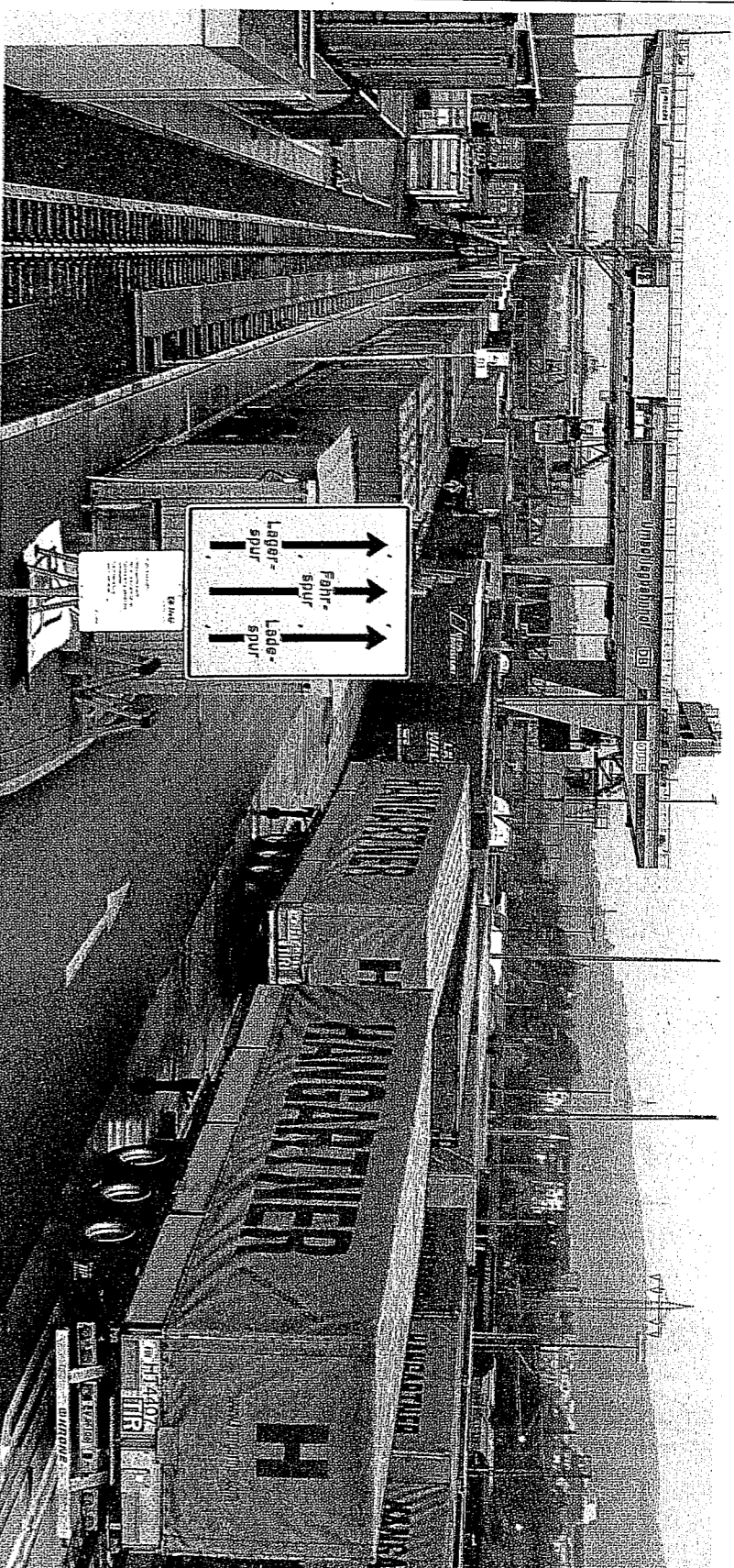


# Vom 60-Tonner überrollt

## KOMBINIRTER VERKEHR Gutachten lässt kein gutes Haar am Gigaaliner



Hochbetrieb im Terminal (hier in Basel-Weil): Das könnte bald anders aussehen, wenn die Straße mit Hilfe des Gesetzgebers einen Produktivitätssprung machen würde.

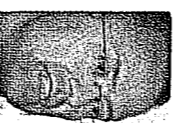
Von Heinrich Klotz

Überlange oder -schwere Lkw schaden der Straße selbst und richten insbesondere beim kombinierten Verkehr verheerende Schäden an. Das ist die Kernaussage eines Gutachtens, das TIM-Consult jetzt in Frankfurt/Main vorstellt. Auftraggeber: Kombiverkehr.

