



A3891 02/2008

www.muenchen.ihk.de

Das IHK-Magazin für München und Oberbayern

WIRTSCHAFT



Vorteil für den Süden

Im Rahmen des AlpFRail (Alpine Freight Railway)-Projekts hat das Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien neue Transportrouten für den Güterverkehr entwickelt. Nutznießer sind die Transportbranche und die verladende Wirtschaft.

Durch die weiter fortschreitende Globalisierung wachsen die weltweiten Transportflüsse weiter an. Das gilt vor allem für den Containerverkehr. In Europa haben die Westhäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA) ebenso wie die Nordhäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven von dieser Entwicklung zwar profitiert, stoßen nun aber an ihre Kapazitätsgrenzen. Zumal die meisten Hinterlandverbindungen, sowohl Straße als auch Schiene, mittlerweile überlastet sind. „Die deutschen Seehäfen haben mit den größten Kapazitätsengpässen in der Hinterlandanbindung zu kämpfen, obwohl sie im Vergleich zu den ARA-Häfen über eine bessere Schienenanbindung verfügen“, sagt Karl Fischer, Geschäftsführer des Logistik-Kompetenz-Zentrums (LKZ) Prien, und ergänzt: „Notwendig sind Konzepte zur sofortigen intelligenten Nutzung der Infrastruktur durch die Kombination aller Verkehrsträger und durch den Einsatz neuer Techno-

logien.“ Als Beispiel für die Entwicklung solcher Konzepte nennt er das Projekt AlpFRail (Alpine Freight Railway), das von der Europäischen Union im Rahmen des Programms „INTERREG III B Alpenraum“ gefördert wurde. Die Leitung des auf vier Jahre angelegten Projekts, das im Herbst 2007 zu Ende ging, lag beim LKZ in Prien am Chiemsee. Dabei zogen zahlreiche Partner aus Deutschland, Österreich und Italien an einem Strang. „Die Besonderheit besteht in der interdisziplinären und grenzüberschreitenden Zusammensetzung der Arbeitsgruppe mit Vertretern aus regionaler und internationaler Politik, der Wissenschaft und der freien Wirtschaft“, betont Fischer. Neben dem deutschen und österreichischen Verkehrsministerium waren das italienische Umweltministerium, sowie zahlreiche Landesregierungen (Kärnten, Salzburg, Vorarlberg, Friaul-Julisch Venetien, Venetien) aus den Alpenländern mit an Bord. Zum Partnernetzwerk gehören zudem die

DB Netz AG, der Hafen Venedig, die Wirtschaftskammer von Venetien, der Regionalverband Donau-Ilser sowie die norditalienischen Provinzen Brescia, Mantua und Alessandria.

Das Projekt ist in der EU-Verkehrspolitik im Übrigen einmalig: Erstmals arbeiteten Staatsministerien, Landesregierungen, Provinzen, Regionen, Handelskammern und Verbände aus Deutschland, Österreich und Italien zusammen, um den Güterverkehr auf Schienen neu zu organisieren. Das Logistik-Kompetenz-Zentrum in Prien erforschte gewissermaßen als „Lead Partner“ den Güterverkehr im Alpenraum und erarbeitete die Vorschläge unter Einsatz von neuen Technologien für das länderübergreifende Gesamtkonzept. „Um einen reibungslosen Schienengüterverkehr in alle Himmelsrichtungen zu ermöglichen, muss das alte Schema von Nord-Süd-Achsen oder Ost-West-Routen verlassen werden“, erklärt Fischer. Der Logistikexperte verweist auf die vorhandenen Verkehrswege: Die Infrastruktur sei zwar bereits netzwerkartig vorhanden, die Verkehre seien aber lediglich in einzelnen Achsen (wie zum Beispiel Brenner-Achse oder Tauernroute) organisiert. „Das muss sich ändern“, so der LKZ-Chef und er fordert Politiker und die Bahnverantwortlichen zum Umdenken auf. Fischer: „Nicht nur die nationalen Grenzen im Kopf müssen verschwinden, alle Beteiligten am Projekt müssen die Alpenländer als einen gemeinsamen europäischen Raum begreifen, der nur mithilfe eines Netzwerks gut erschlossen werden kann.“ Im Rahmen des AlpFRail-Projekts sind letztlich vier „Verkehrsprodukte“ entstanden:

- **Adriazug:** Containerzug von München nach Triest (www.adriazug.com), fährt seit Anfang 2007 zweimal pro Woche
- **TrailerTrain:** von Triest zum Nürnberger Hafen (www.trailertrain.com), Start voraussichtlich 2008
- **Train MaNu:** Containerzug von Mantua nach Nürnberg (www.trainmanu.com), Start voraussichtlich 2008
- **DONILLO:** „Donau-Ilser-Lombardei-Shuttle“ von Ulm nach Melzo bei Mailand, (www.rvdi.de), täglich ab Januar 2008.

