

„Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen“

Kombinierter Verkehr Ralf Jahncke (TransCare) zur K+P-Studie über 25-m-Lkw



Optimal für den Kombinierten Verkehr? Der 25-m-Lkw ist auch unter Kombi-Protagonisten äußerst umstritten.

Das Beratungshaus Kessel+Partner (K+P) hat kürzlich eine Studie veröffentlicht, wie sich 25-m-Lkw auf den Kombinierten Verkehr (KV) und den Einzelwagenverkehr auf der Schiene auswirken würden (DVZ 24.11.2011, Seite 9). Über die kritischen Ergebnisse der Studie sprach die DVZ mit Ralf Jahncke, Kombi-Insider – und 25-m-Befürworter.

Herr Jahncke, müssen Sie angesichts der Ergebnisse der Studie nicht Ihre Position revidieren, der 25-m-Lkw gefährde den KV nicht, sondern nutze ihm sogar?

Auf keinen Fall! Die Aussage, der 25-m-Lkw gefährde den KV, ist und bleibt eine fehlerhafte Schlussfolgerung. Und dieses Ergebnis taucht immer wieder auf, da man den sinnvollen Einsatz für den KV nicht berücksichtigt: nämlich im Vor- und Nachlauf mit kranbaren Sattelanhängern und 7,45-m-Wechselbrücke.

Der Güterkraftverkehrsverband BGL argumentiert, der Lang-Lkw sei nicht sinnvoll im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr einzusetzen, weil die Kapazität wegen der 44-t-Beschränkung im Vor- und Nachlauf zu den Terminals in Deutschland nicht ausgenutzt werden könne.

Auch hier fehlt das Weiterdenken der Möglichkeiten durch den Lang-Lkw. Wie in der Studie werden Äpfel mit Birnen verglichen. Denn während im reinen Straßenverkehr die Effizienz gegenüber dem KV auf 25,25-m-Basis berechnet wird, sind im Vor- und Nachlauf zum KV auf der Straße immer noch die 18-m-Lkw zugrunde gelegt. Genau hier liegt aber die enorme Effizienzsteigerung für den KV.

Man kann mit dem Lang-Lkw eine 7,45 m lange Wechselbrücke und ei-

nen kranbaren Sattelanhänger zusammen zum/vom Terminal transportieren. Das bedeutet, dass 33,3 Prozent der Vor- und Nachlaufkosten gespart werden, die ja national etwa 40 Prozent und international rund 30 Prozent der Rampe-Rampe-Kosten ausmachen. Damit wird der KV um durchschnittlich insgesamt 12 Prozent günstiger, womit sich der angebliche Verkehrsverlust schon leicht kompensieren lassen müsste.

Wie schätzen Sie die Aussage der Studie ein, im Korridor 2 (NL, B, F, E) drohen dem KV 13 Prozent Aufkommensrückgang, wenn der Lang-Lkw eingeführt würde?

Die Aussage ist falsch. Die Studie schließt Ganzzüge, Relationen unter 200 km, Gefahrgüter und schienenaffine Gütergruppen mit hohem Gewicht aus. Es wird damit ein falsches Bild vom tatsächlich betroffenen Markt vermittelt, da die Studie im Wesentlichen leichte Güter im Einzelwagen untersucht. Diese Verkehre machen aber nur einen kleinen Teil des Gesamtverkehrs auf der Schiene aus.

So klein kann der Anteil doch kaum sein – schließlich nutzen nicht nur Schwergewichte den KV.

Im KV liegt das Durchschnittsgewicht pro Sendung (= Lkw-Äquivalent) bei 23 t Ladung plus 16 t Lkw-Tara – also bei 39 t. Da viele schwere Tankcontainer mit 28 bis 30 t im KV befördert werden, kann der Anteil leichter Sendungen nur ganz gering sein, weil man sonst mathematisch gar nicht mehr auf das hohe Durchschnittsgewicht käme. Tatsächlich fährt kaum noch Stück- oder Expressgut im KV, und auch kein voluminöses leichtes Gut. Der Anteil von Gütern, die bei

angebotenen 20 Lademetern das Maß von 40 t nicht überschreiten, liegt im KV mathematisch bedingt bei etwa 5 Prozent. Mithin können dem KV auch keine 13 Prozent verloren gehen.

Die Studie geht von einem Gesamtgewicht von 44 t für Lang-Lkw aus. Sind damit die Ergebnisse überhaupt für den deutschen Markt relevant, wo im Feldversuch 40 t als Obergrenze vorgegeben werden sollen?

Die Studie rechnet beim Lang-Lkw mit 44 t im reinen Straßenverkehr. Das ist aber falsch, da diese Tonnage nur im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr befördert werden darf.

Ich bin also weiterhin überzeugt, dass der Lang-Lkw auf der Straße weniger Umweltbelastung bedeutet und den Kombinierten Verkehr attraktiver machen wird.

Herr Jahncke, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 8.12.2011

Das Gespräch führte Heinrich Klotz.

Zur Person

Ralf Jahncke

Ralf Jahncke, Jahrgang 1956, studierte Verkehrsbetriebswirtschaft an der Fachhochschule Heilbronn. 1988 wurde er zum Geschäftsführer der Kombiverkehr GmbH & Co. KG bestellt. 1993 gründete er die TransCare AG, ein Beratungsunternehmen für Logistik- und Verkehrskonzepte mit den Schwerpunkten Schiene und Optimierung logistischer Prozessketten.



Foto: TransCare