

# Schiennennetzwerk über die Alpen

Das Projekt AlpFRail

**Erinnern Sie sich noch?** München – Verona in sechs Stunden, auch bekannt unter: MUCVR6. Das war das erste Projekt des Logistik-Kompetenz-Zentrums (LKZ) Prien, das direkt Eingang in den praktischen Schienenverkehr mit sichtbarem Erfolg gefunden hat. Die Politik hat das Projekt zwar wohlwollend begleitet, ist aber damals nicht als aktiver Partner mit ins Boot geholt worden. Im Großprojekt Alpine Freight Railway (AlpFRail) ist das anders. Hier hat auch die regionale und internationale Politik ihre Aufgaben übernommen, und zwar untereinander abgestimmt und in engster Kooperation mit der Wirtschaft. Durch diese grenzüberschreitende und interdisziplinäre Zusammenarbeit auf europäischer Ebene konnten bereits kurzfristig konkrete Ergebnisse erzielt und weitere Teilprojekte für den alpenquerenden Schienengüterverkehr angestoßen werden.

Jede achte Tonne der Handelsgüter in der EU muss die Alpen überqueren, der Großteil davon auf der Straße. 100 Mio. t gehen pro Jahr über den inneren Alpenbogen – so viel wie der Rotterdamer Hafen pro Jahr umschlägt. Mit weiteren Aufkommenssteigerungen wird gerechnet, nicht zuletzt wegen des durch die EU-Osterweiterung gewachsenen Binnenmarkts. Die Folgen sind erhöhte Schadstoffbelastungen der Luft, eine größere Lärmbelastung für die Bevölkerung und drastisch mehr Schwerverkehr auf den Transitrouten. Das Ausweichen auf den Schienengüterverkehr wird unter anderem durch unterschiedliche Vorschriften und gewachsene Strukturen in den einzelnen Ländern erschwert. Es fehlt ein Produkt „Schiene“ aus einer Hand, wie es im Straßengüterverkehr selbstverständlich ist. Es gibt keine Vernetzung zwischen den Nord-Süd- und den Ost-West-Verbindungen auf der Schiene. Die adriatischen und ligurischen Häfen sind so gut wie nicht an das internationale Schienengüterverkehrsnetz angebunden – obwohl diese mit einer guten Infrastruktur ausgestattet sind.

Ein weiteres Problem sind die geänderten Rahmenbedingungen wie der Wegfall der bisherigen Ökopunkte-Regelung in Österreich im Jahr 2004. Dokumentiert wird dies zum Beispiel durch den Sendungsrückgang auf der Rollenden Landstraße über den Brenner (164 000 Lkw p.a. wurden von der Schiene auf die Straße zurück verlagert). Zudem sind die Gewichtsgrenzen für Lkw in der Schweiz von 28 t auf 40 t Gesamtgewicht aufgeweicht worden, was zu einem erheblichen Produktivitätsgewinn der Straße führte.

Ziel des Projekts AlpFRail im Rahmen des EU-Programms Interreg IIIB/Alpine Space ist es, den Güterverkehr auf Schienen län-

derübergreifend zu organisieren und mehr Straßengüterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dazu soll das Schiennennetzwerk im Alpenraum intelligent miteinander verbunden werden, so dass es einen optimalen Gütertransport gewährleistet und die Mittelmeerhäfen einbindet. Das Denken in Achsen wie Brenner- oder Gotthard/Lötschberg und Tauern soll sich zu Gunsten der europäischen Dimension unterordnen. Regionale und nationale Schwerpunkte sollen zu Gunsten dieser europäischen Dimension zu einem europäischen Netzwerk zusammengefügt werden. Für die Zukunft wird ein Schieneknotennetzwerk benötigt, welches Verbindungen in alle Richtungen ermöglicht. Wesentlich ist zudem, dass die Projektbeteiligten nicht mehr zwischen konventionellen Wagenladungsverkehren, Containern und Wechselbrücken unterscheiden wollen, sondern auch gemischte Züge anstreben, um eine wirtschaftlich interessante Lösung zu erreichen.

