



Im Einfluss der Nachbarn

Transalpiner Güterverkehr mit der Schweiz und
Fragen rund um den Brenner-Nordzulauf



Österreich-Spezial

Länderspezial

VerkehrsRundschau 3 | 2023

Österreich-Spezial

Länderspezial
VerkehrsRundschau 3 | 2023



Stadttratte/istockphoto.com

Guten Tag, Herr Nachbar

„**WIE STEHEN WIR EIGENTLICH ZUEINANDER?**“ Diese Frage habe ich (Fabian Faehrmann, Deutscher und als Redakteur für dieses Spezial verantwortlich) letztes meinem besten Freund (Österreicher) – gestellt. „Das ist eine sehr gute Frage“, war seine nachdenkliche Antwort. Und in der Tat, es ist gar nicht so einfach die deutsch-österreichische Beziehung auf einen Nenner zu bringen. An einzelnen Themen lässt sich das schon viel eher festmachen. Nehmen wir als Beispiel die – Sie ahnen es – Blockabfertigung an der Grenze. Jahrelang hatten sich die Parteien heftig in den Haaren, wie zwei zerstrittene Geschwister, die partout nicht nachgeben wollten. Aber zu der Wahrheit gehört auch, dass man in der Lage ist, wieder zu konstruktiven Wegen zu finden. Deutschland und Österreich wollen sich nun gemeinsam darum kümmern, dass die Grenzkontrollen vereinfacht werden. Na bitte, das ist doch schon mal ein Anfang. Ein vielleicht noch viel größeres Gemeinschaftsprojekt behandeln wir detailliert im Österreich Spezial: Der Brenner-Nordzulauf wird sowohl von der Deutschen Bahn (DB) als auch von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) geplant – aber

besonders auf deutscher Seite regt sich Widerstand. Was sind die Ursachen dafür, wie ist der Planungsstand, und was sagt der deutsche Beauftragte für Schienenverkehr im Bundestag, Michael Theurer, zu den drohenden Verzögerungen? All das erfahren Sie in zwei separaten Artikeln ab Seite acht. Zu hoffen bleibt, dass die Umstände nicht zu weiteren Spannungen zwischen den Anrainerstaaten führen. Aber Österreich pflegt nicht nur Beziehungen zu Deutschland, auch die Nachbarn im Westen spielen eine wichtige Rolle, wenn es um den transalpinen Güterverkehr geht: Österreich und die Schweiz haben sich zusammengesetzt und diskutiert, wie die Verkehre über die Alpen besser koordiniert und Güter auf die Schiene verlagert werden können. Übrigens: Dieses Heft ist auch das Werk einer guten Beziehung. Es entstand mit Unterstützung unserer Kollegen des Magazins Traktuell in Österreich. Dank gebührt Ludwig Fliesser und seinem Team. Na bitte, wir stehen doch gar nicht so schlecht zueinander, oder?

Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion

Johann Groder/EXPA/dpa/picture alliance



4

Peter Kneffe/dpa/picture alliance



8

Laurence Chaperon



10

- 4 Alpenquerender Güterverkehr**
Immer mehr Lkw sind auf der Nord-Süd-Achse unterwegs. Österreich und die Schweiz sind auf der Suche nach Lösungen
- 8 Brenner-Nordzulauf**
Anfang der 2030er-Jahre soll der Brenner Basistunnel in Betrieb gehen. Wie steht es um die nördliche Zulauftrasse, die in Deutschland und Österreich gebaut wird?
- 10 Interview Michael Theurer**
Viele Transporte durch Österreich werden vom künftigen Brenner-Nordzulauf in Deutschland abhängen. Was sagt der Bahnbeauftragte im Bundesverkehrsministerium zu den Problemen bei der Planung?
- 12 Asendia**
Als einer der führenden Anbieter internationaler E-Commerce-Logistik unterstützt Asendia österreichische Unternehmen bei Versandlösungen im Onlinehandel. Beim Paketversand in die Schweiz werden besondere Konditionen angeboten. Klimaschutz und Nachhaltigkeit steht bei Asendia im besonderen Fokus
- 13 Aspöck Systems**
Die Lichtermanufaktur Aspöck bringt neue Produkte auf den Markt und setzt damit nicht nur optische Highlights, sondern erhöht gleichzeitig auch die Sicherheit im Straßenverkehr
- 14 Schwarzmüller**
Nischenfahrzeuge mit Mehrwert im Einsatz: Die Schwarzmüller Gruppe baut höchstleistungsfähige und individuell angepasste Fahrzeuge für ihre Kunden und unterstützt mit umfassenden Serviceleistungen in eigenen Werkstätten

Impressum:
Verlag: Springer Fachmedien München GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2131
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich),
Fabian Faehrmann, Ludwig Fliesser (Traktuell)

Projektkoordination: Andrea Volz
Layout: Sabine Spanner, Dierk Naumann
Titelfotos: iStock/Xsandra, unten v.l.n.r.: scanrail/
istockphoto.com, Laurence Chaperon, Ludwig Fliesser
Druck: F&W DruckMediencenter GmbH,
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH. Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Die Transit-Routen durch die Alpen sind der Flaschenhals auf der Nord-Süd-Achse im innereuropäischen Verkehr

Herausforderung: Klimaneutraler Alpentransit

Das Verkehrsaufkommen auf der Nord-Süd-Achse wächst, die wenigen Korridore durch die Alpen sind überlastet. Gleichzeitig soll der Transit durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene emissionsfrei und umweltfreundlich werden.

DER TRANSEUROPÄISCHE Warenaustausch zwischen Nord und Süd wächst. Das führt zu einem steigenden Frachtaufkommen über die Alpen, wo die geografischen Gegebenheiten die möglichen Transportrouten auf wenige Korridore einengen. Österreich und die Schweiz sind die hauptsächlich davon betroffenen Länder. 1980 betrug das Frachtaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz und in Österreich jeweils deutlich unter 20 Millionen Tonnen. Heute liegt dieses in der Schweiz bei knapp 40 Millionen Tonnen, in Österreich sogar deutlich über 50 Millionen Tonnen pro

Jahr. Während der Transit durch die Schweiz zu rund zwei Dritteln auf der Schiene erfolgt, liegt der Schienengüterverkehrsanteil über die österreichischen Alpen nur bei einem Fünftel. Letzteres entspricht in etwa dem gesamteuropäischen Modal Split, wonach über 75 Prozent der Fracht auf den Verkehrsträger Straße und rund 18 Prozent auf die Schiene entfallen.

