

ROTTERDAM AM MITTELMEER

Das Leuchtturmprojekt AlpFRail



Wie kommt ein T-Shirt von China ins Kaufhaus in München? Es fährt in einem Container durch den Suezkanal in das Mittelmeer. Von dort durch die Meerenge von Gibraltar, dann nach Norden. Schließlich landet es im Hafen von Rotterdam und rollt von dort per Zug nach München. Nun kann man sich fragen, warum das T-Shirt aus China kommen muss. Aber zuerst sollte man sich fragen, ob es nicht auf etwas kürzerem Weg geht.

Denken in Netzen statt Achsen

AlpFRail steht für „Alpine Freight Railway“ – also Alpiner Schienengüterverkehr. Jeden Tag rollen über 5.000 Lastkraftwagen über den Brenner-Pass. Zwar hat auch die Kapazität auf den Schienen zugenommen, aber zwei Drittel des Güterverkehrs finden auf der Straße statt. Will man den Seeweg um halb Europa sparen, würde es noch viel mehr werden. Um die Menschen im Alpenraum zu entlasten und gleichzeitig die Transporte kostengünstiger zu machen, bedarf es eines Modal Shift – also einer Verlagerung des Straßenverkehrs auf andere Verkehrsmittel. Ohne eine enge Zusammenarbeit der betroffenen Länder geht das nicht. Regionale Konzepte müssen in ein überregionales Gesamtkonzept integriert werden. Zusammen wollte man in AlpFRail beginnen, den Verkehr in den Alpen nicht nur in Nord-Süd-Achsen zu denken, sondern als Netz, als Gesamtsystem zu begreifen.

Grenzenloser Schienenverkehr

Bei AlpFRail arbeiteten erstmals Staatsministerien, Landesregierungen, Provinzen, Regionen, Handelskammern und Verbände aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und der Schweiz zusammen, um den Güterverkehr auf Schienen neu zu organisieren. Ausgangspunkt der Arbeit war eine umfassende Analyse des schienengebundenen Logistik-Güterverkehrs im Alpenraum. Danach erarbeitete das Partnernetzwerk in mehr als 100 transnationalen Zusammenkünften und Veranstaltungen konkrete Konzepte für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Dabei konnten die Partner aufzeigen, wie die Qualität auf der Schiene in Bezug auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Preis kurzfristig gesteigert werden kann. Einige der Konzepte konnten schon während der Projektlaufzeit in die Tat umgesetzt werden.

Mit dem Adriazug nach China

Täglich müssen Container mit Exportgütern von den Wirtschaftsräumen in Bayern in die Mittelmeerhäfen geschafft werden. Dies geschieht teils mit Lastwagen über den Brenner, teils auf der Tauernbahn zwischen Salzburg und Triest. Die Transportkapazitäten durch die Alpen sind aber weitgehend ausgereizt: Auf der Schiene gibt es kaum noch freie Zeiten und mehr Lastwagen verträgt der Alpenraum



© AlpFRail

Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene für ein nachhaltiges Management zur Verbindung der Wirtschaftsräume

schon aus ökologischen Gründen nicht mehr. Deshalb werden viele Güter nach Hamburg oder Rotterdam und dann per Schiff ins Mittelmeer transportiert. „Dabei bringt der Transport durch die Alpen nach Fernost eine Ersparnis von vier bis fünf Tagen“, erklärt Karl Fischer, Geschäftsführer des Logistik-Kompetenz-Zentrums (LKZ) Prien. Im Rahmen von AlpFRail hat Fischer Möglichkeiten gefunden, einen weiteren Güterzug pro Tag auf der Tauernstrecke fahren zu lassen. Der kann pro Monat die Container von 845 LKWs in die Häfen von Triest in Italien und Koper in Slowenien transportieren. Für Maschinen und andere Güter aus Bayern wird dadurch der Export kostengünstiger, für die Menschen an den Verkehrsachsen in den Alpen bleibt das Leben lebenswert. Und auf dem Rückweg kann der „Adriazug“ dann den Container mit den T-Shirts mitnehmen.

PROJEKT: ALPFRAIL

Kooperationsraum: Alpenraum

Förderzeitraum: Interreg III B, 2003 - 2005

Konsortium: 16 Partner aus Bayern, Baden-Württemberg sowie Österreich, Italien, Frankreich und Schweiz

Themenschwerpunkt: Mobilität & Verkehr

Ziel: Verlagerung von Schwerverkehr auf die Schiene und länderübergreifende Optimierung des Güterverkehrs auf Schienen; intelligente Vernetzung des Schienen-Netzwerks im Alpenraum für einen optimalen Gütertransport unter Einbindung der Mittelmeerhäfen.