Wobei der Adriazug, der Train MaNu und der DONILLO zukunftsweisende Lösungen darstellen, um dem massiven Zuwachs der Containertransporte zu bewältigen. Beispiel Adriazug: Die besse-

ren Schienenverbindungen vom bayrisch-österreichischem Wirtschaftsraum nach Triest sollen den Unternehmen zum einen kürzere Export- und Importzeiten ermöglichen, zum anderen werden damit Ladungsströme umweltgerecht von der Straße auf die Schiene verlagert. Der Adriazug verkehrt bisher zweimal pro Woche zwischen München und Triest, denkbar sind auch weitere Haltestellen wie etwa Salzburg oder Koper. Als geeignete Verladeterminale stellten sich München-Riem und das Terminal in Triest heraus. Marktpotenzial ist jedenfalls vorhanden: In einer Befragung zeigten zwei Drittel von über 100 Spediteuren in Bayern und Österreich reges Interesse an diesem Angebot. Rein rechnerisch könnten etwa 845 LKW pro Monat auf dieser Route von der Straße auf die Schiene verlagert werden. „Das ist nicht nur ökologisch sinnvoll. Die Kostenrechnung hat gezeigt, dass der Adriazug auch rein wirtschaftlich interessant sein wird“, betont

Fischer. Nach einem Rechenbeispiel für einen Transport von München nach Shanghai über Triest wäre der Schienenweg per Adriazug günstiger als ein Transport via LKW, beispielsweise über Triest, Koper oder Hamburg.

Beispiel DONILLO: Diese neue Verbindung verspricht günstige Abfahrtszeiten im „Nachtsprung“ für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger vom Containerbahnhof Ulm/Dornstadt nach Mailand. Von dort bestehen durch das Netzwerk des italienischen Eisenbahnverkehrsunternehmens günstige Anschlussverbindungen zu den adriatischen und ligurischen Häfen, (Genua, Savona, La Spezia). Für den Transport per DONILLO gelten bestimmte Warengruppen wie Elektrogeräte, Papier, Holz und chemische Produkte als besonders geeignet.

Auch ökologisch verspricht der „Donau-Illyer-Lombardei-Shuttle“ günstige Resultate. Durch die neue tägliche Verbindung werden jährlich über 11 000

LKW-Fahrten über die Alpen auf die Schiene verlagert. Dies hat zur Folge, dass über 5 700 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr weniger in die Atmosphäre gelangen und damit ein regionaler Beitrag zum globalen Klimaschutz geleistet wird.

Auch der TrailerTrain könnte künftig zur Entlastung der Straßen beitragen. Geplant ist hier, dass täglich einschließlich Sonntag ein Ganzzug von Triest bis Nürnberg fährt (für unbegleitete Sattelaufleger). Wichtige Vorteile für die Transportwirtschaft: Zum einen sinken die internen Kosten für die Betriebe, weil der Schienen-Transport ohne Fahrer und Zugmaschine erfolgt. Hinzu kommt, dass die tägliche Überquerung der Alpen per Bahn auch an Feiertagen, Wochenenden oder in Ferienzeiten problemlos und ohne Staus möglich ist. Ein zusätzlicher Zeitverlust durch Kontrollen und Ruhezeiten, wie sie für LKW-Fahrer gesetzlich vorgeschrieben sind, ergibt sich beim Bahntransport nicht. Beim TrailerTrain soll die Zollabwicklung in Nürnberg stattfinden.

Dass die Mittelmeerhäfen und der Schienenweg immer interessanter werden, hat gute Gründe. Denn immer mehr große Reedereien entdecken aufgrund der Kapazitätsengpässe in den Nord- und Westhäfen die adriatischen sowie ligurischen Häfen als interessante Ausweichmöglichkeiten. Hintergrund: Wenn Containerschiffe aus Asien die Mittelmeerhäfen anfahren und eben nicht den längeren Weg um Gibraltar wählen, sinken die Treibstoffkosten. Zudem ergibt sich mit der Route durchs Mittelmeer eine Zeiterparnis von drei bis vier Tagen.

Josef Stelzer

Wachsender Markt

Das Logistikgeschäft boomt

Nach Erkenntnissen der Universität Erlangen-Nürnberg summierten sich die Gesamtaufwendungen für Logistik in Deutschland 2006 auf 189 Milliarden Euro – davon entfielen rund 45 Prozent auf den Transport und etwa 47 Prozent auf die Lagerung. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich damit ein Zuwachs von acht Prozent. Der Hauptgrund für das deutliche Marktwachstum ist einerseits die gute Konjunktur, aber auch gestiegene Kosten spielen eine Rolle: Hier fallen vor allem die Lkw-Maut und die rapide gestiegenen Kraftstoffpreise ins Gewicht. Für 2007 und 2008 erwarten die Experten im Übrigen ein ähnliches starkes Wachstum wie 2006. Dabei profitiert die Branche auch überproportional von der guten Weltkonjunktur: „Ein Prozent Wachstum der Weltwirtschaft bringt drei Prozent Wachstum für die Logistik“, sagt

Frank Straube, stellvertretender Vorsitzender der Bundesvereinigung Logistik (BVL). Auch die wachsende Weltbevölkerung schafft langfristig zusätzlichen Bedarf und erzeugt weitere Wachstumsimpulse für die Logistikwirtschaft. „Nach einer Prognose der Weltbank gibt es 2050 etwa 9,3 Milliarden Menschen mit 100 Prozent mehr Kaufkraft. Daraus erwächst ein riesiger Logistikmarkt“, so Straube.

Mit einem Logistikumsatz von fast 40 Milliarden Euro im Jahr 2006 war die Deutsche Post der größte Logistik-Dienstleister der Welt, gefolgt von den US-Unternehmen UPS (35 Milliarden) und Federal Express (32 Milliarden). Unter den globalen Top Ten rangierte die Deutsche Bahn im vergangenen Jahr mit einem Logistik-Umsatz von 17 Milliarden Euro auf dem fünften Platz.

IHK-Info

Noch Fragen?

Sabine Lehmann, Tel. 089 5116-345
E-Mail: Lehmann@muenchen.ihk.de