

Gastkommentar

# 25-m-Lkw ist gut für den Kombinierten Verkehr

Warum ein Plus auf der Straße noch lange kein Minus auf der Schiene bedeutet: Ein Plädoyer.

Von Ralf Jahncke

25 m lange Lastzugkombinationen im Straßengüterfernverkehr: Dieses Thema erhitzt seit geraumer Zeit die Gemüter. Fahrzeughersteller, Lkw-Speditionen und Industrieverbände argumentieren für den Einsatz, Vertreter des Kombinierten Verkehrs (KV), Umwelt- und manche Verkehrsverbände gegen die Zulassung der „Long and Heavy Vehicles“ (LHV). Die Fronten sind verhärtet. Und die Frage, ob ein LHV im Güterverkehr sinnvoll einzusetzen ist, bleibt – auch durch teils widersprüchliche und nicht belegbare Darstellungen – scheinbar unbeantwortet. Aber ist es nicht Antwort genug, wenn so viele Länder solche Last-

zugkombinationen erlauben, ohne dass praktische Probleme auftraten?

Fakt ist, dass ein Lkw mit 25,25 m Länge und einer maximalen Achslast von 8 t nach EU-Richtlinie 96/53 zulässig ist. Nach dieser Vorgabe kann die Verkehrspolitik der Länder im Sinne ihres Leitbildes handeln. Sie kann die Zulassung an weitere Auflagen binden und damit die richtigen Rahmenbedingungen setzen, damit der LHV zur Chance und eben nicht zum Totengräber für den KV wird.

Schon 2007 habe ich in einem DVZ-Interview drei Forderungen formuliert:

1. Jeder LHV muss mit nach DIN oder ISO standardisierten Wechselaufbauten und der nötigen Wechseltechnik ausgestattet sein.

2. Die Verkehre werden beschränkt auf übergeordnete Fernstraßen und deren Anbindung an Güterverkehrszentren sowie auf den Vor- und Nachlauf zu Terminals des KV.

3. Ein LHV soll statt 13,5 Cent pro Kilometer analog zu seiner Länge 20 Cent Maut bezahlen.

Ein LHV könnte dann verschiedene Kombinationen von Wechselaufbauten im Vor- und Nachlauf zum KV transportieren: drei 20-Fuß-Container, einen 7-m- und einen 13,60-m-Wechselbehälter, einen 7-m-Wechselbehälter und einen kranbaren Sattelanhänger.

Damit können bei Ladungen mit Gewichten von bis zu 1 t je Lademeteter – also hochwertigen Gütern, die heute vorwiegend auf der Straße fahren –

50 Prozent der Vor- und Nachlauffahrten eingespart werden. Die Produktivität pro Transportbehälter kann durch die Umlafoptimierung zwischen Speditionslager und KV-Terminal gesteigert werden. Touren mit den unterschiedlichen Transportbehältern werden kombinierbar. Das gebündelte Transportaufkommen des Zuges setzt sich damit im Vor- und Nachlauf auf der Straße fort. Damit können rund 30 Prozent der Vor- und Nachlaufkosten (Beförderung von rund 21 statt 14 Lademetern) oder 11 Prozent der gesamten Transportkosten (ausgehend von 66 Prozent Hauptlaufkosten Schiene inklusive Kranung) im KV eingespart werden.

Schienenangebote werden nicht dadurch attraktiver, dass man die Steige-

rung der ökonomischen Effizienz der Straße – die im Transport mit ökologischer Effizienz gleichzusetzen ist – verhindert, sondern dadurch, dass man sie für den KV nutzbar macht.

Gegner von 25-m-Lkw, so wie er jetzt analog zu meiner Forderung vor einigen Jahren geplant ist, sind insoweit – möglicherweise auch unbewusst – Totengräber einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des KV.

DVZ 25.10.2011



Ralf Jahncke, Vorsitzender des Vorstandes der TransCare AG, Wiesbaden.

