

A vasúti teherforgalom versenyképessége nő, ha az állam a zsebébe nyúl.

Németország növelni akarja a vasúti teheráru-szállítás vonzerejét, ezért jövő évtől kezdve a tehervonatok pályahasználati díját jelentősen csökkenti. A 2018-as költségvetésben 350 millió eurót tartalékolnak erre a célra – erről Alexander Dobrindt beszélt az új vasúti teherszállítási koncepció – amelyet Masterplanként emlegetnek – bemutatásán. Ennek az összegnek az átvállalásával a pályahasználati díj felére csökkenthető, ami jelentősen hozzájárulhat ahhoz, hogy a vasúti teherszállítás versenyképessége erősödjék.

A DB Netz – mint a német pályavasút – minden vasúttársaságnak, így a saját leányvállalatainak is kiszámlázza a pálya használatának díját. A tervezett beavatkozással az állam e számlának egy részét a vasúttársaságok helyett kifizeti.

A Masterplan szerint – amelyet Dobrindt a teherszállítási ágazat képviselőivel együtt mutatott be – a jövőben sokkal nagyobb hangsúlyt kap a digitalizálás, elsősorban a tehervonatok összeállításánál és a vontatásra felhasznált elektromos energiával történő gazdálkodás terén.

Szóba került még a pályaépítés is, amellyel elsősorban a szállításban szűkületeket jelentő szakaszok kapacitását bővítenék és hosszabb, 740 méteres tehervonatok közlekedésének ágyaznának meg. A koncepció keretében meghirdetett vasúti kutatási program azt fogja vizsgálni, hogy a vasút technikai fejlődése összhangban van-e a közútéval.

A bejelentések háttéréhez hozzátartozik, hogy a közlekedési miniszter a vasúti szállítmányozók erős nyomása alatt van, mivel elsősorban a közúti közlekedés támogatójaként ismert. Ráadásul a közlekedési szektor az elmúlt évek erős gazdasági növekedése miatt nem tudta a tervezett módon kivenni a részét a klímavédelmi programból, ezért az üvegházhatású gázok közlekedési eredetű kibocsátása ugyanazon a szinten van ma, mint 1990-ben.

2016-ban az teljes németországi teherszállítási piacból a vasút tizenhat százalékkal részesedett, szemben a közút hetven százalékal. Dobrindt legutóbbi húzása ennek ellenére az a miniszteri rendelet volt, mellyel engedélyezte az úgynevezett Gigalinerek (huszonöt méter hosszú, hatvan tonna szállítóképességű járműszerelvények) németországi utakon történő közlekedését. Ráadásul a Deutsche Bahn teherszállítási ágazat mély krízist él meg éppen, milliárdos veszteségekkel, az egykor majdnem monopolhelyzetben lévő DB Cargo piaci részesedésének negyven százalékat szereztek meg a konkurens vállalatok.

Ezen bizony a Masterplan sem fog segíteni, hiszen ez az összes teherszállító vasúttársaság javát szolgálja. Viszont, mint minden jó dolog, ez is a következő kormányzati ciklusban lép majd hatályba.