



An der Podiumsdiskussion nahmen teil (v. l. n. r.): Gilles Peterhans (Moderation), Jan Effenhorst, Elisabeth Werner, Johann Feindert, Steffen Müller, Michail Stahlhut und Joachim Berends.

UIP-Symposium

Deutsches Muster

Im Rahmen des jährlichen UIP-Symposiums trafen sich in Berlin mehr als 200 Vertreter von Güterwagenhaltern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verladern, Politik, Medien und Verbänden, um die strategischen Aspekte der Investitionen, der Digitalisierung und der Automatisierung im Schienengüterverkehr zu diskutieren. Die gemeinsamen Anstrengungen der Branche, ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu steigern, rückten unter dem Motto „Umsetzung der nationalen und europäischen Verkehrspolitik zur Steigerung der Schienengüterverkehrsleistung und Erhöhung des Modal Splits“ ins Zentrum der Diskussionen. „Wer Erfolg nicht plant, plant Misserfolg“, so der Tenor.

Zusammenfassend könnte man die Ergebnisse der Diskussionen folgendermaßen interpretieren: Der deutsche Masterplan Schienengüterverkehr und die vielfältigen Vorhaben der Europäischen Kommission sind zwei Seiten ein und derselben Medaille. Sie sollen als Basis für die erfolgreiche Umsetzung einer Strategie der Zusammenarbeit und der Modernisierung dienen. Das wäre jedoch zu kurz gegriffen.

Dem Schienengüterverkehr wurde in der letzten Zeit besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Nicht zuletzt auch dank seiner hohen Investitionspriorität bei Förderungen der Europäischen Union und der lebhaften Debatte um den Klimawandel (COP21, COP24). Das Ergebnis ist jedoch bis jetzt ziemlich enttäuschend, und das, obschon nennenswerte Fortschritte in Bezug auf Digitalisierung im Gang sind. Alle guten

Argumente sind vorhanden und bleiben gültig: Der Schienengüterverkehr ist dem Straßengüterverkehr wirtschaftlich überlegen, insbesondere auf langen Strecken, er ist auch ökologisch überlegen und leistet somit einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Ziele der EU im Bereich der Dekarbonisierung. Gäbe es nur nicht diese lästigen bestehenden nationalen Hürden ...

Ja, es gibt einen intermodalen Wettbewerb, der in Richtung Straßentransport tendiert, aber dies kann nicht vollständig erklären, warum der Schienengüterverkehr bei 17 Prozent Marktanteil stagniert. Und es gibt auch keine Entschuldigung mehr dafür, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen nicht ausreichen. In der Tat ist ein Großteil der Verordnung bereits seit einiger Zeit in Kraft, insbesondere was die Interoperabilität angeht mit dem 4. Eisenbahnpaket.



Dr. Heiko Fischer sieht das System Bahn vor einer Revolution.

Es wurden erhebliche Investitionen getätigt. Man kann die Tatsache erwähnen, dass mehr als 70 Prozent aller CEF-Investitionen in die Eisenbahn fließen – aber auch im Bereich Forschung und Innovation mit Shift2Rail oder dem TIS wurden in letzter Zeit erhebliche Anstrengungen unternommen, die zu Kostensenkungen und Effizienzverbesserungen im gesamten Eisenbahnsektor führen sollten. Dass es im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern einfach zu langsam vorangeht, darin waren sich alle Podiumsredner einig. Die Gründe für den langsamen Fortschritt sind im Wesentlichen die



Elisabeth Werner will die ungehinderte Fahrt auf der Schiene über Ländergrenzen hinweg.

gleichen wie die, für die bereits Abhilfemaßnahmen ergriffen wurden. Alle Akteure sehen die Notwendigkeit, auf europäischer Ebene enger zusammenzuarbeiten, um eine Verringerung der Komplexität zu erreichen, und haben den Wunsch, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen.

