

Wichtiger Umweltpreis für Transportunternehmer

Karl Fischer setzt mit „SIMSSEE-TRANSPORT“ voll auf die Bahn

Hemhof/Untershofen – Gute Ideen hatte Karl Fischer schon immer. Anders als die meisten seiner Mitbewerber setzt der Speditionsunternehmer aus Hemhof seit Jahren fast ausschließlich auf die Bahn. 90 Prozent seines Linienverkehrs nach Italien wickelt Fischers Firma „Simssee-Transport“ kombiniert ab. Nur die Wechselbrücken und Container werden in München auf die Bahn verladen und in Verona oder Mailand wieder abgeholt. Die Lastwagen selbst müssen nicht mehr über den Brenner. Als erster Transportunternehmer hat Fischer dafür den Europäischen Umweltpreis der „Arge Alp“ bekommen.

Karl Fischer übernahm die 1936 vom Großvater gegründete Firma vor 23 Jahren. Standen am Anfang noch Milchtransporte im Mittelpunkt des Geschäfts, wurde später der Güterfernverkehr aufgenommen und schließlich ein Linienverkehr mit festen Zeiten eingerichtet.

Einfach nur Güter von einem Ort zum anderen zu transportieren war Fischer aber nicht genug. „Komplette logistische Lösungen sind die Zukunft“, erkannte der Unternehmer schon recht früh. Daraus entwickelte sich die Ideen mit dem kombinierten Verkehr. Anders als bei der „Rollenden Landstraße“, bei der komplette Lastzüge auf die Bahn verladen werden, kommen beim kombinierten Verkehr nur die Container auf die Schiene. Erst nach der Alpenüberquerung werden sie am Zielort von Lastwagen wieder abgeholt. „Kurze Strecken auf der Straße, lange Strecken auf der Bahn“, lautet Fischers Devise.

Vorangetrieben wurde die Idee durch permanente Staus und Streiks am Brenner in den achtziger Jahren. Als 1989 in Österreich das Nachtfahrverbot eingeführt wurde, fiel die endgültige Entscheidung für den kombinierten Verkehr. Im „Nachtsprung“ läßt sich so der gesamte oberitalienische Raum abdecken. Auch bei der jüngsten Brennerblockade am vergangenen Wochenende hatte Fischer keine Probleme. Seine Güter rollten auf der Schiene, während die Lastzüge der Mitbewerber stehenbleiben mußten. Die Spezialisierung bringt entscheidende Vorteile. Im Vor- und Nachlauf zum Schienenverkehr können zum einen vier Tonnen mehr transportiert werden, zum anderen lassen sich Frachten teilweise lagerfähig machen, da man die Wechselbrücken auch mal auf einem Umschlagbahnhof abstellen kann, wenn der LKW nicht gleich zur Stelle ist. Außerdem ist das System unabhängig von Sonntags- und Nachtfahrverboten und vom Wetter. Daneben ist Gefahrgut auf der Schiene viel sicherer als auf der Straße. Das Bahnsystem ist aber aus zeitlichen und aus preislichen Gründen nicht konkurrenzfähig. Zum einen sei die Bahn 15 Prozent teurer, zum anderen benötigte der Zug von München nach Verona ganze zwölf Stunden, während ein LKW nur neun Stunden unterwegs sei, so Fischer. Wie Don Quichote mit den Windmühlenflügeln hat Fischer schon so manchen Kampf mit der Bahn ausgefochten, auf Schwachstellen hingewiesen und Vorschläge gemacht, wie

man es anders, schneller machen könnte.
Mittlerweile hat seine Hartnäckigkeit
Erfolg: Alle drei Staatsbahnen sitzen an
einem Tisch.

Fischers Anliegen ist es, die Fahrtdauer
zwischen München und Verona zu
halbieren und zwei Züge am Tag fahren zu
lassen. „Damit wäre der Kombiverkehr
endlich auch preislich konkurrenzfähig.“