*Kontakt: Ingrid Kudirka ▪*

*Klingelhöferstraße 7 ▪*

*10785 Berlin ▪*

*Tel. 030 / 26 39 54-30 ▪*

*Fax 030 / 26 39 54-22 ▪*

*kudirka@verkehrsforum.de ▪*

Forum auf transport logistic: In Zukunft Schiene! Was kann der Masterplan SGV?

**Schienengüterverkehr kann Logistik!**

München, 5. Juni 2019 – Auf der mit 350 Gästen sehr gut besuchten DVF-Veranstaltung bei der Messe transport logistic hat der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik **Steffen Bilger MdB** dem Schienengüterverkehr zwar Nachholbedarf bescheinigt, aber gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Schienensektors hervorgehoben, wenn die Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr (SGV) umgesetzt würden.

Die Bundesregierung habe sich die Förderung des Schienengüterverkehrs auf die Fahnen geschrieben. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr sollen dabei das Wachstumsziel des SGV auf rund 25 Prozent unterstützen. Dazu brauche es unter anderem mehr Kapazität und Leistung auf dem Netz, mehr Elektrifizierung, das 740-Meter Netz, bessere Gleisanschlüsse und Digitalisierung. Mit der Sofortmaßnahme Halbierung der Trassenpreise habe der Bund begonnen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern. Der Staatssekretär sagte, die Schiene müsse mehr vom Kunden her denken und handeln. Auch prognostizierte er eine Zunahme des Einzelwagenverkehrs – der Ganzzug werde an Bedeutung verlieren. Mit dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ werde man im Frühjahr 2020 eine Basis für Digitalisierung und Automatisierung schaffen. An den Forschungs- und Fördermitteln beteilige sich die Wirtschaft mit 50 Prozent.

DVF-Präsidiumsmitglied, Vorsitzender des Vorstands (CEO) MOSOLF SE & Co. KG **Dr. Jörg Mosolf** formulierte: „Schienengüterverkehr kann Logistik! Und gerade mit Blick auf die CO2-Ziele wird die Schiene eine wichtige Rolle einnehmen. Aber, bisher ist der SGV eher stiefmütterlich behandelt worden. Das muss und wird sich ändern.“ Dazu müsse viel mehr in die Schiene investiert werden. Das DVF habe nach Schweizer Vorbild einen Fonds vorgeschlagen, der langfristig für Transparenz und Planungssicherheit sorgt.

Auch **Alexander Doll**, Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik, Deutsche Bahn AG, hat den Umweltaspekt der Bahn bei der Wahl als Transportmittel bestätigt. Die Kunden, insbesondere Großkunden, würden heutzutage eine gute Ökobilanz aufweisen und die Nachfrage nach umweltfreundlichen Transporten gewinnt an Bedeutung. „Mit dem Masterplan bekommen wir den nötigen Rückenwind, um perspektivisch mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und neue Kunden zu gewinnen. Wenn Politik und Branche die Innovationsthemen wie zum Beispiel den Rangierbetrieb der Zukunft weiter gemeinsam angehen, machen wir in puncto Wettbewerbsfähigkeit einen deutlichen Schritt nach vorne.“ Selbstverständlich spiele aber auch der Preis sowie die Zuverlässigkeit des Transports weiterhin eine Rolle.

Für die Wettbewerbsfähigkeit sei vor allem die Modernisierung der Schiene unerlässlich, bekräftigte Mosolf. Das gehe über Digitalisierung und Automatisierung des Betriebs und der Loks und Güterwagen: „Die Digitalisierung der Schiene ist die Basis für Automatisierung, mehr Kapazität und flüssige Hintergrundprozesse. Dazu gehört aber auch eine Umrüstförderung für die vorhandenen Lokomotiven, die auf dem neuen Netz fahren sollen.“

So sah das auch als privater Anbieter von Schienengüterverkehrsdiensten **Sven Wellbrock**, Vorsitzender der Geschäftsführung, VTG Rail Europe GmbH: „Die Digitalisierung macht den Schienengüterverkehr zukunftsfähig. Dieser Entwicklung hat sich die VTG voll und ganz verschrieben. Deshalb setzen wir uns auch für die digitale automatische Mittelpufferkupplung (DAK) ein, die operative Prozesse deutlich vereinfachen und die Interoperabilität steigern kann. Doch die DAK zeigt zugleich, vor welchen Herausforderungen der Sektor steht. Denn nur eine europaweit flächendeckende Einführung hätte den gewünschten Effekt. Dafür braucht es eine Standardisierung der verwendeten Technologie genauso wie eine staatliche finanzielle Förderung – denn die Kosten sind beträchtlich. Politik und Wirtschaft müssen an einem Strang ziehen, um die klimafreundliche Schiene weiter zu stärken.“

Die Spedition Konrad Zippel betreibt Lkw und Güterwagen. **Axel Kröger**, Geschäftsführender Gesellschafter Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG sagte, dass die Schiene das Zugpferd sei und wachse. Der Lkw sei zum Erfüllungsgehilfen geworden. Wichtig sei vor allem zu Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und frühzeitige Information bei Verspätungen: „Für Zippel ist der Kombinierte Verkehr ein integraler Bestandteil von Logistikketten. Wir erbringen zuverlässige Transportdienstleistungen auch auf der letzten Meile mit eigenen Fahrern und CNG Fahrzeugen die wir umweltfreundlich und ressourcenschonend mit Biomethan betreiben.“

Weitere Teilnehmer mit einem Pitch waren:

* **Jens-Erik Galdiks**, Head of Rolling Stock Technology, SBB Cargo AG, zum Thema “Migrationsszenario Automatische Kupplung”
* **Daniel McGregor**, Co-Founder, Nexiot AG, zum Thema “Digitalisierung Schiene”