Klimaschutz als Herausforderung

Die Alpenregion ist vom Klimawandel überproportional betroffen, der Temperaturanstieg ist doppelt so hoch wie im

globalen Mittel. Zudem haben sich die europäischen Staaten zu einer Ökologisierung der Wirtschaft mit Netto-Null-Emissionen bis 2050 verpflichtet. Das betrifft insbesondere auch den Straßenverkehrssektor, der für 26 Prozent aller CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich ist (Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland). Eine Reduktion der Emissionen durch eine Verringerung des Transportaufkommens erscheint aus heutiger Sicht unwahrscheinlich. So wird etwa in der Schweiz ein Anstieg des Güterverkehrs bis 2050 um 31 Prozent prognostiziert. Die Lösung wäre eine

Verlagerung auf die Schiene sowie eine Ökologisierung des Straßengüterverkehrs. Alternativ angetriebene Lkw, sei es batterieelektrisch oder mit Wasserstoff, könnten nicht nur lokal emissionsfrei sein, sondern in Verbindung mit nachhaltig erzeugtem Strom auch in der Gesamtbetrachtung einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die großen Lkw-

Hersteller bereiten bereits die Serienproduktion von fernverkehrstauglichen Elektro- und Wasserstoff-Trucks vor. Gerade erst hat etwa Daimler Truck in einem Versuch bewiesen, dass sich die Alpen mit einem Brennstoffzellen-Lkw überqueren lassen. Das Transitaufkommen beläuft sich allerdings allein in Österreich auf über vier Millionen Lkw pro Jahr. Um diese Verkehre künftig mit Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeugen abzuwickeln, bräuchte es massive Investitionen in die Lade- und Tankstelleninfrastruktur und gewaltige Mengen an emissionsfrei produziertem Strom. Gleichzeitig ist zu hören, dass der Verkehrsträger Schiene nicht über die nötigen Kapazitäten verfügt, um die vollständige Verlagerung des gesamten Alpentransits zu ermöglichen. Kurzum: Die Dekarbonisierung des alpenquerenden Güterverkehrs ist eine Mammutaufgabe.

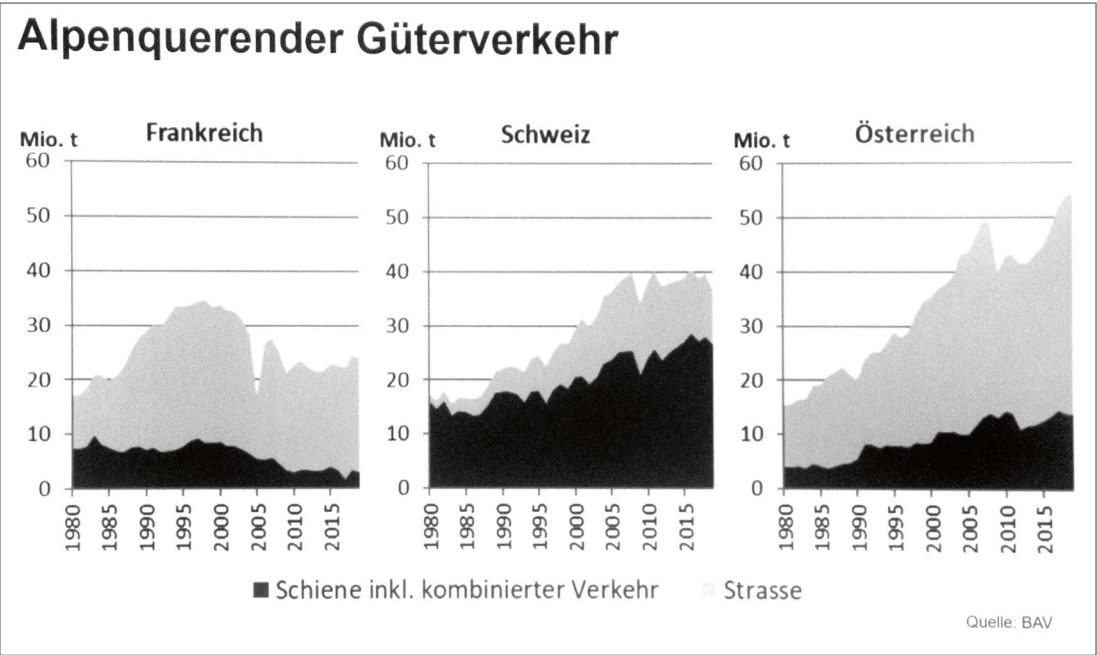
Österreich und Schweiz im Dialog

Der schweizerische Verband Avenir Mobilité und die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) widmeten sich am 14. November 2022 bei einer gemeinsamen Veranstaltung in Bern der Zukunft des alpenquerenden Güterverkehrs. Die Leitfrage dabei war, wie es aktuell um die Verlagerung auf die Schiene steht und welche Zielsetzungen und Maßnahmen, Entwicklungsprognosen, Probleme und

Herausforderungen es in diesem Zusammenhang gibt. Seit Jahren arbeiten die Schweiz und die EU auf die Verlagerung des Transits von der Straße auf die Schiene hin. Damit will man Treibhausgas-Emissionen reduzieren und das Verkehrsaufkommen auf den Straßen samt Begleiterscheinungen wie Lärm und Schadstoffbelastung verringern. Die Schweiz ist dabei führend und wickelt bereits über zwei Drittel des alpinen Transits auf der Schiene ab. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet der 2016 eröffnete Gotthardtunnel, mit 57 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt.

Bei der Dialogveranstaltung in der Schweizer Bundeshauptstadt wurden unterschiedliche Sichtweisen von Planern, Korridormanagern, politischen Akteuren und Transportunternehmern dargelegt. Weitgehende Einigkeit herrschte dahingehend, dass der alpenquerende Güterverkehr keine national isolierte Betrachtung zulässt, sondern nur im Zusammenhang mit den Warenströmen zwischen den Regionen im gesamten europäischen Wirtschaftsraum verstanden werden kann. Lösungsansätze, um den Alpentransit umweltfreundlicher zu gestalten und eine Verlagerung auf die Schiene zu forcieren, müssen daher die gesamteuropäische Perspektive miteinbeziehen. Die Zukunft des transalpinen Transits ist demnach eine Herausforderung für ganz Europa.