Durch AlpFRail kann ein Teil des bis zum Jahr 2015 in den Alpenländern erwarteten Verkehrszuwachses auf die Schiene verlagert werden, hoffen die Initiatoren des auf vier Jahre angelegten Projekts, welches 2007 endet und mit 4 Mio. EUR ausgestattet ist. 2 Mio. EUR tragen die 17 Partner im gesamten Alpenbogen und weitere 2 Mio. EUR werden von der Europäischen Union übernommen. Das Projekt analysiert die vorhandenen Güterverkehrsströme und die bestehende Infrastruktur im Alpenraum. Es wertet sie in Simulationsverfahren aus. Auf Basis der Ergebnisse werden die Verkehrsströme optimiert und Vorschläge für das gesamte alpenländische Schiennennetz unter Einsatz neuer Technologien erarbeitet. Konkret werden dabei aktuelle Güterströme, die zum großen Teil durch direkte

Interviews ermittelt wurden, mit der derzeitigen und künftigen Schieneninfrastruktur verglichen. Wirtschaftlich konkurrenzfähige Alternativen sind gefragt, die gleichzeitig im Einklang mit der Ökologie stehen. Dabei wird vorrangig auf die intelligente Vernetzung bereits vorhandener Infrastruktur gesetzt, um eine rasche Umsetzung zu erreichen. Über die Umsetzung entwickelter Ideen entscheidet dann eine internationale Lenkungsgruppe.

Um für Kunden transparente Informationen über verfügbare Angebote auf dem Schiennetz zur Verfügung zu stellen, die auch bei eventuellen Engpässen auf der einen oder anderen Route eine Lösung bieten, wird ein einheitliches Informations- und Qualitätsmanagementsystem entwickelt und anhand von Pilotprojekten überprüft. Mit dem Aufbau eines Partnernetzwerks über den gesamten Alpenbogen wurde bereits der erste entscheidende Schritt realisiert (s. Kasten). Dazu Karl Fischer, Projektleiter AlpFRail im Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien: „Es handelt sich tatsächlich um ein europäisches Projekt. Aus allen Regionen gibt es Anstöße von Workpackage-Leitern, die miteinander reden und sich abstimmen.“ Der Fokus liegt nun sowohl auf der Verbesserung der Zugsysteme als auch auf der Beseitigung von Engpässen in der Schieneninfrastruktur, die regionalpolitisch anzugehen sind, um marktgerechte Produkte auf der Schiene anbieten zu können. Die Lösungen werden im Dialog zwischen Sachverständigen und Politikern erarbeitet und abgestimmt und können somit kurzfristig umgesetzt werden.

## **Ausnutzen bestehender Kapazitäten: Beispiel Tauernbahn**

Ein wichtiger Mosaikstein und der erste Schritt im Projekt AlpFRail ist die Tauernbahn Salzburg – Villach – Triest. Über diese Route erhalten die Wirtschaftsräume in Bayern und Salzburg einen guten Anschluss an die Mittelmeerhäfen Koper und Triest. Nach Angaben der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) war diese Strecke vor zwei Jahren „voll“, also ausgelastet. Die Fachleute im LKZ haben in enger Zusammenarbeit mit den Experten der ÖBB in diesem Projekt technisch die Züge optimiert, neun freie Trassen (entspricht 18 zusätzlichen Zügen pro Tag) gefunden und bewiesen, dass im Schienenverkehr sehr große Optimierungspotenziale bestehen. Konkret fünf Trassen pro Tag seien inzwischen verkauft, was einer Verlagerung von zusätzlich mehr als 50 000 Lkw p. a. auf dieser Transitroute auf die Schiene entsprechen, so Fischer. Private Eisenbahnverkehrs-

unternehmer befassen sich bereits mit den technischen Anforderungen und den notwendigen Streckenkonzessionen. Die Schwierigkeiten mit verschiedenen Stromsystemen werden auf der Tauernachse laut Fischer noch in diesem Jahr durch den Einsatz der ersten Mehrsystemloks gelöst. Fischer: „Sie sehen, es fahren tatsächlich Züge. Wir machen im Rahmen von AlpFRail also nicht nur Studien oder hören nach einem Piloten auf. Damit haben wir gute Argumente für neue Projekte und eine Basis, damit nach Auslaufen des Projekts die wirtschaftlichen Schienenangebote auch in Zukunft angeboten werden.“

### **Pilotrelationen zwischen Augsburg/Ulm/ Stuttgart und der Lombardei/Veneto**

Die oberitalienischen Regionen Lombardei und Veneto mit mehr als 13 Mio. Einwohnern und einem hohen BIP von etwa 26 000 EUR pro Einwohner erzeugen 53 % des gesamten Güterverkehrsaufkommen von Italien nach Deutschland und damit auch in die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart sowie ihre angrenzenden Regionen. Jährlich werden zwischen diesen Wirtschaftsräumen etwa 2 Mio. t über die Alpen transportiert (Stuttgart 700 000 t, Ulm 500 000 t und Augsburg 650 000 t). Bis September 2005 gab es keine Direktverbindungen im kombinierten Schienenverkehr zwischen diesen Handelsregionen, der Schienenanteil beträgt deshalb lediglich 12 %. Untersuchungen über die Einrichtung von Pilotrelationen im Rahmen von AlpFRail zeigen, dass zwischen den vorhandenen Umschlagterminals in Augsburg, Ulm und Stuttgart sowie Brescia, Mantua und Rivalta Scrivia bei Genua für den Seeverkehr nach Asien Direktzüge wirtschaftlich betrieben werden können. Der Schweizer Operateur Hupac bietet die erste Direktverbindung zwischen Kornwestheim und Milano Certosa seit Oktober 2005 an.

