



Oben quälen sich die Lkw den Berg hinauf, unten schlängelt sich die Bahnlinie durch die Täler: Die Brennerroute ist eine der meistbelasteten Transitstrecken über die Alpen. Für die nächsten Jahre wird eine deutliche Zunahme der Lkw-Zahlen vorhergesagt. Das Projekt „AlpFRail“ unter Federführung des Priener LKZ hat die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zum Ziel. Foto: LKZ

Lkw weg von der Straße

LKZ zieht erfolgreiche Bilanz des EU-Projekts „AlpFRail“

Prien/Berlin (db) – Die politischen Entscheidungsträger der Alpenländer wollen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene weiter voranbringen. Vielversprechende Konzepte dafür haben 17 beteiligte Partner und elf „Beobachter“ des EU-Projekts „Alpine Freight Railway“ („AlpFRail“) unter der Gesamtleitung des Priener Logistik-Kompetenz-Zentrums (LKZ) vier Jahre lang erarbeitet. In Berlin wurde jetzt die Abschlussbilanz vorgelegt.

LKZ-Geschäftsführer Karl Fischer zieht zum Abschluss des Projekts, dessen Umsetzungsmaßnahmen noch bis Mitte 2007 fortgeführt werden, eine positive Bilanz. „Durch eine länderübergreifende Vernetzung, angefangen von Landkreisen bis hin zu politischen Entscheidungsträgern, ist es uns gelungen, dass das Thema Schienengüterverkehr im Alpenraum zur absoluten Chefsache geworden ist.“ Das habe auch die Präsenz zahlreicher hochrangiger Politiker aus mehreren Ländern bei der Abschlussveranstaltung unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee in Berlin gezeigt. Die waren voll des Lobes für die Arbeit der Fachleute aus Prien. So sprach Peter Eggenberger vom bayerischen Verkehrsministerium beispielsweise davon, dass sich die Hoffnungen, die mit „AlpFRail“ verbunden worden waren, übererfüllt hätten.

„AlpFRail“ wurde von der EU mit 50 Prozent gefördert. Die anderen zwei Millionen

Euro der Gesamtkosten trugen die beteiligten Partner. Vier der im LKZ ansässigen Firmen (Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik/IML, „ifb“, Protime und RMB) waren an dem Projekt beteiligt. Bei fast 200 Präsentationen im gesamten Alpengebiet haben Fischer und seine Mitstreiter für das Projekt die Werbetrommel gerührt.

Die Besonderheit bestand in der interdisziplinären und grenzüberschreitenden Zusammensetzung der Arbeitsgruppen mit Vertretern aus regionaler und internationaler Politik, der Wissenschaft und der freien Wirtschaft. „Erstmals ist es uns gelungen, ein Netzwerk kompetenter Fachleute über nationale Grenzen hinweg aufzubauen und nicht nur Studien zu erstellen, sondern tatsächlich und nachhaltig Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern“, freute sich der Projektleiter.

Bei verschiedensten zusätzlichen Besuchen vor Ort in Hafenanlagen, Rangierbahnhöfen und an Grenzübergängen wurden Details erörtert, auf regionaler Ebene diskutiert und in einem europäischen Masterplan zu einem Gesamtprodukt zusammengefasst. Bisher war zwar die Infrastruktur bereits netzwerkartig vorhanden, die Verkehre waren jedoch nur in einzelne Achsen organisiert.

Der erste Projektbaustein war der „Aktionsplan Tauernbahn“. Durch technische und organisatorische Verbesserungen ermittelten die Fachleute mit Unterstützung der österreichischen Bundesbahnen auf der Strecke

Salzburg-Villach-Triest freie Kapazitäten für 18 zusätzliche Züge. Zum Beispiel wurden Nahverkehrszüge durch Busse ersetzt und so die Strecke zu den entsprechenden Zeiten für Güterzüge frei. Innerhalb eines Jahres wurden laut Fischer bereits zehn Züge pro Tag verkauft. Das entspricht einer Verlagerung von 45 000 Lkw pro Jahr von der Straße auf die Schiene.

Der Transportbedarf zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen in Süddeutschland, Österreich, Italien, Slowenien mit Südosteuropa und Fernost steigt stetig an. Große Häfen wie Rotterdam stoßen durch den rasant steigenden Containerverkehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Das LKZ entwickelte mit den Ländern Salzburg, Kärnten und dem österreichischen Verkehrsministerium das Angebot „Adriazug“. Rechnerisch könnten damit 845 Lkw pro Monat von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die ersten „Adriazüge“ sollen Anfang nächsten Jahres über die Alpen rollen.

Ein besonders hohes Lkw-Aufkommen ist zwischen Bayern und Triest festzustellen. Für diese Route wurde der „TrailerTrain“ konzipiert, dessen Einführung künftig jeden Tag einen so genannten Ganzzug (550 Meter lang und 1200 Tonnen Gewicht) von Triest bis Nürnberg für „unbegleitete Sattelaufleger“ (spezielle Lkw-Anhänger, die ohne eigenes Personal per Zug transportiert werden können) ermöglichen könnte. „Das spart dem Unternehmer Kosten, weil er weniger

Fahrer und Zugmaschinen braucht“, sagt Fischer. Weitere Konzepte sind für die Strecke Mantua-Nürnberg sowie zwischen Hof und Norditalien geplant.

Baden-Württemberg und die Lombardei haben besonders starke Wirtschaftsbeziehungen und einen hohen Gütertausch. Dennoch mangelt es an direkten Schienenangeboten, die auf den Markt zugeschnitten sind. Mit Unterstützung des EU-Projekts konnte Baden-Württemberg bereits in zwei bestehende Schienenangebote mit den Räumen Mailand und Verona integriert werden. Für den Raum Schwaben/Oberschwaben ist ein Netzwerksystem in Vorbereitung, das kleinere Gütermengen sammelt und verteilt.

Trotz dieser Erfolge gibt es laut Fischer noch viel zu tun. Denn nach wie vor gibt es technische und bürokratische Hindernisse. In Italien müssen noch immer zwei Lokführer eine Lok steuern, unterschiedliche Stromsysteme, Sicherheitsvorschriften und verschiedene Signaltechniken verzögern den Güterverkehr über die Alpen. „Technisch wäre vieles schnell zu lösen“, betont der Projektleiter. „Doch dazu müssen auch in Zukunft alle Beteiligten unbürokratisch über die Grenzen hinweg zusammenarbeiten und die noch offenen Themen Stück für Stück abarbeiten.“

Der LKZ-Geschäftsführer ist guter Dinge, nach den Erfolgen von „AlpFRail“ einen Folgeauftrag von der EU zu bekommen, um noch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.