

Pressemitteilung

Innovationen für den Gütertransit am Brenner

(München, 4. Juni 2019) Um die gegenwärtige Stagnation bei der Verkehrsentwicklung im Inntal mit Blockabfertigung und Fahrverboten der Tiroler Landesregierung und dem Handlungsdruck von Transportwirtschaft und Bevölkerung zu beenden, sind zeitnah umsetzbare Lösungen notwendig. Das Bayerische Verkehrsministerium verfolgt hier das Ziel einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene von zehn Prozent innerhalb der nächsten fünf Jahre.

Der Brennerkorridor ist einer der wichtigsten und höchstfrequentiertesten alpenquerende Übergang im europäischen Güterverkehr. Dabei hat der Lkw einen Anteil am Modalsplit am Brenner von 71 Prozent, die Bahn von 29 Prozent. Da in Österreich die Rollende Landstraße (RoLa) zwischen Wörgl und Brenner Lkw auf die Schiene verlagert, sind es im bayerischen Inntal nur 22 Prozent. Somit besteht ein riesiges Potenzial für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Zudem zwingt das erwartete Wachstum des Gütertransports die Transportwirtschaft zur Neugestaltung der Logistikketten. Auch die Treibhausgasemissionen müssen gemäss der Pariser Klimakonferenz von 2015 um 95 Prozent gesenkt werden. Andere Wirtschaftszweige haben Beiträge zur CO2 Reduzierung erbracht, der Ausstoß im Verkehr stagniert auf hohem Niveau. Der Schienengüterverkehr ist hier die Lösung, da er 80 % weniger CO2 ausstößt.

Für das Ziel des Bayerischen Verkehrsministeriums, am Brenner in den nächsten fünf Jahren jährlich zwei Prozent des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern, müssen zusätzlich 20 Güterzüge je Richtung und Tag für den Schienengüterverkehr angeboten werden. Damit ist die Kapazität auf dieser Strecke erreicht. Für die notwendige effiziente und wirtschaftliche Abwicklung der gesamten Transportkette vom Verloader bis zum Empfänger sind alle Akteure an einen runden Tisch zu bringen: Politik, Verbände, Verloader, Transporteure, Spediteure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Terminal- und Infrastrukturbetreiber sowie Sattelanhänger- und Wagonhersteller. Nur so lassen sich die Komponenten einer effizienten Logistikkette erfolgreich bündeln, um die gleiche Qualität wie ein durchgehender Straßentransport zu erreichen. Die Projekte BRECO.Train, BRECO.Hub, BRECO.QM, Future Trailer und Future Wagon bringen diese notwendigen Optimierungen mit den verschiedenen Beteiligten auf den Weg. Die "Zutaten" sind dabei die passenden Rahmenbedingungen technischer, organisatorischer, betrieblicher, infrastruktureller sowie politischer und rechtlicher Art.

Mit dem Projekt „BRECO.Train¹“ wurde vom Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien GmbH, ein marktfähiges Konzept entwickelt, das die bereits gewonnenen Erkenntnisse aus den Projekten NiKRASA² und Future Trailer³ einbezieht. Die heute nur zu ca. 80 Prozent ausgelasteten Güterzüge werden mit nicht-kranbaren Sattelanhängern und der Umschlagplatte NiKRASA aufgefüllt. Eine weitere gravierende Optimierung ist das Flügel- und Kuppeln. Dabei werden in BRECO.Hubs im Raum Oberbayern und Tirol durch Ankuppeln einzelner Wagengruppen die Zuglängen Richtung Norden von 550 m auf 740 m verlängert und Richtung Süden entsprechend verkürzt. Damit wird die Verlagerung von 240.000 Lkw-Fahrten innerhalb von 5 Jahren ohne bedeutende Investitionen in die Infrastruktur realisierbar.

Zitate der Referenten:

Karl Fischer, Geschäftsführer LKZ Prien GmbH:

«Wir müssen jahrzehntelange Erfahrungen aus der Produktion und dem Lean Management viel mehr im Schienenverkehr anwenden, um vorhandene Ressourcen besser nutzen zu können.»

«Es kann in Europa im 21. Jahrhundert nicht mehr sein, dass mit der Blockabfertigung und Fahrverboten der freie Warenverkehr behindert wird und die Folgen auf dem Rücken der Fahrer und der Bevölkerung im bayerischen Inntal ausgetragen werden»

Dr. Frank Albers, Geschäftsführer/Managing Director Sales & Marketing, Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG

«Wir sorgen dafür, dass die Sattelanhängen so gebaut werden, dass diese ohne Probleme mit der Schiene transportiert werden können.»

Mirko Pahl, Chief Executive Officer, TX Logistik AG

«Unser Unternehmen ist in der Lage sehr kurzfristig weitere Verkehre von Straße auf die Schiene zu verlagern, dazu fehlen aber vor allem Terminkapazitäten und entsprechende politische Weichenstellungen.»

¹ BRECO.Train – an innovative train for the Brenner Corridor;
<https://www.lkzprien.de/logistik/projekte/projektetails/brecotrain-brenner-corridor-train-an-innovative-train-for-the-brenner-corridor/>

² NiKRASA: nicht-kranbare Sattelanhängen werden kranbar; www.nikrasa.eu

³ Future Trailer; <https://www.lkzprien.de/logistik/projekte/projektetails/future-trailer-for-road-and-rail/>



Abbildung 1: Teilnehmer der Pressekonferenz auf dem Podium: (Karl Fischer, Geschäftsführer der LKZ Prien GmbH, Kurt Metz, Moderator, Mirko Pahl, Chief Executive Officer der TX Logistik AG, Dr. Frank Albers, Geschäftsführer/Managing Director Sales & Marketing der Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG) (v.l.n.r.)

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

LKZ Prien GmbH

Karl Fischer

Joseph-von-Fraunhofer-Straße 9

83209 Prien

k.fischer@lkzprien.de

+49 (0) 8051/901-0