www.alpfrail.com



Verladung von der Straße auf die Schiene im Terminal

© LKZ

Auf dem Weg zum intermodalen Frachtverkehr

Im Güterverkehr per LKW funktioniert es schon: eine Spedition bekommt den Auftrag, der LKW holt die Ware vom Lager ab und fährt sie quer über die Alpen direkt zum Kunden. In Echtzeit kann man jederzeit den Standort der Ware während des Transports erfahren. Im Schienengüterverkehr ist man davon noch weit entfernt. Mit intelligenter Informationstechnologie sollen die Spediteure zukünftig zeitnah Informationen über die Produktangebote des Schienenverkehrs allgemein, die Auslastung der Transportwege, die tatsächlichen Abfahrts- und Transportzeiten und die realen Kosten erhalten. Und zunehmend werden neue Antriebstechnologien eine Rolle spielen, wie sie beispielsweise im Projekt CO2NeuTrAlp derzeit erprobt werden.

AlpFRail ist INTERREG-Leuchtturm...

...weil es Wege aufgezeigt, eine vorhandene, internationale Infrastruktur zum Wohle von Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz besser zu nutzen.

... weil es half, die Alpenländer in punkto Güterverkehr als einen gemeinsamen europäischen Raum zu begreifen.

... weil neben guten Konzepten auch konkrete Ergebnisse wie der Adriazug, der TrailerTrain oder der Shuttlezug zwischen Ulm und Mailand erzielt wurden.

INTERVIEW

mit Karl Fischer, Geschäftsführer Logistik Kompetenzzentrum Prien



Herr Fischer war Projektleiter für AlpFRail und hat alle Höhen und Tiefen des Projekts miterlebt.

Was war das größte Erlebnis, das Sie im AlpFRail Projekt hatten?

Das Thema Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist in vielen Sonntagsreden seit Jahrzehnten zu finden und ein zentrales Thema vor allem auch im Alpenraum. Ein besonderes Erlebnis für mich war, in einer alpenübergreifenden Zusammenarbeit mit den Partnern zu erleben, wie schwierig zum Einen die grenzüberschreitende Koordination war und wie zum Anderen aber eine hohe Bereitschaft und viel Einsatz zum gemeinsamen Erfolg geführt haben. Ich habe in diesem Projekt gelernt, dass es für eine Umsetzung in der Politik und von marktfähigen Angeboten unbedingt notwendig ist, dass sich alle Beteiligten unter neutraler und bereichsübergreifender Moderation (durch das LKZ) in einem europäischen Projekt außerhalb des Tagesgeschäftes über einen längeren Zeitraum zusammen finden und es dann unter diesen Rahmenbedingungen möglich wird, Ergebnisse zu erzielen, die am Anfang nahezu unmöglich erschienen.

Warum war es so sinnvoll, in diesem Kontext transnational zusammenzuarbeiten?

Die Notwendigkeit einer transnationalen Zusammenarbeit wurde sehr deutlich bei der Abschlusspräsentation des Projektes im deutschen Verkehrsministerium in Berlin am Beispiel eines Zuges von Triest nach München (Adriazug) dargestellt. Die gemeinsame Aussage der Vertreter vom Hafen Triest, der Region Friaul Julisch Venetiens, Land Kärnten, Land Salzburg und Freistaat Bayern war, dass ein

solches Produkt erst durch eine nachhaltige detaillierte Abstimmung erfolgen kann. Wörtlich: "Wenn AlpFRail nicht eingeladen hätte, dann hätten wir gar nicht kommen dürfen. Was hilft es, wenn wir im Hafen Triest hunderte Millionen investieren und uns dann für diesen Zug ein Gleis zwischen Salzburg und Freilassing (3. Gleis) fehlt? So was lernen wir nur in einem transnationalen Projekt."

Welche wichtige Erfahrung können Sie an alle weitergeben, die ein ähnliches Projekt anstreben?

Aus meiner Sicht ist sehr wichtig, dass die Projektziele und -inhalte von Anfang an eindeutig definiert werden. Dazu reicht es nicht, wenn der Leadpartner nur etwas von Projektmanagement versteht. Der Leadpartner braucht eine hohe fachliche Kompetenz und er muss vor dem Projektstart jeden einzelnen Partner besuchen, um die Herausforderungen vor Ort zu kennen und um diese dann mit den Gesamtzielen abstimmen zu können. Obwohl die Sprache im Projekt Englisch ist, hat es sich sehr bewährt, dass beim Leadpartner in diesem Fall auch italienische Sprachkenntnisse vorhanden sind. Neben den fachlichen Qualitäten eines Leadpartner sind aber in einem transnationalen Projekt auch Kenntnisse über Land und Region der Partner sehr wichtig, um dann z. B. auch bei Präsentationen in den Regionen oder Ländern in der "lokalen Sprache" präsentieren zu können, was wiederum zur notwendigen Akzeptanz der Projektergebnisse und damit zur praktischen Umsetzung führt.