



FOTOS: KRONE, JANNIS KEIL

Bei 14,90 m ist Schluss: Längere Trailer könnten auf der Schiene nur transportiert werden, wenn Tragwagen ausgetauscht und alle Streckenprofile in Europa überprüft würden.

Nachgefragt

„Die Leistung muss stimmen“



Ralf Jahncke

Herr Jahncke, Sie schlagen einen 1,5-fachen Mautsatz für Lang-LKW vor. Wie passt die Forderung dazu, dass sich die Eisenbahnen selbst helfen sollen?
Auf die Höhe der Maut haben die Eisenbahnen natürlich keinen Einfluss. Die Eisenbahnen sollten sich aber nicht um die Bedingungen des Wettbewerbs, sondern um sich selbst kümmern. Bei der 1,5-fachen Ladelänge eines LKW ist der 1,5-fache Mautsatz durchaus angebracht.

Sie empfehlen den Bahnen den Einsatz moderner Technik. Denen aber fehlt das Geld für Investitionen. Wie können sich die Unternehmen helfen?

Der nicht operative Personalbestand bei der DB ist dreimal höher als beispielsweise der von Genesee & Wyoming oder anderen Privatbahnen. Und statt viel Geld für den Tausch von Bremssohlen auszugeben, könnten die Bahnen gleich in Waggonen aus Verbundstoff mit 40 Prozent weniger Gewicht, elektropneumatischer Bremse, elektrischem Zugschluss und Mittelpufferkupplung investieren. Das spart Geld. Zudem sind Kredite im Moment billig.

Die Forderung nach Reduktion der Trassenpreise halten Sie für vollständig falsch. Ist es nicht so, dass in EU-Mitgliedstaaten mit niedrigen Trassenpreisen für den Güterverkehr die Transportleistung der Schiene zunimmt?

Bahnen, die marktorientierte Angebote machen, florieren. Menschen, die den Wettbewerb annehmen, Ideen haben, mutig investieren, gewinnen Marktanteile. Es gibt keinen nachweisbaren Zusammenhang zwischen Trassenpreisen und Mengen. Vor rund zehn Jahren wurden die Trassenpreise aufgrund einer Transcare-Studie halbiert, so dass sie dem LKW-Äquivalent entsprachen. Trotzdem hat die Schiene kaum Anteile gewonnen.

Die Schweiz sehen Sie als Vorbild, weil SBB Cargo im zeit- und qualitätssensiblen Systemverkehr einen Marktanteil von 20 Prozent hat. Aber in der Schweiz gibt es ein Nachtfahrverbot für LKW.

Das Nachtfahrverbot in der Schweiz gilt von 22 bis 5 Uhr. Der Systemverkehr hat eine Durchschnittsentfernung von 130 km, die zwischen 19 und 22 Uhr beziehungsweise 5 und 8 Uhr spielend bewältigt werden könnte. Umgekehrt führt die schlechte Tagesauslastung der LKW wegen des Nachtfahrverbotes zu höheren Kostenumlagen auf den Vor- und Nachlauf. Trotzdem liegt der Marktanteil viel höher, weil die Leistung stimmt. Es besteht die große Gefahr, dass die Straße die Schiene auch aus Umweltsichtpunkten abhängig. (ici)

Bahnen müssen sich selbst helfen

Der Lang-LKW könnte den Kombinierten Verkehr beflügeln - wenn die Politik die richtigen Rahmenbedingungen setzt und die Schiene ihre Schwächen endlich konsequent angeht

Von Ralf Jahncke

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) hat im November 2016 ihren Abschlussbericht zum Feldversuch mit Lang-LKW vorgelegt. Damit soll der Weg für den flächendeckenden Einsatz frei gemacht werden. Ein Hauptargument ist insbesondere die Einschätzung der Bast, dass der Lang-LKW - zumindest unter den bisherigen Bedingungen - nicht nennenswert dazu geführt hat, dass Verkehre von Schiene und Binnenschiff auf die Straße verlagert wurden. Wie auch, beim Piloteinsatz von nur wenigen Fahrzeugen?

Vielmehr stellt sich die Frage, ob bei einem flächendeckenden Einsatz von Lang-LKW die Schiene Marktanteile verliert. Hier hat Transcare schon vor Jahren klare Ergebnisse präsentiert und daraus Rahmenbedingungen für den Lang-LKW formuliert, damit dieser der Schiene nicht nur nicht schadet, sondern sogar nützt. Dazu müssen folgende Regeln gelten:

- Das zulässige Gesamtgewicht darf im Straßengüterverkehr wie bei allen LKW weiterhin nur 40 t betragen. Im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr hingegen muss diese Grenze von bisher 44 auf 50 t angehoben werden. Durch die zusätzliche Achse dieser Fahrzeuge bedeutet das keine Mehrbelastung der Zu- und Ablaufwege zu den Terminals des Kombinierten Verkehrs.

