



IAA 2006: Der Start der Eurocombi-Kampagne verlief eigentlich verheißungsvoll ...

Eurocombi (Teil 7)

Wir wollen es gar nicht so genau wissen ...

Unsere Nachbarn, die mit und ohne Erfahrung mit Euro-EMS-Combis, starren gebannt auf unsere verkehrspolitische Entscheidungsfindung. Das hätten sie sich sparen können.

Im - vorläufig - letzten Teil dieser Serie geht es um solche Fragen wie die, warum ein Verband von Fuhrunternehmern (BGL) in Sachen Eurocombis sehr zurückhaltend und dagegen ein Verband von Verladern (BGA) uneingeschränkt ist. Dann wäre noch zu klären, warum der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) sich zur IAA Nutzfahrzeuge 2006 noch zu einer „Eurocombi-Gala“ hinreißen ließ, um anschließend zu dem Thema nichts mehr vorzubringen. Und schließlich muss geklärt werden, warum der Bundesminister für - unter anderem - Verkehr schon am 13. Sep-

tember weiß, dass er am 9. Oktober auf der Verkehrsminister-Konferenz in Berlin gegen die EMS-Kombinationen beschließen wird. Zugegeben: schon wieder schwere Kost, aber: Innovationen in neue Gütertransport-Techniken kommen nun mal nicht aus Deutschland - das machen schon immer unsere Nachbarn für uns - oder unsere Technik muss auswandern, Stichwort Mobiler. Das ist auch besser so.

BGA und BGL. In seinem Jahresbericht 2006 hat der BGL dem Eurocombi ein paar Seiten gewidmet und vor allem auf nicht unbeträchtliche Investitionskosten

(6x4-Zugmaschinen, Trailer-Lenkssysteme) verwiesen sowie die - damals - unklare Frage der Brückenschäden. Mit anderen Worten: Der Verband der Transportunternehmer ist nur in äußerst engen Grenzen begeistert. Das war übrigens beim 15,65-m-Brückensattel von Krone 1996 auch schon so.

Mit neuen Fahrzeugkonzepten bei den Verladern zu punkten, ist nicht unbedingt ein vordringliches Ziel des BGL. Dazu gibt es auch keinen Grund. Fuhrunternehmer, die noch den Reichskraftwagentarif rechnen können, kennen noch den Absatz in den „Vorschriften für die

Frachtberechnung“, der sich da Teilladungserklärung nannte. Das war eine tariflich sanktionierte Methode, Komplettladungen auf dem Lastzug zu Ladungsteilen umzutarifieren, obwohl die offizielle 26-t-Ladung gar nicht auf einen Lastzug passte. Auf den Frachtbriefen stand damals für die Tarifkontrolleure immer „Teilladungserklärung ... Rest folgt“. Nun kann man sich vorstellen, was bei den Frachtraten passiert, wenn die Verladerverbände erklären würden, alle Ladungen wären jetzt 39-t-Eurocombi-Ladungen. Und die üblichen 26 Tonnen sind nur eine Teilpartie. Deswegen kann man vom Fuhrunternehmerverband in Deutschland nicht erwarten, dass er beim Stichwort Eurocombi in Begeisterung ausbricht, ganz anders als die Kollegen vom TLN in den Niederlanden.

Sieht man sich die erste Stellungnahme des BGA (Bundesverband Groß- und Einzelhandel) an, so ist sie an Dürftigkeit nicht zu überbieten: Das 360-Grad-Kreisringproblem wird zur 90-Grad-Abbiege-

Der Bundesverkehrsminister wird im Oktober - 16 Millionen ADAC-Mitgliedern und anderen vorsehend gehorsam und politisch korrekt - den Eurocombi in Deutschland begraben.

idylle verkürzt, dazu wird auf der Grafik linksherum abgebogen. Der Radius ist logischerweise größer. Das 25-Prozent-Antriebsachslast-Problem kommt erst gar nicht vor, die EBS-Bremsenfrage auch nicht. Und als „Wegfahrsperrung“ missverstehen der BGA die Traktionshilfe beim Schleppachser. Auch die Rede des Vorsitzenden der Verkehrsausschusses beim BGA, Gerhard Riemann, (Februar 2007 in Berlin) zum LZW-Test in den Niederlanden kann man auf einen Satz reduzieren: „Das Gesamteinsparpotenzial (bezogen auf Nutzlast und Kosten) wird mit 25 Prozent pro Tonnenkilometer beziffert.“ Nur darum geht es Leuten, die derzeit auf dem Frachten-Spotmarkt bis zu 40 Prozent mehr zahlen müssen als vor zwei Jahren. Da kann man schon mal ein paar Details

zum Eurocombi hinten anstellen, frei nach der Devise „... Rest folgt“.

