



## **Der Nutzen europäischer Projekte für die Entwicklung der regionalen Infrastruktur**

Der sichere und umweltfreundliche Alpen transit ist für die europäische Verkehrspolitik von besonderer Bedeutung und wirtschaftlichem Interesse. Die Europäische Union hat deshalb das Projekt AlpFRail in den vergangenen vier Jahren aus dem INTERREG IIIB Programm finanziell gefördert. AlpFRail bedeutet „Alpine Freight Railway“ - also Alpiner Schienengüterverkehr. Ziel des Projekts war eine konsequente Verlagerung der Güterströme von der Straße auf die Schiene im gesamten Alpenraum.

In den letzten 20 Jahren hat sich der Alpen querende Güterverkehr verdoppelt. Im Jahr 2003 wurden 104 Mio. Tonnen Güter auf der Straße und Schiene über den inneren Alpenbogen transportiert. Die Gütermenge steigt überproportional weiter. Einen wesentlichen Einfluss darauf hat der größere Binnenmarkt, der durch die EU-Osterweiterung entstand.

Unter Federführung des Regionalverbands Donau-Iller wurde im westlichen Teil des AlpFRail-Projektraumes eine breit angelegte Untersuchung durchgeführt. Ziel war es, die Alpen querenden Güterströme zwischen den Aufkommensräumen Stuttgart/Ulm/Augsburg bis zum Bodensee und den oberitalienischen Wirtschaftsräumen Lombardei und Veneto zu analysieren und daraus ein marktfähiges Produkt zu entwickeln. In der ersten Projektphase wurden mögliche Verbindungen analysiert und anhand ihrer Konkurrenzfähigkeit zum Straßenverkehr bewertet. Neben statistischen Verkehrsdaten der EU flossen zahlreiche eigene Erhebungen in die Ergebnisse ein. Bereits in diesem ersten Schritt ergaben sich Relationen, welche preislich so darstellbar sind, dass das Kostenniveau des Straßengüterverkehrs erreicht bzw. sogar unterschritten werden konnte.

Um die Pilotrelation möglichst an den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft auszurichten, wurden in der zweiten Phase die Marktpotenziale genauer untersucht. Unternehmen mit bahnaffinen Produkten in einem Umkreis von ca. 80 Kilometern um den Containerbahnhof Ulm/Dornstadt wurden einer Befragung unterzogen, mit welcher die konkreten technischen und betrieblichen Anforderungen an eine neue Zugverbindung festgestellt wurden. Mit gleicher methodischer Herangehensweise wurden die Befragungen im oberitalienischen Raum durchgeführt. Somit konnte erreicht werden, dass mit den Rückfrachten eine Paarigkeit der Verbindung und damit die wirtschaftliche Tragfähigkeit sichergestellt wurde. Das Ergebnis der Untersuchungen war eine dauerhaft marktfähige Direktverbindung von Ulm nach Mailand.

Der Ansatz war, Nachfrage und Angebot endlich zusammen zu bringen und Hindernisse, wie die nationalen und eisenbahnbetrieblichen Zuständigkeiten in den einzelnen Ländern sowie die fehlende Transparenz bei den Anbietern aufzubrechen. Diese haben die Unternehmen bisher häufig davon abgehalten, die Schiene als Alternative zur Straße im Alpen querenden Verkehr zu nutzen. Dies gehört nun durch die Liberalisierung und Harmonisierung der Bahnen in der EU der Vergangenheit an.

Nachdem sich in der ersten Phase des Projekts AlpFRail klar gezeigt hat, dass die Schiene zwischen den untersuchten Regionen eine echte Alternative zum Straßentransport darstellt und wettbewerbsfähig ist, ging es in einem weiteren Baustein darum, einen erfahrenen Eisenbahnoperator zu finden, der ein marktfähiges Transportangebot für die Relation Ulm – Mailand aus einer Hand „von Tür zu Tür“ für die Kunden anbietet.

