

Masterplan Schienengüterverkehr kann EU-Modell werden

Förderung Innerhalb der EU-Kommission gelte 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



Elisabeth Werner

Foto: VPI

UIP und VPI am 26.06.2019 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 Intermodal-Transportanbieters Hupac, 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 kosten Qualitätsmängel Hupac bei 30 000 Zugfahrten jährlich „100 Lokführer-Jahre“. Mehr Kapazität sei dringend erforderlich – „aber bitte nicht erst Mitte der Zwanzigerjahre“, so Stahlhut. **RB 1.7.19** (ici)



Der Kommentar

Timon Heinrici zur Übernahme des Masterplans Schienengüterverkehr durch die EU

Warten ist nicht die Lösung

Elisabeth Werner, EU-Direktorin für Landverkehr in der Generaldirektion Transport und Verkehr (DG Move), sieht gute Ansatzpunkte im deutschen Masterplan Schienengüterverkehr, will aber erst Ergebnisse abwarten, bevor sie ihn für die EU adaptiert. Angesichts der Schwierigkeiten, eine weitere Förderung der Schiene innerhalb der Kommission zu rechtfertigen, ist die Haltung verständlich. Denn die Leistungsfähigkeit der Schiene lässt EU-weit trotz hoher Investitionen und aller Bemühungen um Marktöffnung zu wünschen übrig. Die Haltung ist aber unbefriedigend unter dem Gesichtspunkt, dass Marktanteilsgewinne und Leistungssteigerungen nur auf dem Boden von höherer Kapazität möglich sind, für die überwiegend die öffentliche Hand zuständig ist. So wartet einer auf den anderen. Nur einer wartet nicht: Das sind die Logistiker, die auch Lösungen ohne Schiene finden. **RB 1.7.19**