die Evaluierung abwarten, um zu sehen, welche Maßnahmen besonders wirksam sind“, begründete sie ihre Haltung.

Zuvor hatte UIP-Präsident Dr. Heiko Fischer, CEO des Eisenbahnlogistik- und Waggonvermietungsunternehmens VTG AG, eine intensivere europäische Abstimmung angemahnt. Als positives Beispiel nannte er die Vereinbarung zwischen Deutschland und den Niederlanden zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs. „Ich wünsche mir, dass solche Vereinbarungen auch mit anderen Ländern getroffen werden“, erklärte Fischer.

Der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Staatssekretär Enak Ferlemann, tritt dafür ein, den Masterplan mit allen Anrainerstaaten Deutschlands umzusetzen. Steffen Müller, im Bundesverkehrsministerium als Referatsleiter zuständig für den Masterplan und Gleisanschlüsse, wies auf die bevorstehende deutsche Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 hin. „Eisenbahn ist ein Thema, das wir vorantreiben werden“, kündigte er an.

### Hupac mahnt zur Eile

Michail Stahlhut, CEO des schweizerischen Kombi-Operators Hupac Intermodal, warnte vor langen Beobachtungszeiträumen: „Es gibt auch ein Jetzt.“ Auf der Messe „transport logistic“ hätten Besucher Interesse am Eisenbahntransport gezeigt, seien wegen bekannter Qualitätsmängel aber zurückhaltend geblieben. In der Tat kosteten Qualitätsmängel Hupac bei 30.000 Zugfahrten jährlich „100 Lokführer-Jahre“. Mehr Kapazität sei dringend erforderlich – „aber bitte nicht erst Mitte der Zwanzigerjahre“, so Stahlhut.