„Die Wechselwirkung mit anderen Verkehrsträgern hat bei der Gigaaliner-Diskussion bisher niemand beachtet“, kritisiert Armin Riedl, Geschäftsführer des deutschen Kombi-Operateurs Kombiverkehr. Und weil Kombiverkehr mehr als die meisten anderen Unternehmen unter dem Produktivitätsschub leiden würde, den der Lkw mit 25,25 m Länge oder 60 t Gesamtgewicht erhalte, haben Riedl und sein Mitgeschäftsführer Robert Breuhahn ein Gutachten in Auftrag gegeben (DVZ 7.9.2006).

Was Gutachter Björn Klippel von TIM Consult dann am vergangenen Dienstag in Frankfurt/Main präsentierte, hat aber selbst Riedl überrascht: „Die vordergründige Einsparung von Lkw-Fahrten durch den Gigaaliner wird durch Rückverlagerung von Schienengüterverkehren kompensiert und führt zu Mehrverkehr auf den Fernstraßen.“ Im ausgewählten Markt würden die Fernverkehrsstraßen nicht entlastet – im Gegenteil: „Die Lkw-Fahrten würden um 24 Prozent ansteigen.“

**Volumen gefährdet.** Bis zu 55 Prozent des derzeitigen Volumens im kombinierten Verkehr Deutschlands könnten gefährdet sein, hat Gutach-



»Der Markt wird die Gelegenheit in vollem Umfang nutzen«  
Björn Klippel, TIM Consult

ter Klippel errechnet. Das sind Sendungen, die direkt auf den günstigsten Gigaaliner gehen. Das sind aber auch Sendungen, deren Transport für Kombiverkehr unwirtschaftlich wird, weil den Zügen das Kernvolumen abhanden kommt. Am Ende, fürchtet Riedl, droht der kombinierte Verkehr auf das zurückzufallen, was er ganz zu Anfang einmal war: „Er erfüllt nur noch eine reine Brückenfunktion, in diesem Falle zwischen Gigaaliner-Routen.“

**25 Prozent produktiver.** 388 Haus-Haus-Verbindungen hat TIM Consult untersucht, auf 28 Kernrouten des europäischen kombinierten Verkehrs. Sie haben in aller Regel nur einen geringen Kostenvorteil gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr und sind damit extrem wetbewissensibel.

Gewinnt der Lkw bis zu 25 Prozent Produktivität (das hat Klippel für Gigaaliner-Konzepte unterstellt), wird der Markt auf den Kopf gestellt. Und zwar selbst unter der – für Gigaaliner schlechtesten – Annahme, dass die Riesen-Trucks nur für Fernverkehre in Deutschland, den Benelux-Staaten sowie Skandinavien zugelassen würden. Gäbe es eine europaweite Zulassung, und dürften „Gigas“ auch in die Fläche, sähe alles noch viel schlimmer aus.

Je nach Markt würden Gigaaliner unterschiedlich stark auf Kombi-Verkehr durchschlagen, erwartet TIM. Für Deutschland heißt das:

- Nationale Containerverkehre minus 44 Prozent
  - Internationale Containerverkehre minus 17 Prozent
  - Nationale kontinentale Verkehre minus 27 Prozent
  - Internationale kontinentale Verkehre (der Kernmarkt Kombiverkehrs) minus 91 Prozent.
- Wie schnell solche Szenarien Wirklichkeit werden könnten, darauf will sich Klippel nicht festlegen – „dieser Effekt tritt nicht bereits morgen ein“. Aber: „Wenn Sie dem Markt die Gelegenheit geben, wird er sie in vollem Umfang nutzen.“
- Dass auch andere Verkehrsträger massiv von einem Giga-Konzept auf der Straße betroffen wären, hat Klippel in seinem Gutachten nicht weiter untersucht. Wie die Kombiverkehr-Geschäftsführung ist aber auch er sicher, dass der konventionelle Wagenladungsverkehr auf der Schiene ebenso bluten müsste wie die Binnenschifffahrt.

