



CONTAINER- SCHIENENVERKEHRE

über die Alpen

Die Erkenntnis, dass das weltweite Transportaufkommen steigt, besonders im Containerverkehr, hat den Bereich der sensationellen Neuigkeiten mittlerweile verlassen. Kapazitätsengpässe wie sie in den großen Seehäfen, aber auch im Hinterlandverkehr zunehmend auftreten, sind so gesehen weder ein plötzlich hereingebrochenes Unheil noch eine vorübergehende Erscheinung.

Doch so bekannt diese Einzelheiten sein mögen, so schwierig gestaltet sich offenbar die Suche nach Lösungen für die damit verbundenen logistischen Probleme. Dazu gehört nicht nur die Schaffung neuer, sondern auch die intelligente Nutzung bestehender Infrastruktur. Ungenutzte Potenziale birgt hier vor allem der Schienenweg.

Gegenüber dem Lkw-Transport bietet er teils nicht nur deutliche Kostenvorteile, sondern kann auf vielen Strecken auch mit kürzeren Fahrzeiten punkten. Gerade transportierende Unternehmen haben für solche Sparpotenziale ein äußerst feines Gespür und so verwundert es nicht, dass der Gütertransport auch auf der Schiene immer mehr Fahrt aufnimmt. Nichtsdestotrotz zeigt sich bei der Verlagerung von der Straße auf die Schiene, wie sie auch von der Politik mit wiederkehrender Regelmäßigkeit geradezu beteuert wird, noch reichlich Luft nach oben.

Auf Hannibals Spuren

Ein Beispiel dafür ist der Transit über die Alpen. In den letzten 20 Jahren hat sich der Alpen-querende Güterverkehr verdoppelt. In Österreich werden dabei zwei Drittel der Güter auf der Straße transportiert, nur ein Drittel auf der Schiene. In der Schweiz ist das Verhältnis umgekehrt. Die Eidgenossen schufen rechtzeitig die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für eine Verlagerung – ganz im Gegensatz zu ihren nördlichen und östlichen Nachbarn. Ein Beispiel dafür ist die so genannte „Rollende Landstraße“ zwischen Manching bei München und dem Brenner. Etwa 164.000 Lkw wurden im Jahr 2003 samt Fahrer damit transportiert. Dann lief die Öko-Punkte-Regelung in Österreich und damit die Limitierung der Transportkapazität auf der Straße aus. Prompt sackte das RoLa-Aufkommen um 37 Prozent ein. Die Betreiber reagierten und stellten das Angebot ein. So bescherte die so genannte politische Weitsicht dem Brenner über 160.000 Lkw mehr im Jahr. Tu felix austria...

Schweiz als Vorreiter

In der Schweiz hingegen konnten Kombiverkehrsdienstleister wie Hupac nahezu unbehelligt von ausländischer Konkurrenz ein breites Angebot transalpiner Verbindungen etablieren. Das Unternehmen mit Sitz in Chiasso betreibt heute ein Netzwerk mit täglich 100 Zügen die zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen sowie zwischen den bedeutendsten Häfen und dem europäischen Hinterland verkehren. Dabei arbeitet Hupac mit fünf der wichtigsten Verkehrsunternehmen der Alpenregion zusam-