Der in Basel ansässige europäische Operator für Kombinierte Verkehre Schiene/Strasse mit Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern Intercontainer-Interfrigo wird diesen Zug als gemeinsames Projekt mit der italienischen Hannibal betreiben. Beide sind bereits u. a. erfolgreich



im intermodalen Verkehr zwischen Italien und Mitteleuropa tätig. Wichtig ist auch, dass Hannibal der Besitzer des Terminals in Melzo bei Mailand ist, und somit die Abfertigung des Zuges bestimmt.

Die neue Verbindung bietet günstige Abfahrtszeiten im Nachtsprung vom Containerbahnhof Ulm/Dornstadt nach Mailand. Von dort bestehen durch das Netzwerk des italienischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Anschlussverbindungen zu den adriatischen und ligurischen Häfen. Die Gespräche mit der verladenden Wirtschaft und den Spediteuren ergaben ein großes Interesse an der Verbindung. So haben Unternehmen und Speditionen aus den Räumen Ulm, Oberschwaben, Heidenheim, Augsburg, dem Unterallgäu und dem württembergischen Allgäu ihr Interesse bekundet. Es gibt daher bereits erste Zusagen zur Nutzung des Zuges. Besonders geeignete Warengruppen sind Elektrogeräte, Papier, Holz und chemische Produkte.

Ein Problem entsteht bei der Abfertigung im stark expandierenden Containerbahnhof Ulm/Dornstadt. Hier müsse sich der Betreiber auf zusätzliche Züge einstellen und dringend die Kapazität erhöhen. Außerdem fehlt eine Südanbindung. Im derzeitigen Betriebszustand müssten alle Züge über den Bahnhof Beimerstetten einfahren und die stark befahrene ICE-Strecke Stuttgart – München überqueren. Der Shuttle Ulm – Melzo ist nur als Anfang der südgehenden Verkehre zu sehen. Das Potenzial für weitere Züge auch in Richtung Osteuropa ist vorhanden. Aus diesem Grund muss der Bau einer Südein- und Ausfahrt im Containerbahnhof Ulm/Dornstadt dringend in Angriff genommen werden.

Ein wesentlicher Schwachpunkt besteht darüber hinaus bei der Elektrifizierung der Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen. Der Operateur wird den Zug über Stuttgart nach Singen fahren, da ein Wechsel zwischen Diesel- und Elektrolok zu teuer ist. Dass hier Umwege von über 113 Kilometern pro Richtung gefahren werden müssen, ist weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar und führt zu erhöhten Schwierigkeiten bei der Verlagerung von Gütern auf die Straße. Eine wirtschaftliche Nutzung der Südbahn für den Alpen querenden Güterverkehr ist somit erst nach der Elektrifizierung möglich. Hier müssen alle Kräfte für eine rasche Umsetzung der Maßnahme sorgen, was durch die Vorfinanzierung der Planung durch die Kommunen, Landkreise und Kammern unter der Federführung der Regionalverbände Donau-Iller (Ulm) und Bodensee-Oberschwaben (Ravensburg) derzeit angegangen wird.

Die neue Verbindung setzt die Lippenbekenntnisse zur Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene im sensiblen Alpenraum endlich um. Durch die neue tägliche Verbindung Ulm – Mailand werden jährlich über 11.000 LKW-Fahrten über die Alpen auf die Schiene verlagert. Dies hat zur Folge, dass über 5.700 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr weniger in die Atmosphäre gelangen und damit ein regionaler Beitrag zum globalen Klimaschutz geleistet wird. Darüber hinaus erhält die regionale Wirtschaft endlich eine wirtschaftliche Alternative zum Transport mit dem LKW und kann ab Januar frei wählen, welchen Transportweg sie bevorzugt.

Unter der Federführung des Bezirksfachausschuss Europa des Bezirks Württemberg-Hohenzollern wurde auf dem Bezirksparteitag eine Präsentation erfolgreicher EU-Projekte mit regionalem Bezug durchgeführt. Dabei nutzten viele Delegierte, darunter hochrangige Europa- und Landespolitiker, die Gelegenheit, sich über das Projekt zu informieren. Dazu gehörten die Umweltministerin Tanja Gönner, die Europaabgeordnete Elisabeth Jeggle und der Staatssekretär im Innenministerium Rudolf Köberle.