Der alpenquerende Güterverkehr hat sich in der Schweiz seit 1980 mehr als verdoppelt, in Österreich sogar mehr als verdreifacht



Großes Interesse am alpenquerenden Güterverkehr in Bern: Der Vortragssaal des Hotels Schweizerhof ist gut gefüllt



Problem: die mangelnde Zuverlässigkeit
In den sensiblen Lieferketten mit Just-in-Time und Just-in-Sequence ist die Zuverlässigkeit bei Transportdienstleistungen wesentlich. Genau in diesem Punkt hat die Bahn aber offenbar ein Problem. Vorrang auf der Schiene hat stets der Personenverkehr. Kapazitätsengpässe, Baustellen und Störungen führen in der Folge zu Verspätungen – teils von acht Stunden und mehr. Das erschwert die Planbarkeit der Transporte massiv. Ein weiteres Problem ist die nationale Fragmentierung des Schienenverkehrsnetzes und der dazugehörigen Regularien. Während man einen Lkw mit einem Fahrer quer durch Europa schicken kann, müssen Lokführer nicht selten an der Grenze ausgetauscht werden – unter anderem

deshalb, weil es keine einheitliche Betriebssprache gibt. Ein weiteres Problem ist die Schieneninfrastruktur. Sorgenkind in diesem Punkt ist Europas größte Volkswirtschaft, Deutschland. Eine jahrelange Austeritätspolitik hat dort zu massiven Investitionsstaus bei der Schieneninfrastruktur geführt, was das Gesamtsystem des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig schwächt. Ein Schweizer Diskutant fragte in Bern etwas provokant, ob es vielleicht helfen würde, wenn man Deutschland mit Geld aus der Schweiz finanziell beim Ausbau des Schienennetzes unterstützen würde, obwohl man im Nachbarland eigentlich keinen Mangel an Geld vermute. Auch in Österreich sei die Situation eine völlig andere als in der Schweiz, meint etwa der Transportunternehmer Fritz

Müller. Er ist Geschäftsführer der Müller Transporte GmbH mit Sitz in Wiener Neudorf und betreibt 370 Lkw im Eigenfuhrpark. Die Verlagerungsdiskussion sieht er als Zukunftsvision für die nächsten Jahrzehnte, mit einer Fertigstellung des Brennerbasistunnels durch Tirol rechnet er nicht vor 2033. Das Thema Nord-Süd-Transit sei in Österreich aber in hohem Maße politisch, anstatt eines Miteinanders der Verkehrsträger gäbe es einen Kampf zwischen Straße und Schiene. „Weil man den Verkehr nicht verlagern kann, macht man einfach Behinderungen“, kritisiert Müller.

Benefits für die Bevölkerung?
Exemplarisch nennt der Unternehmer Nachtfahrverbote und Blockabfertigungen. Müller mahnt, dass man intelligente Lösungen für die Zeit bis zur Fertigstellung des Brennerbasistunnels finden müsse, weil die Kapazitäten für eine Verlagerung auf die Schiene schlicht noch nicht vorhanden seien. Man solle die Bevölkerung auf diesem Weg mitnehmen und vor allem auch die Menschen in Tirol ins Boot holen, indem man sie finanziell am Gewinn aus dem Verkehr beteilige. „Wir könnten die Idee bringen, dass wir die Maut, die in Österreich zwar schon sehr hoch ist, aber mit der Schweiz noch gar nicht mithalten kann, erhöhen und man den Leuten das Geld gibt – für Maßnahmen gegen Lärm und für die Gesundheit“, schlägt Müller vor. Die Menschen sollten das Gefühl haben, dass man bis zur ersehnten Fertigstellung des Eisenbahntunnels alles tue, um ihnen das Leben zu erleichtern. Im Gegenzug solle man dafür



Matthias Finger, Präsident Avenir Mobilité (links), und Markus Racz, Präsident GSV

„Ich glaube, dass prinzipiell niemand etwas dagegen hat, den Verkehr (auf die Bahn, *Anm.d.Red.*) zu verlegen. Wir brauchen einfach die Infrastruktur dafür und da sind wir noch weit weg!“ Die Frage sei aber auch, ob man nicht schon früher CO₂-frei mit dem Lkw fahren könne und ob man die Schienekorridore dann noch brauche, meint der Transportunternehmer.

Transportkunde im Fokus
Abgesehen von der nötigen Verbesserung der Infrastruktur und einer regulatorischen Vereinfachung im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, darf man auch Transportkunden, Spediteure, Frächter und Verlader nicht vergessen. Letztendlich entscheidet in einer Marktwirtschaft der Kunde über die Wahl des Verkehrsträgers. Damit der Transport auf der Schiene attraktiv wird, muss dieser serviceorientiert, im Kostenvergleich wettbewerbsfähig und vor allem zuverlässig abgewickelt werden. Dies ist entscheidend

dafür, ob Kunden ihre Fracht auf der Schiene über die Alpen (oder unten durch) transportieren oder eben doch lieber mit dem Lkw fahren. Dabei geht es auch um die Gegenwart, nicht nur um die Zukunft. Das Verlagerungsthema geistert bereits seit Jahrzehnten auf politischen Strategiepapieren auf unterschiedlichen Ebenen herum. Stets gab und gibt es markige Zielvorgaben zur Steigerung des Schienenverkehrsanteils, während in der Realität der Straßengüterverkehrsanteil weiter zunimmt, vor allem in Österreich. So sieht etwa das EU-Ziel „Fit for 55“ eine Reduktion der Emissionen um 55 Prozent bis 2030 auf dem Weg zur Klimaneutralität im Jahr 2050 vor – so lautet der europäische „Green Deal“. Diese Zahlen haben allerdings wenig Substanz, wenn nicht im Hier und Jetzt mit der Umsetzung und den nötigen Weichenstellungen für eine emissionsfreie Zukunft des alpenquerenden Verkehrs begonnen wird. Wie einer der Teilnehmer bei der Dialogveranstaltung in Bern deshalb treffend formulierte: „It is time to move!“ *Ludwig Fliesser*

die verkehrsbehindernden Maßnahmen in Tirol lockern, spricht: Nachtfahrverbote und Blockabfertigung abschaffen. Wenn die Bahntrasse fertig ist, könne man den Verkehr dann auf die Schiene bringen.

