

Klimafreundlicher Brennertransit auf der Schiene – Beitrag, Lösungen und Herausforderungen

Der Güterverkehr auf der Brennerachse stellt eine zentrale Herausforderung für die Verkehrspolitik im Alpenraum dar. Trotz Bemühungen zur Verlagerung auf die Schiene dominiert der Straßenverkehr weiterhin. Infrastrukturprojekte wie der Brenner-Basistunnel sollen zukünftig zu einer Entlastung beitragen, während gleichzeitig ein erhebliches Wachstum des Transportvolumens prognostiziert wird.

Dabei steht der Güterverkehr vor komplexen Herausforderungen. Während innovative Lösungen wie E-LKW-Shuttles erprobt werden wie beim Testbetrieb zwischen Reischenhart und Bozen zur Umgehung von Nachtfahrsperrern, bleiben Kapazitätsengpässe und wirtschaftliche Faktoren zentrale Themen. Die Fertigstellung des Brenner-Basistunnels verspricht langfristig Entlastung, jedoch sind kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation erforderlich. Eine koordinierte Planung von Infrastrukturprojekten und die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Beteiligten sind entscheidend für eine zukunftsfähige Entwicklung des Güterverkehrs auf dieser wichtigen europäischen Transitroute.

Gegenüber dem Straßenverkehr verursacht die Schiene deutlich weniger Emissionen. Das umfasst nicht nur CO₂, sondern auch Mikroplastik, Feinstaub und andere schädliche Stoffe. Auch mit zunehmender Dekarbonisierung des Straßenverkehrs werden Emissionen jenseits des CO₂ durch die Straße nicht wesentlich verringert werden können.

Aktuelles Verkehrsaufkommen

2023 passierten 2,518 Millionen Lkw den Brenner, ein leichter Rückgang von 2% gegenüber 2022. Durchschnittlich 6.900 Lkw pro Tag an der Zählstelle Brennersee. Insgesamt wurden 2021 54,5 Millionen Tonnen Güter über den Brenner transportiert.

Modal Split und Verlagerungsziel

Aktueller Modal Split: 73% Straße, 27% Schiene (2023). Das Ziel ist weiterhin: Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Vergleich Schweiz: 74% Schiene, 26% Straße - gesetzlich festgelegte Obergrenze von 650.000 Lkw-Transitfahrten pro Jahr.

Infrastruktur und Kapazitäten

- Aktuelle Schienenkapazität: Über 250 Züge pro Tag, mit Potenzial zur Steigerung.
- Begrenzte Kapazitäten auf beiden Verkehrsträgern: Straße: Nachtfahrsperrern, Schiene: Nachtbaufenster
- Brenner-Basistunnel: Eröffnung geplant für 2032. 64 km lang, Kapazität von bis zu 400 Zügen pro Tag.

Herausforderungen und Prognosen

- Prognose: Steigerung des Transportvolumens um 53-95% bis 2030, bis zu 215% bis 2040.
- 29,7% des Schwerlastverkehrs am Brenner nahm 2021 einen Umweg von mindestens 60 km in Kauf.

- Kostendifferenzen bei Mautgebühren machen den Brenner attraktiver als andere Alpenübergänge.

Wirtschaftliche Auswirkungen von Störungen

- Studie der Handelskammer Bozen zur Luegbrücke: Potenzielle Verluste zwischen 174 und 600 Millionen Euro bei Verkehrsbeschränkungen.

Forderungen und Lösungsansätze: Korridorbetrachtung anstatt nationaler Ansätze

- Mengensteigerung in Höhe von ca. 10-15% bei stabiler Betriebssituation
- Belastungsmoratorium, insbesondere bei Trassenpreisen
- Erhöhung Trassenpreisförderung (Trafög) & Abschaffung Stornoentgelte
- Ladungsbezogene Förderung im D nach dem Vorbild AT
- Bessere Abstimmung der Infra-Betreiber auf Brennerachse
- Finanzieller Ausgleich Baunebenkosten durch Auftraggeber (D/A/I)
- Einheitliches Infrastrukturmanagement auf der Brennerachse inkl. einheitlicher Betriebssprache
- Einheitliche und durchgängige Förderung der Verlagerung von Verona bis München („Brenner-Bonus“)
- Digitalisierung und KI-Einsatz:
 - Lok- und Schichtplanung; Bauplanung und Disposition
 - Diagnostik und Wartung (Wagen und Loks)
 - Ladungserkennung und -sortierung
 - Datenerfassung und -analyse
- Mehr Stellflächen für Sattelaufleger in Terminals
- Koordinierte Baustellenplanung: Vermeidung zeitgleicher Streckensperren auf Autobahn und Schiene

Die **Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH**, gegründet im Jahr 2000, ist ein führendes privates Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in München. Das Unternehmen hat sich auf den alpenquerenden Schienengüterverkehr spezialisiert, insbesondere auf der Brenner- und Tauernachse.

Kerngeschäft und Leistungen

- Traktionsleistungen im unbegleiteten kombinierten Verkehr und Wagenladungsverkehr
- Internationale Verkehrsleistungen von und nach Deutschland, Österreich und Italien
- Transport von Gütern wie Stahl, Autos und Bodenaushub
- Kooperationen mit anderen Unternehmen für Transporte in weitere europäische Länder

Unternehmensdaten

- Umsatz 2024: 93 Millionen Euro
- Mitarbeiterzahl: 269 (Stand 2024)
- Wöchentliche Leistung: ca. 100.000 Zugkilometer
- Jährliche Zugfahrten: zw. 12.000 – 15.000 (je nach Marktlage)

Zusätzliche Geschäftsbereiche

- Ausbildungszentrum: Offiziell anerkannt für die Ausbildung von Triebfahrzeugführern (Deutschland & Österreich) mit Angeboten für Aus-, Weiter- und Umschulungen im Eisenbahnbetrieb
- Lokwerkstatt in Kufstein: Eröffnet im März 2020; Leistungen: Instandhaltung von Elektro- und Diesellokomotiven, technische Untersuchungen, Modifikationen und gesetzliche Revisionen

Lokomotion hat sich seit seiner Gründung zu einem bedeutenden Akteur im alpenquerenden Schienengüterverkehr entwickelt und bietet neben seinen Kerndienstleistungen auch spezialisierte Ausbildungs- und Wartungsleistungen an.

Weitere Informationen und Ansprechpartner unter: www.lokomotion-rail.de