

Freie Fahrt ans

Mittelmeer

Auf der Brennerautobahn ist die Belastungsgrenze erreicht.



Der alpenquerende Güterverkehr nimmt kontinuierlich zu. Praxisgerechte Möglichkeiten zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene werden im EU-Projekt AlpFRail erarbeitet.

Das Wachstum im Güterverkehr dürfte 2006 deutlich stärker ausfallen als das allgemeine Wirtschaftswachstum: Um 2,3 Prozent soll die Güterverkehrsleistung aller Landverkehrszweige in Deutschland in diesem Jahr ansteigen, wie der Verkehrskonjunkturbericht der Forschungsinstitute ProgTrans und Prognos ermittelte. Grund für die Zunahme sind die grenzüberschreitenden Transporte: Der Empfang von Gütern aus dem Ausland soll im Vergleich zu 2005 um drei Prozent steigen, der Versand um 3,6 Prozent zule-

gen. Bei den Durchgangsverkehren soll das Plus für 2006 sogar bei 8,2 Prozent liegen. Ein Ende des Wachstums im Güterverkehr zeichnet sich nicht ab – im Gegenteil. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt „Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2025“ geht davon aus, dass der Güterverkehr in den nächsten 19 Jahren um bis zu 80 Prozent wachsen wird – vor allem auf der Straße: Die Studie prognostiziert selbst bei schwacher Binnenkonjunktur einen massiven Zuwachs im Straßengüterverkehr.

Auf der Nord-Süd-Achse werden die Alpen zu einem immer engeren Nadelöhr: „In den letzten zwanzig Jahren hat sich die Menge der Güter, die über den Alpenbogen transportiert werden, verdoppelt“, berichtet Karl Fischer, Geschäftsführer des Logistik-Kompetenz-Zentrums (LKZ) in Prien am Chiemsee. Derzeit sind es jährlich über 104 Millionen Tonnen. Den Bau neuer, aber auch den Ausbau vorhandener Transversalien im Alpenraum verbietet die Alpenkonvention. Dabei sind die Kapazitäten der Alpenpässe bereits heute mehr

als ausgelastet, wie jeder Autofahrer erkennen kann, der über Brenner- oder Tauernautobahn fährt: Auf der rechten Spur reiht sich Lkw an Lkw. „Durch eine stärkere Verlagerung der alpenquerenden Transporte auf die Schiene lassen sich zumindest die Zuwächse auffangen“, sagt Fischer. Unter der Gesamtleitung des

Erste Projekterfolge zeigen, dass es auch anders geht

LKZ arbeiten 17 Partner aus Deutschland, Österreich, Italien und Frankreich im EU-Projekt AlpFRail an Lösungen, um im gesamten Alpenraum Güterströme auf die Schiene zu verlagern. Das Kürzel AlpFRail steht für „Alpine Freight Railway“ (alpiner Schienengüterverkehr). Erstmals arbeiten Staatsministerien, Landesregierungen, Provinzen, Regionen, Handelskammern und Verbände aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und der Schweiz zusammen – eine wichtige Voraussetzung für ganzheitliche

und unbürokratische Lösungen. „Verschiedene Zuständigkeiten in mehreren Ländern und fehlende Transparenz bei den Anbietern haben Unternehmen bisher davon abgehalten, die Schiene als Alternative zur Straße zu nutzen“, bedauert



Karl Fischer

Fischer. Erste Projekterfolge zeigen, dass es auch anders geht: Eine Gesamtanalyse von Fahrplänen und Technik der Bahnstrecke Salzburg-Villach-Triest durch das LKZ im Auftrag des österreichischen Verkehrsministeriums und des Landes

Kärnten und Salzburg in enger Kooperation mit der ÖBB zeigte freie Kapazitäten für neun Trassen. Dadurch ist auf dieser Strecke eine Verlagerung von 5 000 Lkw pro Monat möglich. Der Markt hat das Konzept zum Teil angenommen: Im Februar 2005 fiel der Startschuss für eine „Rollende Landstraße“ (RoLa) von Triest nach Salzburg. Auf nunmehr vier täglich verkehrenden Zugpaaren werden komplette Lkw auf Güterwaggons transportiert. „Die Auslastung dieser RoLa-Züge beträgt derzeit 95 Prozent“, freut sich Fischer. „Das sind immerhin etwa 150 Lkw pro Tag.“ Vor allem türkische Transportunternehmen, die ihren Lkw per Schiff nach Triest transportieren lassen, nutzen diese Alternative. Die ist laut

Fischer für die Unternehmen übrigens nicht teurer als der Transport auf der Straße – zumindest, wenn die Gesamtkosten der Lieferkette angesetzt werden.

Als weiteres Schienenangebot ist der „Trailer Train“ in Vorbereitung, auf dem nur die Auflieger ohne Lkw befördert werden. Dieser Zug wird bald zwischen Triest und Nürnberg verkehren. Ein zusätzliches Angebot ist gerade in Arbeit: Der „Adria-Zug“ zwischen Triest und München würde die Transportzeiten für Überseecontainer aus China nach Süddeutschland um bis zu fünf Tage verkürzen. „Aus unternehmerischer Sicht gehören die Güterströme auf die kürzeste Strecke“, sagt Fischer. Der geplante Adria-Zug wird die Mittelmeerhäfen von Koper und Triest über Villach mit Salzburg und München verbinden. Der Hafen Triest hat sich auf die künftigen Anforderungen bereits eingestellt und erheblich in Personal und Infrastruktur investiert. Die Organisation wurde verbessert, und der Hafen kann nun an 360 Tagen angelaufen werden.

Seit Oktober 2005 gibt es außerdem die erste Direktverbindung für den Schienengüterverkehr zwischen Kornwestheim bei Stuttgart und Milano Certosa. Untersuchungen im Rahmen von AlpFRail zeigten, dass zwischen den vorhandenen Umschlagterminals in Augsburg, Ulm und Stuttgart sowie Brescia, Mantua und Rivalta Scrivia bei Genua Direktzüge wirtschaftlich betrieben werden können. Auf dem Symposium Logistik Innovativ

2006, das am 10. und 11. Mai 2006 im Yachthotel in Prien am Chiemsee stattfindet, sollen konkrete Angebote bekannt gegeben werden. „Das große Ziel von AlpFRail ist es, Transportunternehmen und Spediteuren ein komplettes Produkt ‚Schiene‘ mit einer Vielzahl von Möglichkeiten aus einer Hand anzubieten“, fasst Fischer zusammen. „Wir erarbeiten gemeinsam mit den Bahnen und der Politik ein durchgängiges Konzept, das wir dann an den Markt übergeben.“

Eva Elisabeth Ernst

Das Logistik-Kompetenz-Zentrum

Als „Ideenschmiede für neue Logistik-Konzepte“ definiert Geschäftsführer Karl Fischer das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) in Prien am Chiemsee. „Wir entwerfen, steuern, koordinieren und bringen alle Beteiligten an einen Tisch.“ Logistiker, Software-Experten, Bahnfachleute und Wissenschaftler des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss bilden ein Netzwerk, in dem fachübergreifend Lösungen erarbeitet werden. Mit der Fachhochschule Rosenheim und weiteren virtuellen Partnern besteht eine enge Zusammenarbeit. Das LKZ wurde 1997 gegründet, Träger sind die Marktgemeinde Prien, der Landkreis Rosenheim und die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern. Derzeit arbeiten zwölf Unternehmen in acht Kompetenzfeldern im LKZ.

Weitere Informationen: www.lkzprien.de