
Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Bundestag informiert sich über Probleme und neue Konzepte des alpenquerenden Schienengüterverkehrs:

In den Alpen droht Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Straße

Berlin, 18. März 2005 – Der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene hat sich in den letzten 20 Jahren verdoppelt und durch neue Konzepte und Produkte erfolgreich als nachhaltiges Verkehrsangebot weiterentwickeln lassen. Der Straßengüterverkehr hat jedoch am Gesamtwachstum einen höheren Anteil zu verzeichnen. Steigende und unkalkulierbare Kosten für alle Trassen, Energie und Zusatzleistungen sowie ein Fortbestehen bürokratischer Hemmnisse durch nationale Institutionen in den Anrainerländern gefährden das weitere Wachstum der Bahn in diesem Segment. Andererseits sind noch ausreichend Kapazitäten auf den Alpenrassen verfügbar, die eine weitere Ausdehnung der Verkehre unterstützen. Auf einem Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag unter Leitung von **Eduard Oswald MdB**, Vorsitzender des Verkehrsausschusses und der Parlamentsgruppe, in Berlin warnen Bahnbetreiber vor der Gefahr, dass trotz neuer, marktgerechter technischer und zeitlicher Angebote aus Kostengründen eine Rückverlagerung von Güterverkehr auf die Straße stattfindet.

„Die Alpen werden zu Recht als Experimentierlabor der europäischen Verkehrspolitik bezeichnet. Wenn in Brüssel von „sensiblen Regionen“ und „ökologisch differenzierten Wegekosten“ die Rede war, hatten die EU-Politiker stets die Alpen fest im Auge. Daher gilt es, beständig mit neuen Konzepten und Produkten des Schienengüterverkehrs das Erreichte zu sichern und zukunftsgerecht auszubauen“, sagte Eduard Oswald auf der Veranstaltung. Die Schiene stehe vor allem deshalb im Brennpunkt, weil sich immer öfter die Frage nach größerer Kapazität und effizienten Konzepten stellt, mit denen sie einen stärkeren Anteil des wachsenden Güterverkehrs in beiden Richtungen der Nord-Süd-Achse übernehmen kann.

Die Bahnen könnten Abhilfe schaffen, um den Zuwachs an Schadstoffen und die weiteren Belastungen der Straße über den gesamten Alpenbogen hinweg zu verringern. Die heutigen Erfolge seien auf zahlreiche Initiativen von Unternehmen und Unternehmern zurückzuführen, die mit großem Engagement dafür kämpfen, die Bahn wettbewerbsfähig zu machen, sie mit neuen Qualitäts- und Fahrplankriterien als Partner der internationalen Logistikketten zu etablieren und die damit die Bahn als tragendes Element des Verkehrs zu erhalten.

Zwei im alpenquerenden Schienenverkehr engagierte Unternehmen und ein Logistik-Experte präsentierten ihre erfolgreichen Angebote und Konzepte und fanden viel Beifall bei Politik und Firmenvertretern.

Die Unternehmensvertreter forderten einhellig neben der Schaffung europaweit gültiger fairer Wettbewerbsbedingungen eine Harmonisierung der Rechtsstrukturen für Zulassung und Betrieb sowie die Festlegung der Preis- und Kostenstrukturen in normalen Maßstäben sowie insgesamt eine stärkere Unterstützung durch die Politik.

Karl Fischer, Geschäftsführer des Logistik-Kompetenz-Zentrums Prien mbH (LKZ) sagte: „Die Verdoppelung des Alpen querenden Güterverkehrs in den letzten 20 Jahren ist ein Ansporn für uns, an den jährlich mehr als 100 Mio. Tonnen Güter auf Straße und Schiene, die über den inneren Alpenbogen mit seinen 14 bedeutenden Übergängen transportiert werden, einen größeren Anteil für die Schiene zu erzielen.“ Das LKZ biete sich als Schnittstelle von Netzwerken zwischen Wissenschaft und Wirtschaft unter dem Einsatz neuer Technologien auf verschiedenen Ebenen zur Entwicklung sowie Umsetzung von interdisziplinären und internationalen Projekten an. Die erzielten Erfolge seien auf Kooperation statt Konfrontation zurückzuführen und beispielhaft für die europäische Zusammenarbeit auf der Schiene.

Einen Quantensprung für den Kombinierten Verkehr könne, so Fischer, die politische Unterstützung bei verschiedenen Maßnahmen bedeuten. Für das Ziel, erhebliche Gütermengen auf die Schiene zu verlagern, sehe er das Konzept eines alleinigen Systemverantwortlichen (One face to the customer) als realisierbar an. Durch ein abgestimmtes Konzept für alle Alpenstaaten (Grundgesetz für den Alpen querenden Kombinierten Verkehr AKV) könnte die Grundlage für die Zusammenarbeit in der Region festgeschrieben werden. Investitionen in Infrastruktur und Organisation seien aus länderübergreifender Sicht zu optimieren. Durch Unterstützung von Pilotzügen könnten die bisherigen positiven Erfahrungen erfolgreich an den Markt gebracht werden. Aktive politische Begleitung und Kontrolle im Projekt AlpFRail könne durch gezielte regelmäßige Treffen der Entscheidungsträger helfen. Die Politik solle durch eine positive Unterstützung in der öffentlichen Diskussion dazu beitragen, aus dem Schienengüterprojekt AlpFRail auch in Deutschland Chefsache werden zu lassen.

