



»Nicht Giga gegen Kombi, sondern Giga mit Kombi«

Ralf Jahncke, Geschäftsführender Gesellschafter der TransCare AG, zu der Frage, wie sich 25-m-Lkw und Kombiniertes Verkehr vertragen

Die Diskussion um die Einführung des 25-m-Lkw in Deutschland gewinnt an Schärfe und Vielschichtigkeit. Vor allem die Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr sind umstritten. DVZ-Redakteur Heinrich Klotz sprach darüber mit Ralf Jahncke, der sich als Chef des Beratungsunternehmens TransCare und zuvor als Geschäftsführer bei Kombiverkehr schon seit Jahren intensiv mit dem Kombi-Markt beschäftigt.

daraus passt auch auf die jetzige Situation: Ob sich der KV behauptet, hängt vor allem von der Qualität des Angebots ab und nicht vom Preisvor- oder -nachteil des Wettbewerbers Straße.

Unternehmer, die den 25-m-Lkw testen, berichten bereits, diese neue Technik fördere sogar den Einsatz im Kombinierten Verkehr. Was halten Sie davon?

Ich kenne diese Berechnungen noch nicht. Grundsätzlich geht aber dieser Denkanlass in die richtige Richtung: Er führt zu einem Miteinander von KV und Straße, statt das alte Feindbild zu pflegen. Denn Kombiniertes Verkehr ist eine Prozesskette, in der Schiene ebenso steckt wie die Straße und Logistik. Deshalb glaube ich, dass wir im Moment rund um den 25-m-Lkw völlig falsch diskutieren.

Herr Jahncke, die Bundesanstalt für Straßenwesen bescheinigt dem 25-m-Lkw, er sei gut zur Straße und zur Umwelt: Fahrten würden eingespart, die Infrastruktur geschont. Kessel + Partner warnen davor, dass „Giga-Lkw“ zum Mega-Problem würden – für den umweltfreundlichen Kombinierten Verkehr. Welche Position vertreten Sie?

Ich sehe da zunächst einmal eine scheinheilige Diskussion: Die gleiche Branche, die den 25-m-Lkw fördert, um mit dem größeren Fahrzeug Fahrten einzusparen, lässt massenhaft mehr Lkw unter 12 t zu – um Maut einzusparen. Lassen Sie mich mal zuspitzen: Kompensiert die Reduzierung an Fahrten durch den Giga-Liner das Mehr an Fahrten durch 12-t-Lkw?

Wobei das Zulassungsplus bei den 12-Tonnern seit 2003 zwar da ist, die Situation in absoluten Zahlen aber eher entspannt aussieht.

Wie auch immer: Ich stelle erst einmal ein widersprüchliches Handeln der Branche fest, was den Einsatz unterschiedlich schwerer und langer Lkw angeht. Ansonsten stimme ich vielen Ansätzen aus der BASt-Studie zu. Nicht verstehen kann ich die Ergebnisse von Kessel + Partner, dass der Kombinierte Verkehr unter der Einführung von 25-m-Lkw leiden würde. Zwar würde der unmittelbare Wettbewerber Straße erheblich an Effizienz gewinnen. Aber die Schiene hat genug Potenzial, sich auf dieses ganz normale Wettbewerbsgeschehen einzustellen.

Worauf gründen Sie diese Überzeugung?

Der Giga-Liner zielt von seiner gesamten Konzeption vor allem auf Güter, für die der Kombinierte Verkehr sowieso keine Rolle spielt. Der KV ist stark bei Stahl, bei Papier, bei flüssigen Gütern. Das ist aber nicht das Volumen, zu dem ein Giga-Liner besonders gut passt. Ich schätze, dass er höchstens

»Ein 25-m-Lkw müsste statt 13,5 Cent 20 Cent Maut bezahlen«

5 bis 10 Prozent des gegenwärtigen Kombi-Volumens angreifen würde – und keinesfalls so große Mengen, wie das Kessel + Partner befürchten.

Sie könnten das mit Zahlen untermauern?

TransCare hat 2005 eine Studie dazu veröffentlicht, wie sich die Lkw-Maut auf das Kombi-Volumen auswirken würde. Darin gibt es jede Menge interessanter Zahlen. Die Kernausgabe



Diskutieren Sie doch mit. Ihre Argumente?

Die Frage muss lauten: „Wie kann ich den Giga-Liner im Sinne des Kombinierten Verkehrs akzeptieren?“ Oder anders ausgedrückt: Wenn ich sehe, dass ein Zug auf mich zurollt, sollte ich da versuchen, ihn mit der Hand aufzuhalten – oder doch lieber rechtzeitig die Weichen stellen? Ein 25-m-Lkw darf nur kontrolliert in den Markt kommen, und zwar mit Auflagen, die den verkehrspolitisch gewünschten Effekt sichern.

An welche Auflagen denken Sie?

Erste Forderung: Jeder Giga-Liner muss mit nach Din oder Iso standardisierten Wechsellaufbauten und der nötigen Wechseltechnik ausgestattet sein. Dann kann er jederzeit auch kombiniert eingesetzt werden, und die Investitionssicherheit für die Eisenbahntechnik

wäre gegeben, weil nicht kurzfristig wieder auf neue Fahrzeugabmessungen umgestellt werden müsste. Ausgenommen von dieser Auflage wären nur Einheiten für großvolumige Güter, die ohnehin nicht kombi-affin sind.