Auch die Einrichtung eines Ringzugsystems auf dem Dieselnetz im bayerischen und württembergischen Allgäu und in Oberschwaben als „Feeder“ zu den Terminals in Singen und Wolfurt in Vorarlberg wird im Rahmen des Projekts derzeit näher untersucht. Das Interesse von nationalen wie regionalen Eisenbahnen und europäisch ausgerichteten Kombioperatoren ist groß.

### **Fracht sofort auf die Schiene: Beispiel bayerisches Chemiedreieck**

Das künftige Schienennetzwerk in Europa ist nicht ohne den Bau von Umschlagbahnhöfen möglich. In Italien werden bereits neue und technisch sehr gute Anlagen errichtet. Sie ermöglichen die Realisierung eines großen Ziels von AlpFRail: den Güterverkehr direkt nach Entstehung der Fracht auf die Schiene zu verlagern. Wie wichtig so ein Umschlagbahnhof sein kann, zeigt das Beispiel bayerisches Chemiedreieck: Dort wird 2007 ein Terminal gebaut, das den Umschlag von bis zu 50 000 Containern pro Jahr ermöglicht. In die Region zwischen Burgkirchen

und Burghausen führt gerade mal ein Gleis, das zudem nicht elektrifiziert ist. Auch der Anschluss an die durchgehende Autobahn fehlt. Doch zwischen München und Burghausen werden auf einer Strecke von 100 km 1,5 % des deutschen Schienengüterverkehrs auf einem Gleis transportiert. Der Bau des Bahnhofs und die Verbesserung der Schieneninfrastruktur haben deshalb oberste Priorität.

### **Überwindung regional orientierter Raumplanung**

Regionale Konzepte sollen im Projekt AlpFRail in ein überregionales Gesamtkonzept integriert werden. Hierzu müssen alle regionalpolitischen Entscheider an einem Tisch zusammenkommen. Wichtig hierbei sind die gemeinsame Inventur aller Regionalpläne sowie die Identifikation und Beseitigung von Überschneidungen. Diese überregional abgestimmten Konzepte müssen dann an die internationalen Partner kommuniziert werden.

Im Projekt AlpFRail haben bereits Konferenzen und Arbeitsgespräche zu diesem Thema stattgefunden. Neben der geplanten Güterverbindung zwischen Baden-Württemberg und Italien konzentrieren sich die Projektpartner z. B. auf einen Güterzug zwischen Nürnberg und Mantova, der dann zwei europäische Binnenhäfen verbinden wird.

### **Die Vision: Das Produkt Schiene aus einer Hand**

Das große Ziel von AlpFRail ist, Transportunternehmen und Spediteuren ein komplettes Produkt „Schiene“ mit seiner Vielzahl von Möglichkeiten sowohl bei seiner Routenplanung als auch bei den im Wettbewerb stehenden Eisenbahnen aus einer Hand anzubieten. Verschiedene Zuständigkeiten in mehreren Ländern und wenig Transparenz bei den Angeboten halten Un-

ternehmen heute noch vielfach davon ab, die Schiene als Alternative zur Straße zu nutzen. Im Güterverkehr per Lkw jedoch funktioniert es: Eine Spedition bekommt den Auftrag, der Lkw holt die Ware vom Lager ab und fährt sie quer über die Alpen direkt zum Kunden. Auf Grund der modernen Informationssysteme ist es möglich, in Echtzeit den Standort der Ware während des Transports zu erfahren. Im Schienengüterverkehr ist man davon noch weit entfernt. Um die Vision von AlpFRail in der Praxis umzusetzen, müssen folgende Grundbedingungen marktfähig umgesetzt werden:

