



Eurocombi (Teil 1)

25-m-Kombination mit deutscher Ausnahmegenehmigung im Jahre 2006

Ansichtssachen

Langsam, aber sicher läuft sie aus dem Ruder – die Diskussion über längere und schwerere Lastzugkombinationen – zumindest in Deutschland. In dieser Serie vergleicht der KFZ-Anzeiger die Argumente, die für oder gegen die gar nicht so neuen Kombinationen stehen.

Zugegeben: In der inzwischen europaweit geführten Diskussion über die Roadtrains entwickelt sich Deutschland zum größten Bedenkenträger. Beispielhaft für das geradezu zwanghafte Konstruieren von Gegenargumenten ist die Stellungnahme des Umwelt-Bundesamtes (März 2007): Das Amt konstatiert, ein 25-Meter-Zug sei dann kostendeckend zu betreiben, wenn er eine Auslastung von 77 Prozent besitze. Und dann wird festgestellt: „Der durchschnittliche Auslastungsgrad des LKW-Verkehrs beträgt derzeit rund 64 Prozent des Ladevermögens. Damit bliebe auch der Beitrag der Riesen-LKW zu einem kraftstoffeffizienteren Straßengüterverkehr gering.“ Dazu ist zu bemerken: Der Auslastungsgrad jedes Verkehrsmittels ist in der Regel unter 100 Prozent, nicht zuletzt infolge der Leerfahrtanteile. Das hat aber erst mal nichts mit seinen Kosten und Erlösen zu tun, sondern mit der Art der vereinbarten Frachtzahlung. Die orientiert sich nur beim Massengut an der Tonne. Der überwiegende Teil des Straßengüterverkehrs bewegt sich im Bereich

höherwertigen und zeitkritischen Transportgutes, so dass die gewichtsmäßige Auslastung keine Rolle spielt. Das Argument der UBA kann also zu den Akten.

Meinungen von Experten. Dieter Flege, bei der „Allianz pro Schiene“ als Geschäftsführer tätig, meint (17.04.2007) zum Thema Einführung von Eurocombi: „Eine massive Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße wäre die Folge.“ Nun wird diese Einschätzung auf den ersten Blick gestützt von der Untersuchung der K+P Transport Consultants, die in Zusammenarbeit mit der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) im September 2006 feststellte, „... dass die innovativen Nutzfahrzeuge ... die Position des Güterverkehrs auf der Straße gegenüber seinen Wettbewerbern im Verkehr Straße/Schiene und Straße/Binnenschiffahrt sowohl im Kombinierten Verkehr als auch vermutlich im konventionellen Verkehr deutlich verbessern werden.“ Wie groß der Effekt sein soll, darüber gibt die Untersuchung keine Auskunft. Das liegt unter anderem

darin, dass die als Beispiel herangezogenen Transportentfernungen bei mehr als 500 km beginnen, also dort, wo kombinierter Güterverkehr wirtschaftlich wird.

Die mittlere Transportentfernung im Straßengüterverkehr insgesamt liegt jedoch bei etwa 110 km, im Entfernungsbereich oberhalb 150 km (das BAG differenziert hier noch Nah-, Bezirkszone und Fernverkehr des alten GüKG) bei etwa 390 km. Daraus folgt wiederum, dass der Großteil der Straßengütertransporte schon jetzt aus Kostengründen den kombinierten Güterverkehr gar nicht nutzen kann. Wem die Kostenseite nicht genügt, der kann sich in der Untersuchung von K+P erklären lassen, dass die Preisentwicklung im Straßengüterverkehr in der Regel nichts mit dem Transportaufkommen im Kombiverkehr zu tun hat. Jedenfalls nicht in den Jahren 1992 bis 2005.

Wenn aber die Preiselastizität in der Nachfrage empirisch nicht gegeben ist, ist es immer schwierig, sie modelltheoretisch herbeizuführen. Deswegen kommt K+P „nur“ zu 10 Prozent Marktanteilsverlust durch Eurocombis. Diese Er-



3 x 7,45: zu lang für Germanien

WAB auf Containerchassis: vorderer Tragarm ungeeignet

kenntnis hat dem Verband deutscher Verkehrsbetriebe (VDV) nicht gefallen: Er bemängelt die „vorsichtigen Annahmen“. Damit bleibt aber die pauschale Zuordnung „Eurocombi ist gleich weniger Kombiverkehr“ schlicht unbewiesen. Das Argument der Allianz pro Schiene/VDV kann zu den Akten.