- Der Lang-LKW muss ausnahmslos in Wechseltechnik gebaut sein. Seine Behälter und Trailer müssen also abnehm- und kranbar sein.

- Lang-LKW müssen im Straßenverkehr die 1,5-fache Maut gegenüber einem LKW bisheriger Länge (18,36 m Gliederzug/16,50 m Sattelzug) bezahlen.

Dies alles führt zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs. Im Vor- und Nachlauf zu und von den Umschlagterminals können 50 Prozent mehr Ladelänge transportiert werden. Weil die Kosten des Vor- und

Nachlaufs anteilig sehr hoch sind, sinken die gesamten Transportkosten im Kombinierten Verkehr damit um 13 bis 22 Prozent - abhängig von der Länge des Gesamttransports (siehe Balkengrafiken unten).

Die jetzt durch die kalte Küche geforderte Verlängerung von Sattelauflegern über die Abmessungen des bereits verlängerten Eurotrailers hinaus ist hingegen strikt abzulehnen: Diese Einheiten passen nicht auf die gängigen Taschenwagen und müssten daher immer auf der Straße transportiert werden.

Bahn profitiert nicht von LKW-Maut
Seit Einführung der Maut für LKW auf bundesdeutschen Fernstraßen im Januar 2005 ist der erhoffte Verlagerungseffekt auf die Schiene erwartungsgemäß ausgeblieben. Transcare hat schon 2006 in einer Studie ermittelt, dass selbst eine Erhöhung der Maut auf 1 EUR je LKW-Kilometer kaum dazu führen würde, dass Transporte auf die Schiene verlagert werden - und selbst dann nur in einer Größenordnung von 1 bis 2 Prozent der untersuchten Mengen.

Um Verkehre in nennenswertem Umfang auf die Schiene zu bringen,

ist die Qualität der Transporte im Sinne von Zuverlässigkeit, Flexibilität und Beförderungszeit viel wichtiger. Nur so kann die Schiene bei den aktuellen Gegebenheiten ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße behaupten.

Die künftigen Entwicklungsoptionen der Digitalisierung und die Fortschritte im Bereich der E-Mobilität werden zusätzliche Skaleneffekte und Argumente für die Straße liefern. So ist es durchaus realistisch, dass in 15 Jahren fünf E-LKW, mit nur einem Fahrer besetzt, im Platooning emissionsfrei auf der Langstrecke zwischen LKW-Servicestationen auf der Autobahn fahren werden.

Keine Selbstoptimierung

Die Bahnen müssen sich auf dieses Szenario einstellen und sich selbst helfen. Die Forderung, Trassengebühren zu reduzieren oder gar ganz abzuschaffen, ist der vollständig falsche Ansatz - Infrastruktur muss nutzungsabhängig bezahlt werden. Vielmehr sollten Bahnen dazu angehalten werden, wirtschaftlich tragfähige Konzepte nach Anforderungen ihrer Kunden zu entwickeln,

statt sich selbst zu optimieren. Dazu ist es zwingend notwendig, dass:

- branchenfokussiert aus einer Hand produziert und vertrieben wird;
- moderne Technik die Prozesse schlanker werden lässt und die Produktionskosten drastisch reduziert werden (beispielsweise durch deutlich einfacheres und sichereres Rangieren mit der elektronischen Mittelpufferkupplung);
- Waggonen in Leichtbauweise eingesetzt werden;
- dieses Equipment universal eingesetzt werden kann, um Auslastungsraten und Verfügbarkeiten zu erhöhen und gleichzeitig Wartungskosten zu senken (das bedeutet vor allem die Trennung von Waggonunter- und Waggonaufbau);
- Verantwortung entlang der gesamten Transportkette übernommen wird. Große Spediteure fahren heute bereits ihre Züge vollständig in Eigenregie, um diese Qualität zu gewährleisten.

Schweiz als Vorbild

Die Schweiz macht vor, wie eine effiziente Bahn heute organisiert werden kann. Bei einer durchschnittlichen Entfernung von 130 km im Systemverkehr (im Vergleich zu etwa 325 km in Deutschland) haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einen Marktanteil von 20 Prozent in diesem zeit- und qualitätssensiblen Markt erreicht. In Deutschland fährt nicht mal 1 Prozent des immens großen Stückgutvolumens auf der Schiene. Seit dem Fahrplanwechsel zum 11. Dezember wird sogar ein vollständiger Taktfahrplan mit mehreren Abfahrten täglich angeboten.

Das Potenzial ist also da, um auch in Deutschland einen wirtschaftlichen Eisenbahnverkehr anzubieten - wenn das Management stimmt. (kl)

MEINUNG SEITE 2

Ralf Jahncke ist geschäftsführender Gesellschafter der Transcare GmbH, Wiesbaden.

Kombinierter Verkehr profitiert vom Lang-LKW

Die Kosten pro Wechselbehälter sinken

