

Ein Schub für den Alpenverkehr

Spediteure zögern mit Güterverlagerung auf die Schiene – Schweizer Unternehmen geht voran

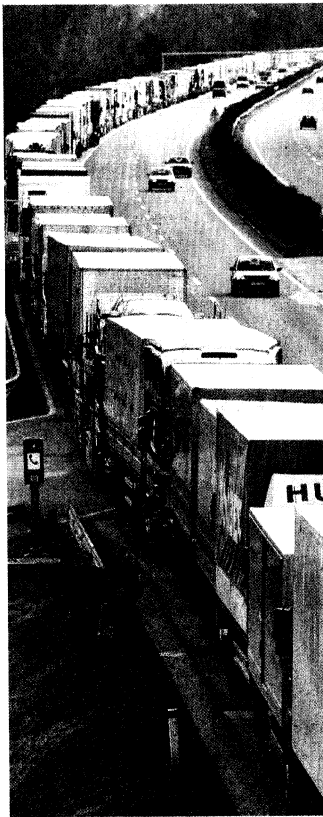
ULM/KORNWESTHEIM. Seit zwei Jahren beteiligt sich Baden-Württemberg am dem mit drei Millionen Euro geförderten EU-Verkehrsprojekt „Alpine Freight Railway“. Es versucht, Spediteure für das Transportmittel Zug zu begeistern. Nun gibt es Erfolge.

Von Rüdiger Bäßler

Die Zahl internationaler Studien, die die Notwendigkeit der Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene belegen, dürfte über die Jahre ähnlich groß geworden sein wie die der Lastwagen, die sich täglich über die Brenner-Autobahn quälen. Das jährliche Güterverkehrsaufkommen auf dieser für die süddeutsche Wirtschaft so wichtigen österreichischen Autobahn lag im Jahr 2000 bei 38 Millionen Tonnen. Im Jahr 2020, so die Prognosen, werden es 67 Millionen Tonnen sein. „Auch skeptische Spediteure haben inzwischen begriffen, dass sie das mit dem Lastwagen einfach nicht mehr schaffen werden“, sagt Julian Osswald, Geschäftsführer des Regionalverbands Donau-Iller und Projektkoordinator für Baden-Württemberg.

Das Schweizer Unternehmen Hupac Intermodal AG will nun, ermutigt durch das Projekt, zu dem das Land Baden-Württemberg 100 000 Euro beisteuert, den Beweis antreten, dass der Güterschienenverkehr von Nord nach Süd wirtschaftlich sein kann. Bisher haben die Schweizer Singen und Mailand verknüpft, seit 4. Oktober gibt es eine verlängerte tägliche Schienenverbindung von Kornwestheim über Singen nach Mailand.

Demnächst, sagt Osswald, sollen auch Ulm und Augsburg an diese Nachtverbindung für Container, Wechselbehälter und Sattelaufhänger angeschlossen werden. Bewährt sich Hupac, hätten die öffentlich-rechtlichen Projektmacher, deren Zentrale das Logistik-Kompetenzzentrum Prien bildet, Recht mit ihrer Grundannahme. Osswald: „Wir haben die nötige Schieneninfrastruktur bereits, wir müssen sie nur vernünftig auslasten.“ Weshalb das bisher nicht gelang, das liegt nicht



Blockade auf der Inntalautobahn

Foto dpa

nur an vergleichsweise hohen Preisen, sondern vor allem an Zeit raubenden Landesregelungen und Technikstandards. So dürfen deutsche Lokführer beispielsweise nicht in Italien fahren, dazu sind die Stromsysteme der Länder zu unterschiedlich. Die Folgen bisher: die Schienenangebote blieben rar, die Holzhöfe in Oberschwaben etwa, die gerne auf der Schiene transportieren würden, konnten bisher auf kein vernünftiges Angebot zugreifen. So sind die Adria Häfen Triest und Koper sowie die ligurischen Häfen Genua und La Spezia weit gehend weiße Flecken auf der internationalen Schienenlandkarte.

