



Ab über den Brenner:  
Der KV über die Alpen  
ist im Aufwind

Foto: Hupac

Alpen. Martin Burkhardt, Direktor der UIRR betont: „Die Qualität im Alpentransit ist etwas besser geworden als im Vorjahr.“ Und so soll der Boom des KV im Alpentransit noch nicht zu Ende sein: Eine im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) und der UIRR erstellte Studie hält im KV ein Wachstum von sieben Prozent pro Jahr bis 2015 für möglich. Zu dieser Entwicklung sollen auch die neuen Tunnel in der Schweiz und der Brenner-Basistunnel ihren Beitrag leisten. „Die Tunnel werden einen wahnsinnigen Kapazitätseffekt bringen“, so Jahncke von

# Alpenengpässe

**D**ie Liste ist lang: Maut, Spritkosten, Straßenverkehrsabgaben und Sozialvorschriften. Zahlreiche Herausforderungen, denen sich Spediteure stellen müssen. Einer von ihnen ist Christian Niemann. Er ist mit der von ihm geführten Logistik-Information-Transport Speditions GmbH im Italien-Geschäft tätig und würde gerne die Angebote des Kombinierten Verkehrs (KV) nutzen. Da die Möglichkeiten zahlreich sind, hat sich unlängst ein Mitarbeiter in einer Diplomarbeit intensiver mit den Optionen befasst.

## Entwicklungsschub im KV

Immer mehr Spediteure denken ähnlich – und steigen auf den KV um. Die Folge: „Der Kombinierte Verkehr über die Alpen erlebt wieder mal einen Entwicklungsschub“, meint Ralf Jahncke, Vorstandsvorsitzender der Transcare AG in Wiesbaden. Nackte Zahlen untermauern diese Einschätzung: Laut der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr (UIRR) in Brüssel ist 2007 der KV in Europa um neun Prozent gewachsen – auf 5.905.076 TEU. Die UIRR-Statistik weist in ihren Zahlen keine einzelnen Strecken aus – und so gibt es für den Alpentransit keine belastbaren Daten. Doch die Alpenquerung schlägt nach UIRR-Angaben im gesamten europaweiten KV mit etwa zwei Drittel zu Buche – mit deutlichem Anteil am Wachstum. So sind über den Hauptkorridor am Brenner

## Der Kombinierte Verkehr im Alpentransit gewinnt weiter an Bedeutung. Trotz immer knapper werdender Kapazitäten.

im Jahr 2007 laut österreichischem Verkehrsministerium 13,3 Millionen Tonnen Güter per Schiene transportiert worden – gegenüber 11,6 Millionen im Vorjahr.

## In der Schweiz stagniert die Schiene

In der Schweiz dagegen, wo mit dem Gotthard der zweite große Güter-Korridor über die Alpen führt, sehen die Zahlen für 2007 etwas anders aus: Der alpenquerende Güterverkehr insgesamt stieg deutlich an. Doch während auf der Straße sieben Prozent mehr Güter befördert wurden, stagnierte die Schiene unter anderem wegen Streiks und Tunnelsperrungen – allerdings auf hohem Niveau: 64 Prozent der 39,5 Millionen Tonnen, die im Alpentransit durch die Schweiz liefen, wurden auf der Schiene transportiert.

Die Entwicklung der Qualität im KV leistet ihren Beitrag zur steigenden Attraktivität des Schiene-Straße-Transports über die

Transcare. „Sie werden einerseits zu kürzeren Fahrzeiten führen. Andererseits werden die Fahrten kostengünstiger, weil keine steilen Rampen mehr bewältigt werden müssen.“

Auch jenseits des unbegleiteten Verkehrs und auf Alternativrouten sind die Aussichten gut. So bietet die Intercontainer Austria GmbH in Wien derzeit wöchentlich vier bis fünf Verbindungen über die Tauern-Strecke an. Dieses Angebot soll nach den Worten ihres Geschäftsführers Herrmann Ungersbäck spätestens Anfang nächsten Jahres aufgestockt werden.

