

## Pressemitteilung

# Regionalverband entwickelt neue Güterverbindung im Alpen querenden Güterverkehr von Ulm nach Mailand

Tägliche Verbindung kann über 11.000 LKW pro Jahr auf die Schiene verlagern

Mit der Realisierung einer neuen, werktäglichen Zugverbindung zwischen den Containerbahnhöfen Ulm/Dornstadt und Melzo bei Mailand zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2007 können die Güter aus der Region Donau-Iller die Alpen mit der Bahn im Nachtsprung überqueren. Am anderen Morgen können diese an die Kunden im Raum Mailand ausgeliefert werden oder die Weiterreise über den Hafen Genua in den Nahen Osten und Asien und zu anderen Destinationen in Italien antreten.

Der direkt zwischen Ulm und Mailand verkehrende Shuttlezug ist für die Region Donau-Iller das wichtigste Ergebnis im durch die Europäische Union geförderten Interreg III B-Projekt Alpine Freight Railway – kurz AlpFRail – welches nunmehr abgeschlossen ist.

Im EU-Projekt AlpFRail haben in den vergangenen drei Jahren 17 Partner aus Deutschland, Österreich und Italien im Sinne der Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik nach gesamtheitlichen Betriebslösungen gesucht, um den Alpen querenden Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Gesamtleitung des Projektes lag beim **Logistik-Kompetenz-Zentrum** Prien am Chiemsee (LKZ).

Der **Regionalverband Donau-Iller** hat die Grundlagen für mögliche Pilotrelationen aus den Quell- und Zielräumen Stuttgart/Ulm/Augsburg bis zum Bodensee und den oberitalienischen Wirtschaftsräumen Lombardei und Veneto mit Unterstützung der Süddeutschen Consultants Augsburg analysiert. Hierbei zeigte sich in zahlreichen Gesprächen

mit der verladenden Wirtschaft, dass das Güteraufkommen auf beiden Seiten der Alpen sehr hoch ist. Ein täglicher Shuttlezug Ulm – Mailand und zurück kann ohne Probleme ausgelastet werden.

„Unser Ansatz war, Nachfrage und Angebot endlich zusammen zu bringen“, betont Verbandsdirektor Julian Osswald. Außerdem hätten in der Vergangenheit verschiedene nationale und eisenbahnbetriebliche Zuständigkeiten in den einzelnen Ländern und fehlende Transparenz bei den Anbietern 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“, betonte Osswald.

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 Sattelhängern **Intercontainer-Interfrigo SA** wird diesen Zug als gemeinsames Projekt mit der italienischen **Hannibal S.p.A.**, ein gemeinsames Unternehmen von Trenitalia und Contship Italia S.p.A., 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 ist, und somit die Abfertigung des Zuges bestimmt.

„Die neue Verbindung wird günstige Abfahrtszeiten im Nachtsprung für Container, Wechselbehälter und Sattelaufzieger vom Containerbahnhof Ulm/Dornstadt nach Mailand bieten“, erklärte Enrique Rivas, stellv. Leiter der Business Unit Western Europe von Intercontainer. Von dort bestehen durch das Hannibalnetzwerk 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, Heidenheim, Augsburg, dem Unterallgäu und dem württembergischen Allgäu ihr Interesse bekundet. So gibt es bereits erste Zusagen zur Nutzung des Zuges.

Ein Problem sieht der Regionalverband bei der Abfertigung im stark expandierenden Containerbahnhof Ulm/Dornstadt. Hier müsse sich der Betreiber auf zusätzliche Züge einstellen und dringend die Kapazität erhöhen. Ausserdem fehle eine Südanbindung. Im derzeitigen Betriebszustand müssten alle Züge über den Bahnhof Beimerstetten einfahren. „Der Shuttle Ulm – Melzo ist für uns nur der Anfang der südgehenden Verkehre. 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“, so der Verbandsdirektor.

Ein wesentlicher Schwachpunkt bestehe 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. 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.

„Das Produkt 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“, so Osswald.

Stand: 16.7.2007



intercontainer

Informationen:

[www.icfonline.com](http://www.icfonline.com)

[www.hannibalweb.com](http://www.hannibalweb.com)

## Regionalverband Donau-Ilter

Schwambergerstraße 35  
89073 Ulm  
☎ (0731) 17608-0  
Fax: (0731) 17608-33

E-Mail: sekretariat@rvdi.de  
Homepage: www.rvdi.de