Nürnberg Nanjing Novi Sad

We are where you are

So klar und doch so fern

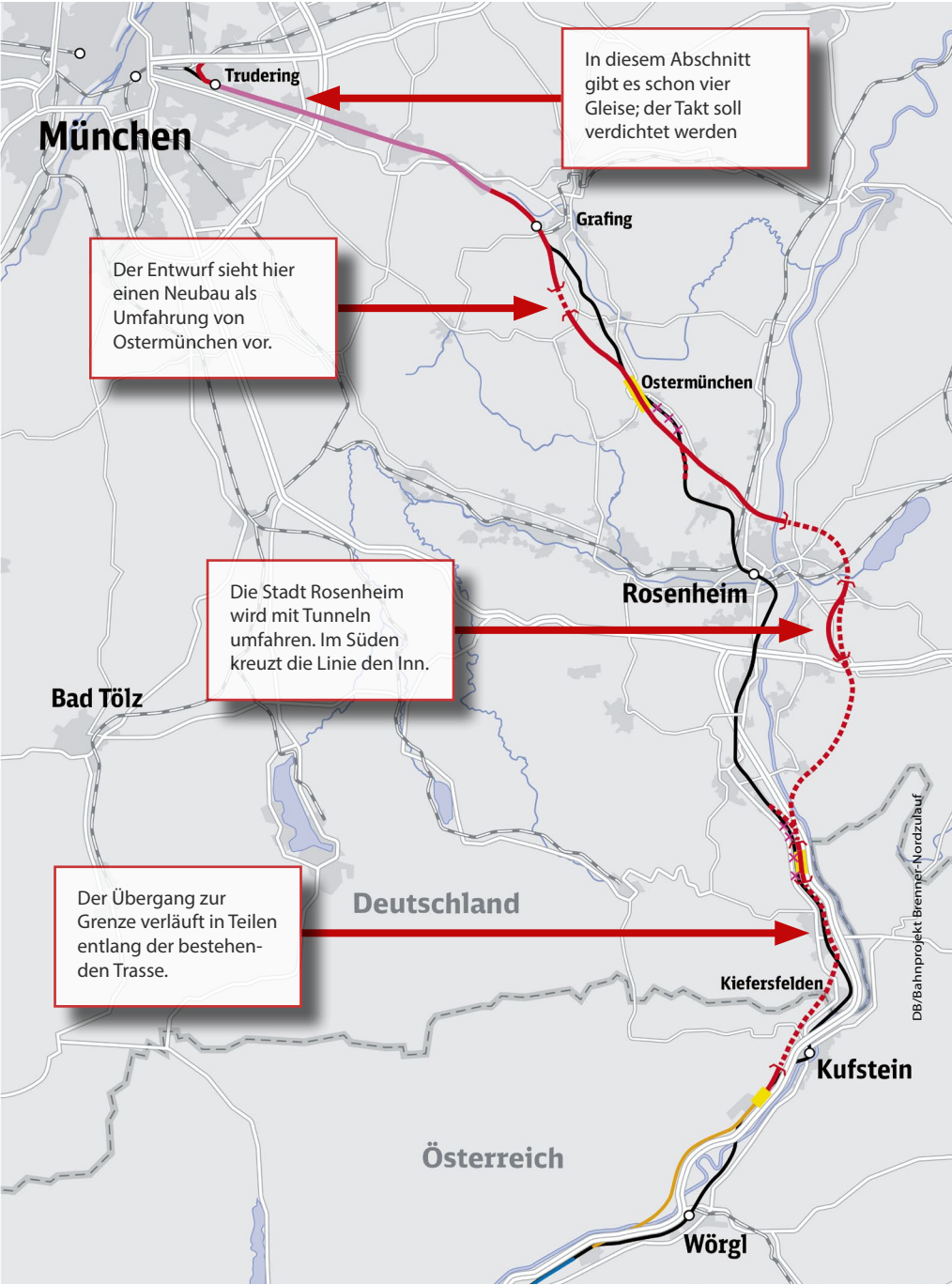
Auf österreichischer und italienischer Seite wird seit Jahren fleißig am Brenner Basistunnel gebaut. Die wichtige Zulaufstrecke auf deutscher Seite lässt dagegen – vermutlich noch lange – auf sich warten.

ES RINGT EINEM schon ein kleines Schmunzeln ab: Am 26. September 2002 unterzeichneten Deutschland, Österreich und Italien eine Vereinbarung zu Maßnahmen im Zuge des Baus des Brenner Basistunnels. Bereits darin wurde ein viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen München und Kufstein ins Visier genommen. Im gleichen Atemzug hieß es: „Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann in Abhängigkeit von der tatsächlichen Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels vorgezogen werden.“

Januar 2023, also über 20 Jahre später: Seit wenigen Wochen ist bekannt, wo der neue Brenner-Nordzulauf zwischen München und Kufstein genau verlaufen soll. Eine Fertigstellung der Strecke vor der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels, die für den Anfang der 2030er-Jahre angepeilt ist, kann selbst mit einem Wunder nicht mehr herbeigeführt werden. Oberbayern liegt in einem tiefen Clinch mit der Deutschen Bahn, die sich um eine Lösung bemüht – zwischen Bürgerbeteiligung und eigenen, vielleicht auch seitens des Bundes vorgegebenen, Interessen. Geliefert hat bislang nur Österreich: Der erste Teilabschnitt des Nordzulaufs ist bereits gebaut, beim zweiten sieht es ganz danach aus, dass Bürger und Bahn Hand in Hand gehen – hier ist man bereits in der Detailplanung und es scheint, als ob die Bauarbeiten schon in diesem Jahr mit einem Rohbaustollen für einen benötigten Tunnel gestartet werden können. Im direkten Grenzbereich zu Deutschland findet ein dritter Bauabschnitt statt, für den mittlerweile eine positive Umweltverträglichkeitsüberprüfung vorliegt.