Eine Renaissance erlebt derzeit auch die Rollende Landstraße (Rola) über den Brenner: Aktuell hat das sektorale Fahrverbot weitere 1800 LKW pro Monat auf die Rola-Züge der Ökombi GmbH gebracht. Doch auch jenseits der Verbotsfolgen ist ein Boom zu verzeichnen: Transoertierte Ökombi 2005 noch 53.000 LKW, werden dieses Jahr 210.000 LKW erwartet. Das Wachstum soll nach Angaben von Ökombi-Geschäftsführer Franz Dirnbauer weitergehen: „Wir planen, die Kapazitäten bis 2010 auf 500.000 Stellplätze auszubauen.“ Damit all diese Projekte ihre volle Wirksamkeit entfalten können, muss allerdings auch die übrige Eisenbahninfrastruktur für die größeren Kapazitäten eingerichtet sein. Und hier hakt es schon heute: Die Terminals vor allem im Norden platzen aus allen Nähten. Ihr Ausbau ist nach Ansicht von Insidern und Experten dringend nötig, um

„Der Kombinierte Verkehr über die Alpen erlebt wieder mal einen Entwicklungsschub“

RALF JAHNCKE  
Vorstandsvorsitzender Transcare AG

## INTERVIEW

## „Die Terminals sind das Nadelöhr“

**Karl Fischer**, Geschäftsführer Logistik Kompetenz Zentrum (LKZ) in Prien am Chiemsee, bemüht sich um die Optimierung des KV über die Alpen – und ist mit dem Zustand nicht zufrieden.

**Der KV über die Alpen boomt. Hat er es endlich geschafft, sich als Alternative zum Straßengüterverkehr zu etablieren?**

**Karl Fischer:** Sicherlich erleben wir eine positive Entwicklung im Kombinierten Verkehr über die Alpen. Doch ich bin nicht zufrieden. Das Verkehrswachstum insgesamt ist die Messlatte – und das ist größer als das Wachstum im Kombinierten Verkehr.

**Woran liegt dies?**

Punkte, an denen man von der Straße auf die Schiene wechseln kann, gibt es im nördlichen Alpenbogen zu wenig. Die Terminals sind das

Nadelöhr. Gleichzeitig wird der Druck auf die Straße immer höher: Berufskraftfahrermangel, Sozialvorschriften, CO<sub>2</sub> und die nicht ausreichende Straßeninfrastruktur tragen dazu bei. Anders als die Prognosen von ProgTrans glaube ich, dass dadurch mehr Güter auf die Schiene kommen wird.

**Wo sehen Sie denn Möglichkeiten, diesen Bedarf zu befriedigen?**

Auf der Strecke München-Verona ist es uns gelungen, in den letzten zehn Jahren durch organisatorische Maßnahmen in der bestehenden Infrastruktur die Systemzeit von 14,5

auf 7,5 Stunden zu reduzieren. Heute haben wir im technischen Bereich noch Möglichkeiten mit Mehrsystemloks und Informatik zur Verbesserung von Prozessen. So stehen die Waggons heute noch viel zu lang; Wir haben für München-Verona ein Modell des doppelten Zugumlaufs entwickelt. Damit ist es möglich, eine Garnitur in 24 Stunden komplett zu drehen. *fb*



**Karl Fischer**

dem KV noch mehr Schwung zu verleihen. Fest steht jedoch: „Der Kombinierte Verkehr über die Alpen war in der Vergangenheit ein belächeltes Nischenangebot“, meint Ralf Jahncke. „Heute ist er eine ernstzunehmende Alternative – und morgen ist er

ein anderes Wort für Güterverkehr über die Alpen.“

Darauf muss Christian Niemann von der Logistik-Information-Transport Expeditions GmbH noch ein wenig warten: Die Überprüfung der Optionen verlief negativ.

„Das hängt mit den Ladungsströmen zusammen“, so Niemann. „Deshalb konnten wir diesen Verkehr nicht etablieren. Wir fahren weiterhin mit dem LKW.“ ■■■