■ Fortsetzung von Seite 2

Nur ein System dieser Art schaffe den nötigen Cashflow, der auch Privatinvestoren auf die Schiene locken könne, ist Colle überzeugt.

■ Im Preis einer Verkehrsleistung müssen sich alle tatsächlich anfallenden Kosten wiederfinden, fordert die UIRR – also auch externe Kosten, zum Beispiel für Luftverschmutzung und Lärm, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Unfälle und Staus, Flächenverbrauch und Landschaftszerstörung. Colle: „Ein lobenswerter, leider unverbindlicher Schritt wurde vor kurzem im Rahmen der Eurovignette erreicht. Er entspricht aber nur teilweise den genannten Zielen.“

■ Alle Steuern und Abgaben in Zusammenhang mit Verkehr müssten nutzungsabhängig erhoben werden. Nur so könnten sich die technischen Vorteile und die Produktivität bei der Entscheidung für einen Verkehrsträger durchsetzen.

■ Der Wettbewerb auf dem europäischen Bahnnetz muss vorangebracht werden, unterstreicht die UIRR. Dazu müsse die Schiene entpolitisiert werden; Netz und Betrieb seien zu trennen, der freie Zugang zur Infrastruktur zu regeln und sicherzustellen.

**Problem der Einzelwagen.** Ein Problem hat die UIRR auch mit dem Einzelwagenverkehr der Bahnen. Der werde offenbar künstlich auch durch staatliche Fördermittel am Leben gehalten, moniert Colle. Statt regelmäßig schlecht genutzte Gleisanschlüsse zu finanzieren und zu unterhalten, solle der Staat lieber den viel flexiblen Kombinierten Verkehr unterstützen. „Die UIRR ist überzeugt, dass der Markt allein entscheiden kann, welche Sendungen besser im Einzelwagenverkehr und welche besser im Kombinierten Verkehr aufgehoben sind“, mahnt der UIRR-Präsident – „sobald es eine gerechte Preisgestaltung gibt, in der alle Abgaben inbegriffen sind.“

Geschmeidig setzt sich Colle dann den Bahnhut auf: Es sei doch „im wirtschaftlichen Interesse der Eisenbahnen, die Einzelwagenverkehre darauf zu überprüfen, welche besser für den Kombinierten Verkehr geeignet sind“. Und setzt hinzu: „Dazu ist eine progressive Anpassung nötig, die aus unserer Sicht ziemlich weitgehend sein könnte. Vorausgesetzt, der Gesetzgeber hört auf, Gegebenheiten zu schaffen, die das Konzept des Einzelwagenverkehrs auf künstliche Weise fördern.“ Und weil das sicher ein hochgestecktes Ziel ist, regt die UIRR auch hier eine multidisziplinäre Arbeitsgruppe an, um der Schiene dieses Volumen zu erhalten.

**Kooperation angeboten.** Bringt das Weißbuch also eine Initialzündung für den Kombinierten Verkehr – oder birgt es eher Zündstoff? Die Position der UIRR ist eindeutig: Die Ziele sind richtig ausgewiesen. Um sie zu erreichen, braucht die Kommission aber noch Unterstützung durch die Praktiker. Colle: „Wir bieten ausdrücklich an, gemeinsam Wege zu erarbeiten, damit realistische Lösungen im Sinne des gesamten Verkehrssystems der EU gefunden werden. Ohne den Kombinierten Verkehr wird das nicht gelingen.“

DVZ 25.10.2011

## Das Carrier System, das sich rechnet.

Die vielseitigen Wechselsysteme von KRONE.



IMAGE-RANKING 2011

**Beste Marke**

Anhänger/Aufbauten  
Fuhrparks ab 11 NFZ



8/2011

www.verkehrsrundschau.de

www.krone-trailer.com

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH • Tel.: +49 (0)5951 2 09-0 • info.nfz@krone.de