Zweite Forderung: Der Einsatz der Giga-Liner wird beschränkt auf übergeordnete Fernstraßen – vor allem, um wichtige Hub-Verkehre zu sichern – und auf den Vor- und Nachlauf zu Kombi-Terminals.

Die liegen aber häufig noch so, dass ein 25-m-Lkw sie nicht anfahren kann.

Nach meinem Wissen sind sie immer öfter in die großen Güterverkehrszentren integriert wie in München, Hamburg, Bremen, Berlin oder Köln – und die können sehr wohl erreicht werden. Zudem siedeln sich

Und Sie glauben, das reicht, damit der Disponent den Giga-Liner zum Kombi-Terminal schickt statt auf die Autobahn?

Vielleicht noch nicht ganz. Denn wer sagt denn, dass sich Transporteur und Verladener allein über die Kostensenkung freuen dürfen? Nein: Hier kann der Staat einen Teil des Produktivitätszuwachses über eine höhere Lkw-Maut wieder abgreifen – auf der Schiene kostet ein 2000-t-Zug ja auch mehr als einer, der nur 1000 t befördert. Also: Ein 25-m-Lkw mit 50 Prozent mehr Ladevolumen müsste statt 13,5 Cent pro Kilometer 20 Cent Maut bezahlen – meine dritte Forderung. Werden diese drei Forderungen erfüllt, ist Giga nicht kombi-schädlich. Ganz im Gegenteil: Wir eröffnen der Schiene sogar neue Chancen.

»Jeder Giga-Liner muss mit nach Din oder Iso standardisierten Wechsellaufbauten und der nötigen Wechseltechnik ausgestattet sein«



Bis jetzt hätten Sie eher Produktivitätszuwächse gekappt. Wo genau sehen Sie neue Chancen?

Zum Beispiel beim Stückgut. Nacht für Nacht reisen 30 000 bis 40 000 Behälter mit Paketen und Stückgut durch ganz Deutschland. Gerade mal geschätzte 2 Prozent davon fahren kombiniert – der große Rest geht über die Straße. Angenommen, die Qualität im KV stimmte – ich sagte ja schon, vieles hängt vom Angebot auf der Schiene ab –, dann könnten die Disponenten dank Giga ihre Sendungen um ein Drittel günstiger in Kombi einsteigen und wieder abholen. Und das bei einem Anteil von 30 bis 40 Prozent, den diese Streckenteile bei fast allen deutschen Kombi-Transporten haben. Wenn das keine neue Chance ist!

Offenbar sind Ihre Nachfolger in der Geschäftsführung Kombiverkehr anderer Meinung – und eine Reihe namhafter Fachleute auch.

Ich wundere mich schon ein wenig über diese massive Front gegen die 25-m-Lkw. Warum nicht das Gemeinsame sehen und herausarbeiten? Warum nicht auch die Vorteile für die Supply Chain im intermodalen Verkehr nutzen, die eine neue Technik bringt? Hier werden Straße und Schiene wieder auseinander dividiert, obwohl das für keinen wirklich förderlich ist. Gerade beginnt die Verkehrswirtschaft, das zarte Pflänzchen Kombi ernst zu nehmen – und da zetteln die so eine schädliche Giga-Liner-Diskussion an!

Das zarte Pflänzchen ist immerhin schon fast 40 Jahre alt ...

... aber nie standen die Zeichen für die Bahn so günstig wie heute! Die Maut ist da und wird mit Sicherheit noch steigen, es gibt den Digi-Tacho und erste Fahrverbote wegen der Co₂-Emissionen – die Straße wird teurer. Auf dem deutschen Schienennetz erbringen andererseits Private schon 15 Prozent der Verkehrsleistung – hier beginnt also die Liberalisierung zu greifen. Das Interesse an der Bahn wächst massiv. Und wir sollten alles tun, um diesem Interesse mit dem richtigen Angebot und der nötigen Leistung zu begegnen.

Zurück zum Giga-Liner. Welche Zukunft sehen Sie für diese Technik?

Mit dem Giga-Liner soll ökologischer produziert werden können als mit seinen kleineren Brüdern – haben alle Befürworter ständig hervorgehoben. Wir sollten dieses zweifellos vorhandene Potenzial nicht verschenken. Und wir sollten diesen ökologischen Effekt noch verstärken, indem wir den Kombinierten Verkehr mit den richtigen Fördermaßnahmen stärker mit Giga zusammenbringen – die Stichworte dazu habe ich genannt.

Und den Giga-Liner schon mal in den flächendeckenden Versuch schicken?

Nur, wenn gleichzeitig auch die Auflagen zu Gunsten des Kombinierten Verkehrs umgesetzt werden.

Herr Jahncke, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 20.3.2007 (81/82)

■ Preisbeleg zum 25-m-Lkw Seite 18

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. Von 2000 bis 2001 folgte ein Intermezzo als Vorstandsmitglied bei DLogistics, bevor Jahncke 2002 wieder voll als geschäftsführender Gesellschafter bei TransCare einstieg.