1. Der Spediteur erhält auf einen Blick alle Möglichkeiten, an welchem Umschlagbahnhof er seine Ladeeinheit auf den Zug aufsetzen und an welchem Empfangsort abholen kann.
2. Der Spediteur erkennt per Internet sofort, welche Kapazitäten auf den Zügen wann frei sind, kann diese für sich reservieren und den Transportauftrag buchen.
3. Die Listenpreise für die Transportdurchführung sind je nach Anbieter transparent im Internet abzurufen.
4. Im selben Internetsystem ist die Sendungsverfolgung nach folgendem Muster abzulesen: Ladeeinheit im Absendebahnhof aufgegeben, auf den Zug verladen, tatsächliche Abfahrtszeit, geplante Ankunftszeit, voraussichtliche Ankunftszeit im Fall einer Störung, am Empfangsbahnhof angekommen, Ladeeinheit abholbereit, Ladeeinheit vom Empfangs-spediteur abgeholt.
5. Der Spediteur erhält über das Internet monatlich Informationen über die aktuelle Qualität auf den einzelnen Routen bzw. der jeweiligen Schienenoperatoren. Die Pünktlichkeitsraten dienen dem Spediteur als Hinweis, mit welcher voraussichtlichen Qualität er künftig seine Kunden bedienen kann.

## **AlpFRail**

### **Projektpartner und Observer**

Das Projekt ist in der EU-Verkehrspolitik einmalig. Erstmals arbeiten Landesregierungen, Provinzen, Regionen, Handelskammern, Verbände und Frachtführer wie die Deutsche Bahn AG sowie Häfen aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und der Schweiz zusammen, um den Güterverkehr auf der Schiene neu zu organisieren. Derzeit werden die Daten einer Streckenbefragung von 32 000 Lkw-Fahrern in 2004 ausgewertet. Die Ergebnisse sollen im Januar 2006 veröffentlicht werden und Aufschluss über Warenströme geben, die eventuell auch auf die Schiene gezogen werden können.

Projektpartner sind: Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien als Lead-Partner, Regionalverband Donau-Ilter, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., DB

Netz AG, Land Vorarlberg, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Wien, Land Salzburg, Land Kärnten, Région Rhône-Alpes, Hafenverwaltung Venedig, Ministerium für Umwelt- und Landschaftsschutz - Italien, Provinz Alessandria, Autonome Region Friaul-Julisch Venetien, Region Veneto, Handelskammer Veneto, Hafenbehörde Venedig, Provinz Brescia und Provinz Mantua.

Observer sind: Bundesamt für Verkehr (BAV) - Schweiz, Ministerium für Infrastruktur und Transport - Italien, Federazione Autotrasporti - Italien, Interporto Rivalta Scriva - Italien, Verwaltung der Region Elsass - Frankreich, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, der Hafen Nürnberg, der regionale Planungsverband Allgäu und Interporto Campano.

Ein Großteil der Spediteure und Transporteure, aber auch der Verlager, ist heute nicht hinlänglich mit den Produktangeboten auf der Schiene vertraut. Zum Teil resultiert ein gewisses Misstrauen aus schlechten Erfahrungen sowohl mit der Qualität als auch mit nicht nachvollziehbaren Preissprüngen in der Vergangenheit. Die Vision, ein komplettes Produkt Schiene dem potenziellen Kunden anbieten zu können, zielt also in zwei Richtungen: Zum einen sollen

die Schienenangebote in der Leistungsfähigkeit dem durchgehenden Lkw-Transport mindestens gleichgestellt werden. Zum anderen geht es um eine sehr einfach dargestellte Transparenz aller verfügbaren Angebote auf der Schiene und ein einfaches Handling dieser Transportalternative.

Als Sahnehäubchen bezeichnet Fischer das Simulationssystem für die gesamte Alpenregion aus Netzsicht. Es ist erforderlich um zu erkennen, welche Routen als Ersatz

dienen können, wenn eine Strecke einmal gesperrt werden muss. Denn ohne ständig funktionierende Routen bzw. Alternativen ist in der Güterbeförderung kein Blumentopf zu gewinnen, weiß Fischer. Auf der Straße kann schließlich auch immer eine Umgehung eventueller Engpässe gefunden werden. Doch besonders wichtig ist Fischer, alle an einen Tisch zu bringen. „Dann klappt’s auch mit der Lösung!“, ist einer seiner Wahlsprüche.

## Richtigstellung:

Leider haben sich in den Artikel zwei Fehler eingeschlichen.

Sendungsrückgang auf der Rollenden Landstrasse:

Im Jahr 2004 wurden 84.000 Lkw anstatt der im Artikel fälschlicherweise angegebenen 164.000 Lkw von der Schiene auf die Strasse zurück verlagert.

Die korrekte Bezeichnung für das bmvit lautet „österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“.