FESTGEFAHRENE FRONTEN

Das Problem liegt vor allem auf der deutschen Seite. Konkret ist es der angedachte Verlauf der Strecke: Insgesamt sollen dauerhaft vier Gleise in Richtung Österreich und Italien zur Verfügung stehen, zwei davon – die sogenannte Bestandsstrecke –



Der angedachte Verlauf des Brenner-Nordzulaufs. Tunnel sind als gestrichelte Linien dargestellt

Eine Pressekonferenz im Juli 2022 im Brenner Basistunnel bei Innsbruck



gibt es bereits. Die Bahn hat in ihrer Variante „violett“ – die Trassenvorschläge wurden allesamt nach Farben benannt – einen zusätzlichen zweispurigen Neubau zwischen Grafing und Österreich vorgesehen. Viele Teile der Strecke sollen durch Tunnel und um Ortschaften herum verlaufen. Dennoch gibt es seit Beginn der Planungen Kritik von Bürgerinitiativen. Hauptargument: Warum wird die Bestandsstrecke nicht ertüchtigt und ausgebaut? So könnten, laut den Gegnern des Projekts, mehr Züge fahren und es bräuchte keine neuen oder nur wenige Eingriffe in die Natur. Diese Variante hat die Bahn eigenen Angaben zufolge auch geprüft – sie kam allerdings zu dem Schluss, dass es dann auf der bereits vorhandenen Strecke unter anderem zu deutlich mehr Erschütterungen und Lärm komme, weshalb man einen kompletten Neubau bevorzuge.

STREITPUNKT: KAPAZITÄT

Ein weiterer Punkt, der zu unterschiedlichen Interpretationen der Parteien führt, ist die künftige Auslastung zwischen München und Österreich. Die Bahn plant mit bis zu 400 Zügen am Tag für Neu- und Bestandsstrecke insgesamt, die von Rosenheim nach Kufstein fahren. Aktuell liege die Kapazität der Bestandsstrecke wirtschaftlich nutzbar betrachtet bei rund 240 Zügen, so die DB. Ein von den Kritikern beauftragtes Planungsbüro

hatte 2019 berichtet, ein Ausbau der Bestandsstrecke auf bis zu 400 Züge sei möglich, die Pläne wurden allerdings von der Bahn regelrecht in der Luft zerrissen – diese würden gar eine Verschlechterung des heutigen Personal- und Güterverkehrs darstellen und mit fachlichen Problemen überraschen, so das Urteil der DB.

VERZÖGERN KLAGEN DAS PROJEKT?

Die Bahn hielt also an ihren Plänen fest und die Bürgerinitiativen sahen sich zu einem neuen Schritt gezwungen. Nun kündigt die Initiative Brennerdialog Rosenheimer Land an, die Möglichkeit von Klagen prüfen zu wollen. Eine Frage, die sich stellt: Ist das rechtlich überhaupt möglich, obwohl es noch gar keinen konkreten Bauplan gibt? Einen Anhaltspunkt liefert ein Bericht im Donaukurier aus dem Jahr 2021: Schon damals hatten die Gegner laut Artikel mit Klagen geliebäugelt und in einem Rundschreiben erklärt, dass mit der Veröffentlichung des Trassenvorschlags die Voraussetzung für zivilrechtliche vorbeugende Unterlassungsklagen geschaffen werde. Es sieht ganz danach aus, dass das letzte Wort in dieser Debatte noch nicht gesprochen ist. Läuft alles nach Plan – wovon man im Moment nicht wirklich ausgehen kann – soll der Bundestag 2025 über den Bauplan abstimmen. Eine Fertigstellung des Brenner-Nordzulaufs wäre laut der Bahn in 20 Jahren zu erwarten, also rund

zehn Jahre nach der geplanten Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels. Realistisch ist das kaum. Zwar gibt es heute noch einige wenige Kapazitäten auf der Bestandsstrecke; bis man aber ernsthaft darüber nachdenken kann, Güter gen Italien von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wird es zumindest auf deutscher Seite noch lange, lange dauern. ff

Der Brenner-Nordzulauf

Ein langer Weg in vielerlei Hinsicht

Die Ursprünge des Brenner-Nordzulaufs gehen, wie im Artikel beschrieben, bis in das Jahr 2002 zurück. Richtig ernst wurde es aber zehn Jahre später, als der sogenannte „Vertrag von Rosenheim“ unterzeichnet wurde: Deutschland und Österreich verpflichten sich darin zu koordinierten Planungen zum Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs. 2015 startete die Bahn Bürgerforen, in denen sich die Anwohner und Interessierte in die Planung mit einbringen konnten. Der nun geplante Neubau beginnt in Grafing bei München und endet in Schafftenau. Er umfasst fast 70 Kilometer Länge und verläuft zu mehr als der Hälfte unterirdisch. Aufgrund der Länge und der regionalen Besonderheiten wurde das Projekt in mehrere Planungsabschnitte unterteilt. Alle Informationen dazu gibt es auch unter brennernordzulauf.eu



Das komplette Interview mit Michael Theurer lesen Sie online in unserem Profiportal VerkehrsRundschau plus unter shorturl.at/nSU48

Der Brenner-Nordzulauf hat „höchste Priorität“

Der Brenner-Nordzulauf wird in seiner Gänze nicht vor 2040 fertiggestellt sein.

Michael Theurer (FDP), der Beauftragte der Bundesregierung für Schienenverkehr,

berichtet über den aktuellen Planungsstand.

Herr Theurer, die Planungen für den Brenner-Nordzulauf werden momentan von der DB Netz koordiniert. Wie oft kommen Sie denn mit diesem Thema in Berührung?

Als Schienenverkehrs-Beauftragter der Bundesregierung spielt der Brenner-Nordzulauf für mich schon heute eine große Rolle, weil er eine hohe Verkehrsbedeutung hat. Der Brenner ist eine der Hauptschlagadern des europäischen grenzüberschreitenden Schienenverkehrs, und zwar im Personen-, aber insbesondere auch im Güterverkehr. Durch

Deutschland verlaufen sechs der elf wichtigen europäischen Korridore – das ist Fluch und Segen zugleich, besonders was einen möglichen Ausbau angeht. Wir haben noch immer Investitionen, die wir vor uns herschieben. Es gibt also, bildlich gesprochen, eine Bugwelle, die wir abarbeiten müssen.

Wie zufrieden sind Sie mit dem bisherigen Verlauf der Planungen?

Wir haben definitiv noch ordentlich Hausaufgaben zu erledigen, aber gerade in den vergangenen Jahren war mein

Eindruck, dass das Projekt Brennerzulauf an Tempo gewonnen hat. Wir haben der Realisierung dieser Strecke nach wie vor die höchste Priorität zugewiesen, weil wir auch wissen, dass die Umsetzung eines solch großen Projekts in Deutschland länger dauert als in anderen europäischen Ländern.

Warum ist das eigentlich so?

Nach unserer Analyse sind das vor allem drei Komponenten: erstens der rechtliche Rahmen, zweitens die Kapazitäten und das Zusammenspiel der Genehmigungs-

behörden und drittens die Frage der noch zu verbessernden Digitalisierung im Planungsablauf.