Raimund Stürer, Vorsitzender des Vorstands TX Logistik AG, führte aus, dass der Gewerbliche Güterfernverkehr einen Milliarden-Euro-Markt darstelle, in dem die Kunden auch längere Transportzeiten akzeptierten, wenn dadurch sichere und pünktliche Transporte gewährleistet werden. Für die Akzeptanz von Bahnleistungen sei in direktem Zusammenhang

das Preis/Leistungsverhältnis ausschlaggebend. Auf der Straße stellten Staus und Überfüllung zunehmend die Qualität in Frage, die Lkw-Maut erfordere neue Lösungen, zudem nehme die Durchschnittsgeschwindigkeit ab.
/3-

Strategische Bedeutung der Nord-Süd-Achse über die Alpen skizzierte Stürer wie folgt: Die Relation Deutschland-Italien halte die Spitzenposition im bilateralen Schienengüterverkehr, in Österreich und der Schweiz gebe es starke Bemühungen zur Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene. Hinderlich sei die bislang hohe Abhängigkeit von den Staatsbahnen ÖBB und SBB in den Transitländern. Bei der Bedienung auch zunehmend neuer Quelle- und Zielverkehre seien beide Wege möglich, die eigene Lizenz wie auch Kooperation. Hier ständen unterschiedliche Faktoren wie Integration der Prozesse, geringe Start-up-Kosten, mögliche Einflussnahme auf die Produktion, variable Kosten, direkte Zusammenarbeit, Entwicklungsgeschwindigkeit mit Infrastrukturanbietern, Flexibilität beim reagieren auf bestimmte Anforderungen, Abhängigkeit und Unsicherheit durch Akquisitionsstrategie der Monopolbahnen in einem Spannungsfeld.

Die kritischen Themen im internationalen Schienengüterverkehr sind aus Stürers Sicht Liberalisierung, Fairer Wettbewerb, Infrastrukturausbau, Technische Harmonisierung und die unterschiedlichen Formen der Förderung in Europa. Um diese Herausforderungen zu meistern, bedürfe es starker politischer Unterstützung.

Dr. Harald Schmittner, Geschäftsführer Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, erläuterte, dass die seit dem Jahr 2002 als Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH im Kerngeschäft zuverlässige Zugtraktion zu wettbewerbsfähigen Preisen bietet, mit jeweiligem Zukauf von Dienstleistungen im Bedarfsfall. Es bestehe eine Produktionskooperation mit dem ersten italienischen Privat-EVU (RTC), mit gemeinsamer Verkehrsplanung, Qualitätsmanagement und interoperabler Nutzung der Schienentraktion. Die Alpen stellten trotz der nur kurzen Distanz München – Verona von rund 425 km extreme Betriebsbedingungen dar. Es gelte, die Verkehre mit drei Staaten, zwei Sprachen und zwei Bahnstromsystemen, topographisch anspruchsvoller Strecke (starke Steigungen, extreme Wetterbedingungen), komplizierte Betriebsabwicklung wie Schiebeloks, Rangierarbeiten am Brenner, unterschiedlichen Betriebsvorschriften der Netzbetreiber sowie stark belegten Korridor und wenig freien Trassen abzuwickeln.

Schmittner erbat politische Unterstützung zur Überwindung der Hindernisse, die den Wettbewerb mit der Straße aus seiner Sicht ad absurdum führen, wie etwa unkalkulierbare, intransparente Lok-Zulassungsverfahren in Europa, unterschiedlichste Erlaubniserteilungen für Netzbenutzung und nicht nachvollziehbaren Umweltauflagen mit entsprechenden

Zeitverlusten, die für andere Unternehmen nicht zu gelten scheinen. Eine Zugverfolgung in „realtime“ auf der Brennerstrecke sei nicht möglich. Die Koppelung der Vorspann-/Schiebeloks statt in Innsbruck bereits in Kufstein, damit also 100 Kilometer Leerfahrt für die

/4-

Loks binde sinnlos Ressourcen. Unterschiedliche Höchstgewichte in Deutschland/Österreich (1560 t) und Italien (1250 t) sowie nicht absehbare Schwankungen bei Trassen- und Energiekosten schafften zusätzlich erschwerte Bedingungen.

Die Ziele von Lokomotion definierte Schmittner klar: Die planmäßige Steigerung der Brennerverkehre mit höchster Qualität, aktive Mitarbeit in EU-Projekten (Marco Polo, BRAVO) zur Verbesserung der Qualität und der Wirtschaftlichkeit der Verkehre, eigene Untersuchungen z.B. zur Angleichung der Zuggewichte (N-S/S-N), die Vorbereitung von Verkehren auf anderen europäischen Achsen und die Schaffung der neuen Kombiverkehrs-Relation über die Tauernachse (München – Cervignano).

Aus der nachfolgenden Diskussion wurde ersichtlich, dass die Politik ein großes Interesse daran hat, gemeinsam mit den Alpenländern und Italien zu verbindlichen Abmachungen bei den wichtigen Problemen zu kommen, um dem die Alpen querenden Schienengüterverkehr bessere Chancen für die Zukunft einzuräumen.

Insgesamt waren sich die Experten einig, dass die Alpenschiene genug Kapazität birgt, gleichzeitig aber erhebliche administrative Hemmnisse und intransparente Kosten für die Netznutzung neue Angebote erschwerten und verteuerten.