#GÜTERVERKEHR 12. Juli 2018

„Es zählen der Preis, der Preis und der Preis“

Was muss weiter geschehen, um den Schienengüterverkehr weiter zu fördern? Ein Interview mit Jörg Hensel, GBR-Vorsitzender von DB Cargo, und Wilfried Tinat, Betriebsrat der Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE).

Jörg, wie bewertest du die Teil-Einigung zu den Trassenpreisen?

Vor dem Hintergrund, dass im ersten Haushaltsentwurf 2018 kein einziger Euro für die Trassenpreisreduzierung vorgesehen war, ist es ein Erfolg, dass unser gemeinsamer Appell von verschiedenen Betriebsräten des Schienengüterverkehrs mit dazu beigetragen hat, dass nun zumindest für das zweite Halbjahr 2018 die Schienenmaut reduziert wird. Ab dem nächsten Jahr sollen jährlich 350 Millionen Euro für die Absenkung der Trassenpreise in den Bundeshaushalt eingestellt werden. Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr ist zwingend notwendig, um die CO2 – Ziele zu erreichen.

Wie siehst du derzeit die Lage und die Perspektiven des Schienengüterverkehrs insgesamt?

Der Schienengüterverkehr ist das Rückgrat der deutschen Wirtschaft, mit der die Verkehrswende gelingen kann. Leider müssen wir feststellen, dass sich in den letzten Jahren dazu nichts getan hat. Laut Bundesverkehrsministerium soll der Güterverkehr bis 2030 um 38 Prozent zunehmen. Deshalb müssen jetzt die Weichen in Form des Ausbaus der Infrastruktur, das Ermöglichen von 1.000 Meter Zügen und die Verringerung bzw. Abschaffung der EEG-Umlage gestellt werden. Es darf keinen weiteren Rückbau von Eisenbahninfrastruktur geben, das Konzept der Green City Logistik muss weiter entwickelt und umgesetzt werden. Auch die Anbindung zu unseren europäischen Nachbarn muss in Form der Einhaltung der Staatsverträge erfolgen, um die europäischen Güterverkehrskorridore auszubauen.

Wilfried, wie kam es zur Bildung des Netzwerks von BR-Vorsitzende aus SGV-Unternehmen?

Der Ursprung lag auf dem Gewerkschaftstag Ende 2015. Erika Albers, Iris Jensen, Jörg Hensel und ich haben über Probleme im Güterverkehr gesprochen. Wir haben dabei festgestellt, dass wir trotz der Konkurrenz, die es in diesem Geschäft gibt, durchaus dieselben Schwierigkeiten haben. Da ist die Idee entstanden, dass auch wir als Betriebsräte uns vernetzen sollten, um uns mehr Gehör zu verschaffen - in der Öffentlichkeit und bei der Politik. Ende 2016 hat es dann das erste Treffen gegeben und nach und nach hat sich das so entwickelt, dass nun insgesamt acht EVU daran beteiligt sind und die verschiedensten Aktivitäten starten, um uns politisches Gehör zu verschaffen.

Wie siehst du generell die Lage der nicht-bundeseigenen SGV-Unternehmen?

Die Situation ist ähnlich wie bei DB Cargo. Für die Kunden im Güterverkehrsgeschäft zahlen drei Faktoren. Das ist erstens der Preis, zweitens der Preis und drittens der Preis. Wir sind nicht in der Lage, mit den Preisen, die der LKW aufgrund der Kostensituation bietet, mitzuhalten. Das können die Eisenbahnen nun mal nicht, da Loks und Güterwagen nicht ganz billig sind und die Trassen natürlich auch nicht. Für mich ist wichtig: Die Senkung der Trassenpreise muss auch für NE-Infrastrukturen gelten. Die Bundesregierung muss für NE-Unternehmen dieselben Voraussetzungen schaffen wie für ein Unternehmen im eigenen Eigentum, sonst wäre das ein schwerwiegender Eingriff in den Wettbewerb.

Welche weiteren Schritte müssen aus deiner Sicht folgen?

Wir haben nach wie vor noch die EEG-Umlage und die Energiebeteuerung, die bei anderen Verkehrsträgern teilweise anders aussieht. Und unbedingt notwendig ist der Infrastrukturausbau. Es sind aber auch die EVUs und die Industrie gefordert: Was wir brauchen, sind noch weitere Innovationen. In

einigen Kreisen wird immer noch über die automatische Kupplung gesprochen – davon habe ich zum ersten Mal von gehört, als ich noch Auszubildender war und das ist schon ein paar Jährchen her.