Diese drei Stellschrauben packen wir jetzt an. Erste Gesetzesentwürfe sind im Bundestag bereits in der Beratung, die Planungs- und Genehmigungsverfahren noch mal verkürzen sollen. Zudem wird derzeit auch diskutiert, dass die Schiene als systemkritische Infrastruktur im Gesetz verankert wird. Das würde die Positionen der Vorhabenträgerin in möglichen Rechtsverfahren nochmals stärken.

Kritiker fordern seit Beginn der Planungen, dass anstelle eines Neubaus lieber die Bestandsstrecke ausgebaut werden solle. Wäre das Ihrer Einschätzung nach möglich?

Diese Frage hat man intensiv untersucht. Zunächst ist in die Bestandsstrecke bereits massiv investiert worden und es stehen weitere große Maßnahmen an. Umgesetzt wurde bereits der freiwillige Lärmschutz, zudem wird bis 2030 mit der Realisierung des neuen Vernetzungssystems ETCS und der Blockverdichtung auf der Trasse begonnen. Diese sind Bestandteil des, ich nenne es mal, „Starterpakets“ Digitale Schiene Deutschland, um die Kapazität zu erhöhen. Derzeit laufen auf der Strecke circa 100 Güterzüge am Tag, also etwa 50 in beide Richtungen. Nach Auskunft der DB Netz ist noch Raum für weitere 30 Verbindungen, das heißt 15 in beide Richtungen.

Die Prognosen, die in Auftrag gegeben worden sind, erwarten in Zukunft eine massive Zunahme auf der Strecke. Das

heißt, dass in Zukunft statt 100 Güterzügen 200 Güterzüge am Tag dort verkehren werden. Rechnet man den Personenverkehr noch dazu, kommen wir auf 350 Fahrten am Tag. Das kann mit der Bestandsstrecke nicht bewältigt werden und insofern sind die zusätzlichen zwei Gleise dafür erforderlich.

Also geht Ihrer Einschätzung nach kein Weg an einem zweigleisigen Neubau vorbei?

Richtig. Man muss sich auch einen anderen Punkt vergegenwärtigen: Wenn ich eine zweigleisige Strecke habe und ich baue ein drittes Gleis dazu, hört man oft, dass das zu einer Kapazitätserweiterung von 50 Prozent führen würde. Tatsächlich sind es aufgrund der Gleiswechselbetriebe und der Signalschaltung aber nur 20 Prozent. Wenn man zwei zusätzliche Gleise baut, erreicht man theoretisch 100 Prozent mehr, in diesem Fall müssen wir aufgrund der Knotenpunkte und den Überleitstellen aber eher von 80 Prozent Zuwachs ausgehen.

Glauben Sie, dass sich das Projekt durch Klagen weiter verzögern wird?

Das ist natürlich immer möglich, es lässt sich zumindest nicht ausschließen. Das zeigt auch die generelle Erfahrung: Es gab bisher nahezu kein großes Infrastrukturprojekt in der Bundesrepublik Deutschland, das gänzlich ohne Rechtsverfahren abgewickelt werden konnte. Umso wichtiger ist es, dass im Planungsprozess wirklich exakt gearbeitet wird. Wir brauchen eine fehlerfreie Abwägung

aller Eventualitäten, sodass die Planung rechtssicher ist.

Sieht man sich die Prognosen an, so könnte der Brenner-Nordzulauf erst in den 2040er-Jahren in Betrieb gehen. Ist das realistisch?

Betrachtet man die Gesamtfertigstellung aller Maßnahmen in dem Bereich, ist das eine realistische Perspektive. Deshalb konzentrieren wir uns im Bundesverkehrsministerium auch auf Maßnahmen, die sofort wirken. Ich hatte bereits das Starterpaket Digitale Schiene und die Blockverdichtung angesprochen, möchte aber auch noch die Truderinger Kurve (eine geplante Gleisstrecke für den Güterverkehr bei München, *Anm. d. Red.*) erwähnen. Wenn diese umgesetzt wird, kann man von den Verladeterminals in München-Riem und der Zugbildungsanlage in München-Nord auf die Brenner Zulaufstrecke einfahren, ohne einen Richtungswechsel vornehmen zu müssen. Auch diese Maßnahme wird die Kapazität erhöhen, weshalb wir die bestehende Situation bis 2030 deutlich verbessern können.

„WIR DENKEN, ES IST REALISTISCH, DASS WIR BIS 2025 AUCH DIE JETZT NOCH IN DER DISKUSSION BEFINDLICHEN ABSCHNITTE PLANERISCH SO WEIT GEBRACHT HABEN, DASS DER DEUTSCHE BUNDESTAG EINE ENTSCHEIDUNG VORNEHMEN KANN.“

Michael Theurer, Beauftragter für Schienenverkehr im Bundesverkehrsministerium



Gegner wollen rechtliche Schritte gegen den Nordzulauf in Deutschland prüfen



Bereit für internationales Wachstum?

Asendia ist einer der führenden Anbieter internationaler E-Commerce-Logistik und bietet Unternehmen jeder Größe kosteneffiziente und skalierbare Versandlösungen an.

DER LOGISTIKEXPERTE ASENDIA unterstützt österreichische Unternehmen, die international wachsen wollen und flexible Services für den Crossborder-E-Commerce benötigen. Dank strategischer Partnerschaften mit lokalen Dienstleistern rund um den Globus kann Asendia seine speziell für Onlinehändler konzipierten Versandlösungen zu einem hervorragenden Preis anbieten und eine schnelle und effiziente Lieferung garantieren. Darüber hinaus unterstützt der Logistikexperte seine Kunden mit smarter Technologie und agiler Logistikkompetenz in allen Bereichen des E-Commerce. So können sich Asendias Kunden ganz auf ihr Kerngeschäft konzentrieren.

Die Schweiz – ein lukrativer Markt
Die Schweiz ist für kleine und mittlere Unternehmen aus Österreich ein lohnendes Ziel: Die Schweizer Shopper haben mit das höchste verfügbare Einkommen in Europa und ein Großteil von ihnen (86 Prozent) kauft regelmäßig grenzüberschreitend ein – vor allem in den Nachbarländern. Allerdings sind die Schweizer auch recht anspruchsvoll und erwarten, dass Pakete aus dem Ausland bereits verzollt sind und keine weiteren Kosten für

Asendia ist führend bei der Bereitstellung von E-Commerce-Paketlösungen für Onlinehändler, die international verkaufen



Maridav/stock.adobe.com

sie anfallen. Als Tochtergesellschaft der Schweizerischen Post bietet Ihnen Asendia besondere Konditionen für den Paketversand in die Schweiz an – mit unterschiedlichen Versandkanälen, bequemen Retourenlösungen und einer reibungslosen Zollabwicklung. So wird der Versand in die Schweiz schnell, kosteneffizient und bequem. Mit dem richtigen Partner kann die Erschließung neuer Märkte denkbar einfach sein!