Kein Platz in der City. Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, Stephan Articus, erklärt: „Ausgangspunkt und Ziel des Güterverkehrs sind im Normalfall die Städte. Würden Riesen-LKW zugelassen, kämen auf die Städte gravierende Probleme zu.“ Ein Blick auf die heute gängige Fahrzeugtechnik würde zeigen, dass die Belieferung städtischer Verdichtungsräume heute nach wie vor mit kleinen LKW geschieht. Das gilt vor allem für Sammelgut. Dessen größte Ladeinheit ist in Deutschland in der Regel die 7,45-m-Wechselpritsche, in unseren Nachbarländern der maximal 12-m-Solowagen (circa 10 m Ladelänge) oder der entsprechende City-Sattelanhänger. Der 13,6-m-Sattelanhänger ist heute schon innerstädtisch kaum zu gebrauchen, es sei denn, er wird mit teuren Lenkanlagen bestückt. Mit noch längeren Kombinationen in die Innenstädte zu fahren, ist schon fahr- und fahrzeugtechnisch illusorisch (oder nur mit § 70 StVZO beziehungsweise § 29 Absatz 3 – Ausnahmegenehmigungen). Das will auch keiner. Dies zu unterstellen, wie von dem

in Rede stehenden Hauptgeschäftsführer getan, ist purer Unfug. Zu den Akten.

Hindernisse – hausgemacht. Wer sich etwas länger mit Straßengüterverkehr beschäftigt, den wundern derartige Angriffe

auf die Branche im Grunde nicht. Als einziges Land in Europa leistete sich die BRD 1956 eine Verringerung der Lastzuglänge von 20 auf 14 m und des höchstzulässigen Gesamtgewichts von 40 auf 24 t. Mitten im Wiederaufbau wird die Kapazität des wichtigsten Verkehrsträgers im lokalen Verteilerdienst heruntergesetzt. Glücklicherweise zwingt die EWG vier Jahre später zur Zulassung von 16,5 m und 32 t Zuggewicht, fünf Jahre später zu 18 m und 38 t. Da interveniert der Staat durch eine Tonnenkilometer-Steuer („Leber-Pfennig“) und ein 250 Millionen-DM-Programm zur Subvention von Gleisanschlüssen bei Verladern und Speditoren. Das Ganze ist nach wie vor garniert durch eine Marktzugsregel namens

Güterkraftverkehrsgesetz (von 1952) samt Kontingentierung der Genehmigungen und Tarifpflicht. Explodiert ist das ursprünglich zum Schutz der Güterbahn vor dem LKW gegründete Konzept mit der Wiedervereinigung. Da erhöhte der Genehmigungsverteiler die Zahl der Genehmigungen 1:1 mit der Erhöhung der Kopfzahl der Bevölkerung und inszenierte bis 1993 eine gigantische Überkapazität, die seiner Güterbahn mehr geschadet hat als die vom EU-Gerichtshof dekretierte Gewerbefreiheit im Dienstleistungssektor (1985) je gekonnt hätte: durch den Verfall der Transportpreise, von dem sich die Branche erst heute so langsam erholt.

Deswegen muss man in Deutschland aufpassen, wenn sich in Sachen Ladekapazität beim LKW technisch oder organisatorisch etwas bewegt. Da die alten Werkzeuge der staatlichen Marktbeeinflussung abhanden gekommen sind, muss etwas her, was so aussieht, als sei es eine gesicherte Erkenntnis der Verkehrswissenschaft. Egal, wie hergeholt das Argument sein mag, Hauptsache, es konnte vorgetragen werden. Deswegen kommen wir mit Dingen wie Eurocombi, in Fuhrmanns-Diktion formuliert, nicht aus dem Quark.

FOLKHER BRAUN

Lesen Sie im zweiten Teil mehr zum Thema Eurocombi und Co. – Schwerpunkt: Maße und Gewichte