Die Hupac AG setzt indessen Mehrstromloks ein, die unterschiedliche Stromspannungen für den Vortrieb nutzen können. Das Unternehmen arbeitet auf Grundlage eines neuen Wohlwollens, das Osswald und seine Kollegen unter 17 Landes- und Provinzregierungen, Staatsministerien, Handelskammern und Verbänden in Deutschland, Österreich, Italien und der Schweiz geschaffen haben. Eigentlich, betont Osswald, könnte alles ganz einfach sein: „Ich brauche ein privates Eisenbahnunternehmen, das von A nach B fährt und dafür die Lizenz hat.“

Noch bis September nächsten Jahres wird das Priener Logistik-Kompetenzzentrum die Rolle dieses Eisenbahnunternehmens selbst weiterspielen. Welche Gesellschaft aus dem realen Wirtschaftsleben anschließend übernimmt, ob es vielleicht doch sogar die Deutsche Bahn AG sein wird, ist derzeit noch offen. Fest steht für die Projektmacher, dass es angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens für die Spediteure künftig nicht mehr allein um die Transportpreise gehen wird, sondern darum, die Ware überhaupt noch termingerecht zum Kunden zu bringen. Straßenblockaden oder auch der kürzlich von der EU gestoppte Versuch der Tiroler Landesregierung, einen ganzen Autobahnabschnitt für Lastwagen zu sperren, so sieht man es in Prien, sind nicht zuletzt Zeichen eines stärker werdenden Widerstandes, den geplagte Alpenbewohner noch häufiger üben werden.

Alpenquerender Güterverkehr auf der Schiene

EU-Projekt AlpFRail zeigt neue Wege auf



In der europäischen Verkehrspolitik ist das Thema alpenquerender Schienengüterverkehr aktueller denn je. Erstmals wird dank internationaler Zusammenarbeit ein ganzheitlicher Ansatz zur Lösung der Probleme erarbeitet. Das Projekt Alpine Freight Railway (AlpFRail) hat es sich zum Ziel gesetzt, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

AlpFRail ist ein strategisches Pilotvorhaben, das eine harmonisierte Verkehrspolitik im gesamten Alpenraum in den Mittelpunkt rückt. Ministerien, Landesregierungen, Regionen, Kammern und Verbände aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und der Schweiz arbeiten in dem mit 4 Mio. Euro ausgestatteten EU-Projekt zusammen. Die Gesamtleitung liegt beim Logistik-Kompetenz-Zentrum in Prien am Chiemsee (LKZ). Der Regionalverband Donau-Iller vertritt die Interessen der Projektpartner aus Baden-Württemberg und Vorarl-

berg. Bayerisch Schwaben wird durch den Leadpartner LKZ repräsentiert. Das Innenministerium Baden-Württemberg sowie die Regionalverbände Bodensee-Oberschwaben, Neckar-Alb und der Verband Region Stuttgart sind am Projekt beteiligt. Für diese Regionen ist es entscheidend, den Rückzug der Bahn aus der Fläche aufzuhalten. Angebot und Nachfrage müssen wieder zusammenkommen und dazu beitragen, dass vorhandene Infrastruktureinrichtungen wie der Containerbahnhof in Ulm/Dornstadt besser genutzt werden.



Bald Vergangenheit? Alpenquerende Schienenverbindungen sollen durch AlpFRail das Kostenniveau des Lkw-Transports erreichen oder sogar noch unterbieten.

Das Schienennetzwerk im Alpenraum soll auf intelligente Weise verbunden werden, sodass es einen optimalen Gütertransport gewährleistet und trotz eventueller Störungen einzelner Strecken leistungsfähig bleibt. Das Denken in Achsen wie Brenner oder Gotthard/Lötschberg muss dem Netzdenken weichen. Der Regionalverband Donau-Iller hat dazu eine Vorstudie in Auftrag gegeben, welche die Schienenverbindungen nach Oberita-

lien untersucht hat. Dabei stellen sich die Verbindungen nach Rivalta Scrivia, Brescia und Mantua als besonders geeignet heraus. Sie sind schon heute gegenüber dem Lkw wettbewerbsfähig. Vor allem in den engen Alpentälern und den Industriezentren Oberitaliens können durch die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene außerdem Umweltbelastungen vermieden werden. *ans*

Info: www.rvdi.de