Fokus auf Nachhaltigkeit
Bereits Asendias Gründungsunternehmen, La Poste und Schweizerische Post, waren ihrer Zeit in Sachen nachhaltige Initiativen und Klimaschutz weit voraus. Asendia führt dieses Erbe fort und investiert in Projekte zur Förderung erneuerbarer Energien und Unterstützung lokaler Gemeinschaften und Kommunen überall auf der Welt. Dadurch werden natürliche Ressourcen erhalten sowie die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in örtlichen Gemeinschaften gefördert. Zertifiziert werden diese Projekte von EcoAct.

Die Unterstützung solcher Projekte steht verstärkt im strategischen Fokus des internationalen Versanddienstleisters. Barbara Schielke, Asendias Chief HR & CSR Officer: „Wir sind stolz darauf, in der Branche mit gutem Beispiel voranzugehen, und werden auch weiterhin daran arbeiten, möglichst nachhaltige Lösungen für unsere Kunden zu finden.“

INFO

Asendia beschäftigt über 1500 Menschen in 17 Niederlassungen rund um den Globus und stellt Ihre Pakete an Kunden in über 200 Zielgebiete weltweit zu.

Kontakt:
Asendia Austria GmbH
Josef Ressel-Straße 8
A-2362 Biedermannsdorf
info.at@asendia.com

Mehr Informationen:
www.asendia.at

The World is Your Address



troyanphoto/stock.adobe.com

Asendia macht den grenzüberschreitenden Onlinehandel leicht, zuverlässig und nachhaltig – und das weltweit

Aspöck Systems: Der Lichtermacher

Neues Jahr, neue Aspöck-Lichtbringer: Die Heckleuchte Ecoled III für den Lkw-Anhängermarkt ist „made in Europe“. Miniled III ist gruppiert ein optisches Highlight im Produktportfolio.



Ecoled III ist „made in Europe“



RADC 1.0

LICHT war und ist noch immer der sichtbare Ausdruck von Vorsprung durch Technik, heißt es. Bald sind ein intelligentes Fernlicht, projizierende Scheinwerfer oder Licht als Zeichensprache zur Kommunikation mit anderen Verkehrsbeteiligten nicht mehr Zukunftsmusik, sondern Realität. Modernes Design und neueste, sicherheits erhöhende Technologien sind für Fahrzeug- und Lichtdesigner wesentlich. Für Aspöck Systems gibt es daher immer neue Herausforderungen, freut sich die Lichtermanufaktur.

ECOLED III IST DAS „PERFECT MATCH“ Aspöcks bisheriger Entwicklungen für den Lkw-Anhängermarkt. Auf den ersten Blick nimmt man ihr modernes Erscheinungsbild wahr. Design und Engineering der energieeffizienten Voll-LED-Heckleuchte werden vom HQ in Österreich koordiniert, innerhalb der Aspöck Gruppe abgewickelt und an seinem größten Produktionsstandort, bei Aspöck Portugal, produziert. Das Standlicht der Ecoled III wurde mit einer großen homogenen Lichtfläche in Glowing Body Technology umgesetzt. Ein Retroreflektor-Dreieck rückt in der linken und rechten Heckleuchten-Variante nach außen, um der Standlichtfläche noch mehr Raum zu



Miniled III ist die kleine, wendige Mehrfunktionsleuchte

geben. Dieses klare Erscheinungsbild wird zu ihrem optischen Markenzeichen. Die beiden Standlichter sind außerdem zu Teamplayern programmiert. In einer Kreuzschaltung helfen sie einander aus und wirken so möglichen Ausfällen entgegen.

DIE KOMPAKTE MEHRFUNKTIONSLEUCHTE MINILED III ist mit ihrer sechseckigen Form einzigartig. Einzeln oder in einer Gruppe montiert, ist die Leuchte funktional und Designelement in einem. Verständlich, wenn Sie sich im Anbau nicht entscheiden können: 0°/ 90°/ 180° oder doch 270°? Das kleine Universaltalent geizt auch nicht mit Funktionen: Standlicht, Bremslicht, Kennzeichenbeleuchtung und Fahrtrichtungsanzeiger – optional mit Blinkerausfallkontrolle (LCG) – sind ihre Einsatzgebiete.

Aspöcks Produktpalette zielt immer darauf ab, Sicherheit auf das höchste Level zu bringen. Im neuen, einfach zu montierenden **SICHERHEITSTOOL RADC 1.0** ist nur ein Sensor für den großen Überwachungsbereich bis drei mal zehn Meter verantwortlich. Wenn das Fahrzeug steht, ignoriert die Ausstattung stationäre Objekte – aber es detektiert fixe Gegenstände bei erneuter Bewegung. Es funktioniert unter

schwersten Umgebungsbedingungen, trotz Wind und Wetter, nimmt dem toten Winkel Raum und überzeugt mit frei konfigurierbaren Detektionszonen.

Erfahren Sie mehr über Aspöck Systems: www.aspoeck.com

TALK ABOUT
ASPÖCK SYSTEMS

Aspöck Systems GmbH
Eigentümer und Geschäftsführer | Karl Aspöck
Kennzahlen Geschäftsjahr 2021/22

- € 193,5 Mio. Umsatz HQ Österreich | 395 Mitarbeiter:innen
- € 250 Mio. Umsatz Aspöck Gruppe | 1500 Mitarbeiter:innen
- Exportquote 93 %
- 8 Vertriebstöchter
- 4 Produktionsstandorte

Alle Bilder: Aspöck Systems



Gegenüber Standardfahrzeugen garantieren die Schwarzmüller-Anhänger Mehrwert auf allen Ebenen

Alles, nur nicht Standard

Mehr als 10.000 Anhänger der Marken Schwarzmüller und Hüffermann werden jährlich an Transportunternehmen verkauft, die mehr Leistung von ihren Fahrzeugen verlangen.