Zusammenarbeit und Modernisierung

Im europäischen Kontext kann somit nur eine Strategie der Zusammenarbeit und der Modernisierung den internationalen Schienengüterverkehr aus dem Stillstand retten. Gefangen in der Not eines wirtschaftlichen Wohlergehens und einer gesunden Umwelt, wird auch hier die nationale Politik mitgehen müssen. Alle erkennen, dass eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur das Rückgrat der Wettbewerbsfähigkeit Europas bildet. Ohne sie ist das zukünftige Verkehrswachstum nicht zu bewältigen. Auch der Bedarf bezüglich Technologie, Innovation und Digitalisierung findet in den Diskussionen seinen gerechten Platz. Das Notsignal wird einzig beim Thema Mensch gezogen. Ohne neue massive Rekrutierung und Umschulung ist dem drohenden Verkehrskollaps auch bei der Eisenbahn nicht zu entgehen. Der derzeitige soziale und technologische Wandel wirkt sich massiv auf die geforderten Qualifikationen aus. Die industrielle Revolution ist für Einzelpersonen, Arbeitgeber, politische Entscheidungsträger und Arbeitsmärkte eine reale Herausforderung.

Das Rezept überrascht aber durch seine Einfachheit: Zeit für einen Kulturwandel. Es gilt nicht nur in die Unternehmenskultur zu investieren, sondern vielmehr die ewigen Probleme des Verkehrsträgers Schiene endlich zu lösen. So würden wir nämlich „zwei Fliegen

mit einer Klappe“ schlagen, wie es so schön heißt. Nämlich auf der einen Seite den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger machen und auf der anderen die Attraktivität für neues Personal drastisch erhöhen. Das Überwinden der Fallstricke, die Verwendung neuer Technologien im Alltag kombiniert mit dem klimafreundlichen Image des Sektors ist ein verlockender Ansatz, um dem dauerhaften Personalmangel entgegenzuwirken. Das bedeutet allerdings auch, dass der Wille zur Veränderung und die Entwicklung einer positiven Kultur gepflegt werden wollen.

Mehr Integration

Die europäischen Rahmenbedingungen und Initiativen sind für den Schienengüterverkehr von zentraler Bedeutung und tragen dazu bei, dass die Eisenbahn ihrer wichtigen Rolle für die Menschen und die Wirtschaft in Europa auch in Zukunft gerecht werden kann. Das Beispiel des UIP-Symposiums zeigt auf, dass wir in Europa, gerade jetzt und trotz massiven Widerstands, mehr Integration benötigen. Sich von multilateralen Lösungen abzuwenden wäre ein tragischer Fehler. Die internationale Zusammenarbeit bietet die Möglichkeit, nationale Differenzen zu bereinigen, Plattformen zu gründen, um gemeinsame Regeln zu vereinbaren und Kanäle zu definieren für den Austausch von Ideen, Erfahrungen und Praktiken, damit Länder und Unternehmen voneinander lernen. Es wäre aber auch dumm, so zu tun, als gäbe es keinen Platz für Verbesserungen, und wir müssen auch den Mut haben, nationale und regionale Lösungen dort zuzulassen, wo sie vor Ort besser gefunden werden können.

Ein Europa, das sich kontinuierlich weiterentwickelt, sich aber auch hinterfragt, wird aus den Herausforderungen

Verkehrspolitik



Gilles Peterhans
Generalsekretär der UIP

der heutigen Zeit gestärkt hervorgehen. Gleiches gilt für den Schienengüterverkehr.

In diesem Kontext trägt die UIP ihrer Rolle als Bindeglied und Vermittler Rechnung, und auch die Wagenhalter nehmen, im Schulterschluss mit den anderen Akteuren, ihre wichtige Rolle als treibende Kraft der Digitalisierung wahr. Beide glauben an den Mehrwert einer ganzheitlichen europäischen Strategie zur Steigerung der Attraktivität der Schiene als Rückgrat der Mobilität, quasi einen europäischen Masterplan für den Schienengüterverkehr auf der Basis des deutschen Modells. Beide glauben fest daran, dass manchmal „weniger mehr ist“, um die Schiene zu vereinfachen.

Gilles Peterhans



Enak Ferlemann ist überzeugt, dass eine Verschiebung des Modal Splits in Richtung SGV machbar ist.