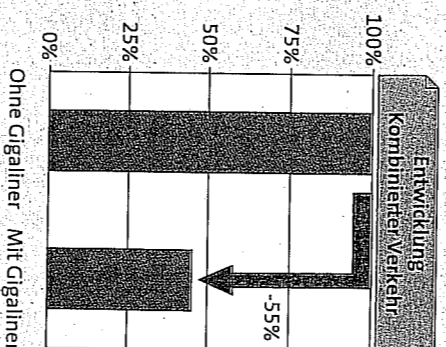


»Rückverlagerung führt zu Mehrverkehr auf den Fernstraßen«  
Armin Riedl, Geschäftsführer Kombiverkehr

Giga-Konzept heikel, schreibt Klippel. In einer reinen Straßenbetrachtung nämlich ergebe sich zwar eine Entlastung im Fernverkehr, dafür aber eine stärkere Belastung im Nahverkehr: Schließlich müssen irgendwo Wechsellpunkte eingerichtet werden, an denen die „Langen Jungs“ in nahverkehrstaugliche Einheiten aufgeteilt würden. Die führen dann erst einmal zu unerwünschten Pendelfahrten kleinerer Einheiten mit Versender und Empfänger.

gere Einheiten auch längere Waggons brauchen – und die passen nicht mehr durch die Kurvenradien des europäischen Bahnnetzes.

Und Brüssel? Eine europäische Lösung für den Super-Truck ist derzeit noch nicht in Sicht, untertreibt der Generaldirektor der internationalen Kombi-Vereinigung UIRR, Rudy Colle: „Die Generaldirektion Verkehr will die Richtlinie 96/53 EG eigentlich nicht ändern, in der die Lkw-Maße festgelegt sind.“ Aber er weiß auch: „Der



- Kernaussagen**
- Kostensenkung Lkw 20 – 25 %
  - Massive Veränderung der Wettbewerbsposition der Verkehrsträger
  - Verlagerung von 55 % des kombinierten Verkehrs auf die Straße
  - Anstieg des Lkw-Verkehrs im ausgewählten Markt

Quelle: TIM Consult

Druck der Lobby-Verbände wächst. „Aus Kombi-Sicht jedenfalls werde die UIRR dagegen halten – „auch und gerade mit wissenschaftlicher Unterstützung.“

Biner der aufmerksamsten Beobachter und rühmtesten Akteure in Sachen „Giga“ jedenfalls dürfte Kombiverkehr sein. Denn Europas größter Kombi-Operateur mit Sitz im klassischen Transitland Deutschland droht unter die Räder zu kommen. Noch einmal Riedl: „Mit unserem breiteren fächerteren Angebot könnten wir unter solchen Bedingungen nicht mehr bestehen.“

DVZ 12.9.2006  
www.kombiverkehr.de

### Die Studie

„Analyse der Auswirkungen der Einführung des Gigaaliner auf den Wettbewerb zwischen Straße und kombinierten Verkehr“. So hat TIM Consult die Studie überschrieben. Für 388 konkrete Haus-Haus-Verbindungen auf 28 Kernrelationen im kombinierten Verkehr Europas wird untersucht, wie sich die Zulassungslängere (bis 25,25 m) oder schwererer (bis 60 t) Lkw auf den Kombi-Markt auswirken würde. Dabei geht das Gutachten davon aus, dass eine Zulassung zunächst nur in Deutschland, Skandinavien und dem Benelux-Raum gelten würde – und auch nur für den Fernverkehr.

Die Studie kann per E-Mail bei Kombiverkehr angefordert werden.  
DVZ 12.9.2006 (K)  
swectwerth@kombiverkehr.de

Nahliegend wäre die Empfehlung an die Schiene, auf einen möglichen

Produktivitätszuwachs der Straße mit längeren Zügen zu reagieren. „Dieser Weg aber ist leider versperrt“, betont

Praktiker Riedl. Schließlich müssten Güterzüge immer wieder auf Warten verkehrt vorbei zu lassen – und das passen nur Züge mit höchstens 700 m Länge hinein.

Gleiches gilt auch für die Waggontechnik: Mit 13,60 m langen Trailern ist hier eine Obergrenze für den Schienentransport erreicht, weil län-

### Kombiverkehr fordert:

- Beibehaltung der gegenwärtigen Maße und Gewichte für Lkw gemäß EG-Richtlinie 96/53
- Keine weiteren Ausnahmegenehmigungen für Gigaaliner-Lkw
- Umgehende verkehrspolitische Entscheidung zur Wiederherstellung von Planbarkeit und Investitionssicherheit
- Optimierung der Verkehrsinfrastruktur und Stärkung des Logistikstandorts durch Förderung der intermodalität und Erarbeitung des alle Verkehrsträger umfassenden Masterplans „Güterverkehr und Logistik“

DVZ 12.9.2006 (K)