DIE SCHWARZMÜLLER GRUPPE aus Freinberg bei Schärding (Oberösterreich) ist Europas größter Nischenhersteller von Anhängern. Vom Hauptsitz Hanzing aus werden die vier Produktionswerke in Österreich, Ungarn, Tschechien und Deutschland gesteuert, die mehr als 150 verschiedene Fahrzeugtypen herstellen. Das Familienunternehmen unterscheidet sich von den übrigen großen Herstellern in Europa dadurch, dass hier jeder Anhänger für seine Einsatzumgebung optimiert wird. Wozu? Damit die Wertschöpfung steigt. Oder wie CEO Roland Hartwig es ausdrückt: „Standard ist uns zu wenig! Unsere Kunden erwarten Fahrzeuge, die mehr leisten.“

Leichtbau senkt CO₂-Emissionen
Wenn es um Performance geht, setzt die Schwarzmüller Gruppe die Standards. Leichtbau-Anhänger haben bis zu 800 Kilogramm weniger als Standardfahrzeuge und reduzieren die CO₂-Emissionen der Lkw. Fahrer schätzen die ungewöhnliche Bedienerfreundlichkeit: Sicherheit und Komfort sind höher, das Be- und Entladen geht deutlich schneller. Zuletzt ins Portfolio aufgenommen wurde eine Alu-Hybrid-Mulde mit ferngesteuertem SSC-Verdeck, welches das Handling des Kippfahrzeuges enorm erleichtert. Ebenfalls neu der Teilebaustoff-Sattel mit einem auf vier Meter ausziehbaren Leiterraum und einer reibungsgelenkten Nachlaufachse. So lassen sich auch überlange Bauteile transportie-

ren. Für Bau und Infrastruktur hat der Hersteller ein Komplettangebot mit mehr als 100 Fahrzeugtypen. Die deutsche Marke Hüffermann ist europäischer Marktführer im Segment Behältertransporter für Altstoff-Transporte.



SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Kontakt

Schwarzmüller Gruppe
Hanzing 11
A-4785 Freinberg
www.schwarzmueller.com
office@schwarzmueller.com

Runter mit den Stehzeiten

Schwarzmüller unterstützt seine Kunden mit umfassenden Serviceleistungen in eigenen Werkstätten.

„**WIR NEHMEN UNSEREN** Kunden alles ab, was sie vom Kerngeschäft abhält“, verspricht Schwarzmüller CEO Roland Hartwig. In vielen Transportunternehmen sinken die Kapazitäten für die Wartung. Deshalb hat Schwarzmüller Wartungskonzepte für ganze Flotten entwickelt, um die Stehzeiten der Fahrzeuge zu reduzieren. In Kombination mit SWIT Schwarzmüller Intelligent Telematics wird die Wartung sogar vorausschauend, alle Eingriffe sind im Voraus geplant.

Ersatzteilmanagement in Österreich und Deutschland
Neu aufgebaut wird dafür das Management der Ersatzteile in den Kernmärkten Österreich und Deutschland. Jeder der Schwarzmüller Servicestandorte hält die Teile vor, die er für seine Serviceschwerpunkte benötigt. In Deutschland ist für das Ersatzteilmanagement zusätzlich zum fränkischen Eltmann ein zweites Lager beim Tochterunternehmen Hüffermann in Brandenburg eingerichtet worden. Mit Ersatzteilen beliefert werden auch 350 internationale Servicepartner und alle Kunden, die direkt bestellen. Das Ziel: das richtige Teil zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort zu haben. Und zwar mar-



kenübergreifend. Spezialservices wie Lackierung, Eichung von Tankfahrzeugen und komplette Instandsetzungen oder eine internationale Mietflotte runden die Kundenservices ab.

Bei den Kundenservices tickt Schwarzmüller wie bei den Neufahrzeugen: Der Mehrwert für den Kunden ist entscheidend



Beate Paletar ist die neue Allein-Eigentümerin aus der Familie Schwarzmüller

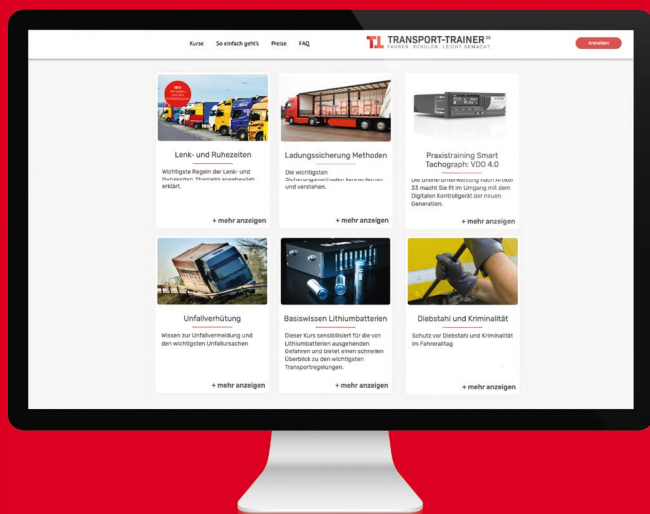
Alle Bilder: Schwarzmüller

Familienunternehmen in einer Hand

DIE SCHWARZMÜLLER GRUPPE hat wieder eine Allein-Eigentümerin. Beate Paletar übernahm vor Kurzem die Anteile des zweiten Schwarzmüller Familienstammes und hält nun 100 Prozent. Frau Paletar ist Mitglied im Aufsichtsrat und folgt auch dem operativen Alltagsgeschehen. Diese Eigentümerstruktur, die es bei Schwarzmüller schon mehr als 100 Jahre gibt, macht das internationale Industrieunternehmen noch agiler und entscheidungsfreudiger. Weiter verfolgt wird die Strategie, bei Anhängern für Bauwirtschaft und Infrastruktur zum führenden Anbieter Europas zu werden.

Onlineunterweisung

Lenk- und Ruhezeiten.



Jetzt entdecken:

Onlinekurs „Lenk- und Ruhezeiten“ auf Deutsch, Polnisch, Rumänisch, Bulgarisch, Ungarisch, Tschechisch, Russisch und Kroatisch.

www.transport-trainer.de

TL TRANSPORT-TRAINER^{DE}
FAHRER. SCHULEN. LEICHT GEMACHT.

Ein Produkt von:

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

verkehrs 
RUNDschau

fokus
GEFAHR/GUT

OMNIBUSREVUE

Enthalten in:

VR
plus