Der VDA und die Motorfraktion. Man hätte ja vielleicht nach der IAA Nutzfahrzeuge 2006 daran gehen können, die zahlreichen Vorarbeiten und Erkenntnisse in Sachen längerer Zugkombinationen rund um den Globus aufzuarbeiten, um der Öffentlichkeit mehr Fakten zu liefern. Es ist ja beispielsweise nicht so, dass nur die BASt weltweit die einzigen Untersuchungen über Brücken anstellt. In den Niederlanden ist gerade vom Ingenieurbüro Orangewoud eine Untersuchung vorgestellt worden, die herausgefunden hat, dass längere und schwerere Lastzüge sich auf den Brückenbestand positiv auswirken. Können die Niederländer



Von Anfang an stieß der Eurocombi, als „Gigaliner“ geboren, auf riesiges Medieninteresse.

nicht rechnen? Messen die falsch? Die schwedischen Nutzfahrzeughersteller untersuchen das Thema schon seit gut 40 Jahren und haben demzufolge in Europa einen ordentlichen Wissensvorsprung.

Aber: Das sind keine VDA-Mitglieder. Die fragt hier deswegen wohl auch keiner. Allein der Bundesverband der Deutschen Industrie kam vor zwei Jahren schon auf die Idee, man solle mal eine Expertenanhörung im Bundestag veranstalten. Diese Veranstaltung hat es nie gegeben, weshalb man wohl von den verkehrspolitisch und – sonstwie ständig – Sprechenden der Parteien bisher fast durchweg nur Versatzstücke aus der „ADAC-Motorwelt“ (etwa Nr.9/2007, S.16) zu hören bekommt. Gerade mal ein 60-t-Eurocombi fährt von Stuttgart-Untertürkheim nach Sindelfingen, gerade drei 46-t-Eurocombis wurden in Niedersachsen im Probebetrieb eingesetzt, 13 Züge sollen es im ganzen Land sein. Daraus will jemand Schlussfolgerungen ziehen?

Vom Institut für Verkehrswirtschaft der Universität Hannover gibt es tatsächlich eine „Auswertung des niedersächsischen Modellversuchs zum Einsatz von

Gigalinern“ (August 2007), da geht es – sage und schreibe – genau um die drei Lastzugkombinationen. Vielleicht gibt es in Niedersachsen niemanden, der auch die niederländische Sprache beherrscht und die zahlreichen dortigen Studien zu den LZV – immerhin über 100 Züge und über zwei Jahre unterwegs – übersetzen könnte. Vielleicht muss in Deutschland das sprichwörtliche verkehrspolitische Rad immer aufs Neue erfunden werden, auch wenn die Datenbasis dürftig ist.

Warum holt sich niemand den Sachverstand aus den Nachbarländern? Ganz einfach: Wir wollen es ja auch nicht so genau wissen.

Die Gegner. Großes Lob zollen muss man den Gegnern des Eurocombis, Automobilclubs und Bahnprotagonisten, allen voran der „Allianz pro Schiene“. Nun ist es ja von den Verkehrsanteilen so, dass die Güterbahn mit rund 17 Prozent Marktanteil gegen 70 Prozent des LKW-Verkehrs der kleinere Partner ist. In der öffentlichen Diskussion ist es aber so, als ob der Schwanz mit dem Hund wedelt. Neidlos muss der Beobachter den Eurocombi-Gegnern zugestehen, dass sie mit einem publizistischen Feuerwerk das Land überzogen haben, gekonnt gemacht, immer schön an die „german angst“ appellierend. Die verbreiteten Inhalte strotzen zwar nur so vor Fehlern und gezielter Desinformation. Das macht aber nichts, denn: Da war und ist kein Widerspruch, von keiner Seite. Gewonnen ist

gewonnen. Der Bundesverkehrsminister wird im Oktober – 16 Millionen ADAC-Mitgliedern und anderen vorausseilend gehorsam und politisch korrekt – den Eurocombi in Deutschland begraben.

Und weiter? Ganz einfach. In den Ländern der EU wird das Lastzugkombinationen-Konzept mit Sicherheit Schritt für Schritt eingeführt. Irgendwann wird ND, das größte Logistikunternehmen in Europa mit eigenem Fuhrpark – das mit der roten Vereinsfarbe aus Frankreich – den dortigen politischen Kreisen das EMS-Konzept schmackhaft gemacht haben. European Modular System heißt es dort wie in Skandinavien, weil es ja um die Versendung von Ladungsträger-Modulen geht auf allen verfügbaren Verkehrssystemen und nicht deutsch „Eurocombi“. Wenn wir dann hierzulande irgendwann festgestellt haben werden, dass die Länder um uns herum einen massiven transportlogistischen Vorteil sich erarbeitet haben, werden wir froh und dankbar sein, wenn der Kleine aus Paris mit dem Kärcher (wofür er bekannt ist) bei uns vorbeikommt, um unseren Verantwortlichen die verkehrspolitischen Generalbedenken wegzuspülen.

Dann sind unsere Verkehrspolitiker wenigstens „nicht dran schuld“, denn dann ist es ja die Generaldirektion Verkehr bei der Europäischen Union. Für die können wir nichts. Aber selber können wir auch nichts, jedenfalls nicht Eurocombi.

FOLKHER BRAUN

**Jetzt neu unter
www.kfz-anzeiger.com:
Forum Eurocombi**

- Alles über den Eurocombi.
- Die wichtigsten Entwicklungen seit Herbst 2006.
- Die komplette Serie von Folkher Braun.
- Diskutieren im Eurocombi-Forum.