

Die nächste Blechlawine rollt schon

Eine ausgeklügelte Kombination von Schiff, Schiene und Straße soll den Güterverkehr über die Alpen schneller machen

Die Transportbranche“, sagt Cumhur Atilgan mit einer entschiedenen Handbewegung, „verursacht 28 Prozent aller CO₂-Emissionen weltweit.“ Dabei sieht der Chef der Gemi Isletmecileri ve Kombine Tasimacilar Dernegi – einer in Istanbul beheimateten Ro-Ro-(Roll on/Roll off) Schifffahrtsunternehmung namens Roder – nicht eben so aus, als würde er auf die Straße gehen, um gegen den Moloch Verkehr zu demonstrieren. Doch die Zahlen lassen an Klarheit nichts zu wünschen übrig. „Vier Prozent des Bruttozialprodukts der EU werden von Staus, Umweltverschmutzung und Unfällen aufgefressen“, rechnet Atilgan vor. Mindestens zehn Prozent des überregionalen Straßennetzes seien von Dauerstaus betroffen, 20 Prozent des Schienennetzes seien hingegen mangels Ausbau Flaschenhalse im Verkehrssystem.

Ungewöhnlich deutliche Worte sind das für den Geschäftsführer eines Verbandes, hinter dem mehr als 200 Spediteure stehen. Und die haben gängiger Meinung zufolge schließlich nichts anderes zu tun, als mit Tausenden Lastzügen, pro Jahr schnellstmöglich vom Bosphorus durch die Alpen den Anschluss nach Mitteleuropa zu suchen und dort die Straßen zu verstopfen. Aber Atilgan ist es gewohnt, auf mehreren Hochzeiten gleichzeitig zu tanzen. Nachdem mittlerweile auch EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot der bevorzugten Förderung des Schienenverkehrs eine Absage erteilt hat, scheint die logische Konsequenz im gezielten Ausbau des kombinierten, also intermodalen Verkehrs zu liegen: Schiff, Bahn und Straße sollen einander ergänzen, die jeweils kostengünstigste und am wenigsten die Umwelt belastende Art des Transports den Vorzug erhalten.

Die Einsicht, dass der Straßenverkehr allein nicht glücklich macht, kam allerdings nicht von allein. Nachdem 1993 während des Balkankrieges viele Landverbindungen unterbrochen waren – Atilgan: „Wir waren praktisch abgeschnitten“ –, taten sich 1994 in der Türkei 210 Speditionsfirmen zusammen, um das Unternehmen Roder zu gründen, das in den zurückliegenden Jahren 700 Millionen Euro in 13 Roll-on-Roll-off-Fähren steckte; weitere 65 Millionen Euro kostete ein Terminal mit einer Kapazität für 120 000 Fahrzeuge pro Jahr. So werden derzeit 90 000 Lkw im Jahr auf dem

Seeweg zwischen Istanbul und Triest verschifft. Und im Hafen von Triest werden die Brummis konsequenterweise auf die Waggons der Rollenden Landstraße (Ro-La) verladen, die sie dann erst in Salzburg wieder verlassen.

Keine Hindernisse: Zwischen den Häfen von Istanbul und Triest befördern Fähren die Lastwagen, von dort geht es auf der Schiene weiter über die Alpen. Foto: dpa (1)



Die Türken fügen sich so nahtlos in den Aufbau des Schienennetzwerks und die Einbindung der Adria-Häfen in ein EU-Projekt namens Alpine Freight Railway (AlpFRail) ein, in dem es um den alpenquerenden Güterverkehr per Eisen-

bahn geht. Das Programm wird in einem Logistik-Kompetenzzentrum (LKZ) des Freistaats Bayern von Prien am Chiemsee aus koordiniert. Denn während in der Schweiz mit den Basistunnels an Gotthard und Lötschberg der Weg bereits vorangetrieben ist, mussten sich in den östlichen Alpen erst einmal 17 Partner aus Österreich, Deutschland, Slowenien und Italien zusammenschließen – es galt sicherzustellen, dass alle an einem Strick ziehen, um den Straßenverkehr auf die Schiene zu bringen. Denn: Am Brenner sind die Kapazitäten ausgeschöpft, der Basistunnel ist noch in weiter Ferne, die Sachlage komplex. „Wir brauchen neue Gefäße“, beschreibt es Helmut Kukacka, Staatsminister im österreichischen Verkehrsministerium – womit er Güterzüge meint, um die Straße zu entlasten.

Über den Schienekorridor zwischen Gasteinertal und Mallnitz rollen durch die bis zu 2790 Meter aufragenden Hohen Tauern bislang 7,5 Millionen Tonnen pro Bahn Richtung Villach und Slowenien, am Brenner sind es zehn Millionen. Mangels Attraktivität wurde die Schienenkapazität bislang aber nur zu 50 Prozent ausgenutzt. Schwachstellen sind überflüssige Waggonkontrollen, unterschiedliche Stromsysteme und Kapazitätsengpässe bei den Umschlagsterminals. LKZ-Chef Karl Fischer und seine Mitarbeiter betätigten sich als Fahrplan-Akrobaten: „Durch Fahrzeitänderungen und technische Verbesserungen haben wir Platz für neun zusätzliche Zugfahrten pro Tag freigeschaufelt.“ Anfang Juni nahm zudem ein neuer Adriazug mit Containerwaggons zwischen Salzburg, Villach und den Häfen in Triest und Koper den Betrieb auf. Genug, um weitere 45 000 Lkw im Jahr von der Straße auf die Schiene zu bringen.

Mittlerweile wird sogar der Fernost-Handel als Argument für den Ausbau der Tauernachse herangezogen. Die Chinesen, heißt es, „haben kaum Verständnis dafür, dass es bei uns auf den letzten Kilometern nicht klappt“. Von Süddeutschland, Tschechien und Österreich aus könnten statt über Rotterdam oder Hamburg mit Hilfe der Adria-Häfen vier bis fünf Tage eingespart werden. „Natürlich können wir uns bislang nicht mit den großen Nordseehäfen messen“, räumt Maurizio Salce, Vorstandsmitglied der Trieste Port Authority freimütig ein, „aber wir arbeiten daran.“ Klaus C. Koch