RAlpin AG

RoLa braucht politische Unterstützung

René Dancet, Chef des Betreibers der Rollenden Landstrasse zwischen Freiburg i. Br. (Deutschland) und Novara (Italien) RAlpin, fordert Wettbewerbsparität zwischen Strasse und Schiene.

Die Rollende Landstrasse (RoLa) ist kein Auslaufmodell. Dies schon allein deshalb nicht, weil sie einen problemlosen Umstieg im Kombiverkehr ermöglicht. Denn Kunden, die sich dazu entscheiden, müssen weder neue Kooperationen schmieden und Schnittstellen schaffen, noch in spezielle Hardware wie kranbare Sattelauflieger investieren, erläuterte René Dancet, Geschäftsführer der RAlpin AG, am diesjährigen St. Galler Logistikdienstleistungs-Kongress 2008 im Zürcher World Trade Center organisiert vom Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen unter Regie von Ordinarius Prof. Dr. Wolfgang Stölzle. Diese Faktoren stellten für die Rola eine grosse Chance dar. Sollten jedoch widrige Rahmenbedingungen ihr Preis-/Leistungsverhältnis ins Wanken bringen, so kehrten solche Transporte prompt wieder auf die Strasse zurück, so Dancet, und dieses inhärente Geschäftsrisiko bereite ihm Sorgen.

Auf Niederflur-Tragwagen gesetzt

An seinem Unternehmen sind die Bahngesellschaften BLS, Hupac und SBB Cargo mit je 30% sowie Trenitalia mit 10% beteiligt. Es betreibt seit 2001 die RoLa zwischen Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg, Süddeutschland) und Novara (Region Piemont, Norditalien) über die Lötschberg-Simplon-Achse (vgl. S. 47). 2008 beförderte es mit 5375 Zügen zu jeweils etwa 18 Wagen 85 106 Sendungen bei einer Auslastung von 86%.

Die sechsköpfige Firma setzt für den Lkw-Transport achtachsige Niederflurtragwagen ein. Dank ihrer extrem tiefen Bauweise können sie Fahrzeuge mit bis zu 4 m Eckhöhe aufnehmen. Wegen des geringen Raddurchmessers von 36 bis 38 cm - jener normaler Güterwagen bringt es auf das Zweieinhalbfache - verursachen Niederflurtragwagen relativ hohe Beschaffungsund Instandhaltungskosten.

Das europäische Angebot im begleiteten kombinierten Verkehr - es wird gelegentlich als «anachronistisch» verteufelt, da beladene Lkw nebst Fahrern statt nur deren Güter auf die Bahnreise gehen - umfasst elf Verbindungen in Österreich sowie drei in der Schweiz. Frankreichs Pendant, die Autoroute Ferroviaire, ist nach Dancets Interpretation «keine echte RoLa», weil sie auf einer völlig anderen Technologie, dem so genannten Modalohr-Taschenwagen, basiert und die Transporte mehrheitlich unbegleitet, d.h. ohne mitreisende Lkw-Fahrer erfolgen. Bei ihr erfolgt die Be- und Entladung nicht stirnseitig, sondern von der Seite. Ausserdem müssen Zugmaschinen und Sattelauflieger getrennt auf- oder abgeladen werden.

Politische Rahmenbedingungen

Die staatlich forcierte Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Schiene könne dem unbegleiteten und begleiteten Kombiverkehr (UKV/BKV) nur gelingen, wenn entsprechende politische Rahmenbedingungen herrschten und Massnahmen implementiert würden, die Eisenbahnen ihre Kapazitäten steigerten sowie die Wettbewerbsparität zwischen Strasse und Schiene gewährleistet sei, konstatierte Dancet. Drei Massnahmen seien vorrangig notwendig: Ausbau der Infrastrukturen, insbesondere auf dem italienischen Streckenabschnitt zwischen Domodossola und Novara, um Züge mit 25 statt zurzeit maximal 20 Wagen fahren zu können; Erweiterung der Terminalanlagen im Norden und Süden zwecks Betriebsoptimierung und Kapazitätserhöhung; langfristige Garantie des RoLa-Betriebs zur Absicherung von Investitionen in Niederflurtrag- und Begleitwagen sowie Terminals. Trotz aller Optimierungsanstrengungen würden RoLa und UKV «mindestens bis 2018, dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Flachbahn durch den neuen Gotthard-Basistunnel, auf



RAlpin-Chef René Dancet

Die Vorteile der Rollenden Autobahn

Abgesehen davon, dass RoLa-Fahrten eine ökologisch sinnvolle Alternative zur Strasse sind, bringen diese den Kunden auch handfesten Nutzen:

- Sie brauchen keine Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz zu entrichten und sparen Treibstoffkosten.
- · Sie profitieren auf Relationen zwischen zwei EU-Ländern vom Fortfall der Grenzzollformalitäten (Zeitersparnis).
- Sie können das Sonntags-/Nachtfahrverbot für Lkw in der Schweiz umgehen.
- Die Fahrer können ihre Lastwagen an den Terminals direkt auf oder von Niederflurtragwagen fahren. Das nimmt normalerweise 15 bis 20 Minuten in Anspruch. Entsprechend gering sind die Anforderungen an Terminalinfrastrukturen. Sie beschränken sich auf lange, gerade Gleisstränge plus befestigte Be- und Entladezonen.

Abgeltungen angewiesen sein», konzedierte Dancet. «Die Gesamtsumme sollte auf dem aktuellen Niveau belassen werden. Hingegen werde sich die Subvention pro Sendung wegen ihres höheren Aufkommens reduzieren lassen.» Das RoLa-Angebot sei im Kontext des Güterverkehrsgesetzes 2011-2018 auf jährlich 250000 Stellplätze zu erhöhen. Diese Zahl sei realistisch, zumal «bereits 2008 rund 300000 alpenquerende Lastwagen RoLa-tauglich waren». Wilf Seifert

www.ralpin.com