

Gibt es ein Miteinander von Lang-LKW und Kombiniertem Verkehr?

Von Ralf-Charley Schultze

Das Konzept von Nutzfahrzeugen, die länger und schwerer sind als auf den Straßen des europäischen Kontinents eigentlich erlaubt, wurde in Skandinavien schon 1970 entwickelt - also lange vor dem Beitritt dieser Länder zur Europäischen Union. Diese Fahrzeuge, bis zu 25 m lang und schwerer als die ansonsten in Europa zugelassenen 40 oder 44 t Bruttogewicht, wurden ursprünglich erfunden, um entlegene Gegenden in den großen, dünn besiedelten Ländern besser versorgen zu können.

Während in Schweden, Finnland oder Norwegen die zugelassenen LKW immer länger und schwerer wurden - bis hin zu den aktuellen 60 t und den 25,25 m langen Einheiten -, entwickelte der Rest des Kontinents mit seiner viel höheren Bevölkerungsdichte eine völlig andere Strategie. Statt immer robustere Autobahnen zu bauen, um der schweren Achslast der Lang-LKW standzuhalten, wurde in Eisenbahninfrastruktur investiert - in der Hoffnung, damit den Güterverkehr auf der Schiene zu fördern.

1970 wurde jede dritte Tonne im Güterverkehr der Europäischen Union auf der Schiene transportiert; zuvor war der Anteil sogar noch höher. Dieser Marktanteil halbierte sich in den folgenden Jahrzehnten. Gründe hierfür waren technologische Veränderungen, wirtschaftliche und strukturelle Anpassungen in der Produktion und nicht zuletzt auch Preisentwicklungen auf Schiene und Straße. Gleichzeitig sorgte die dynamische Expansion des Welthandels für ein exponentielles Wachstum des Güterverkehrs.

KV überzeugt immer mehr Verlagerer

Die Schiene reagierte darauf mit der systematischen Entwicklung Kombinierten Verkehrs (KV). Heute sind bereits zwei von fünf Güterzügen in Europa im Kombinierten Verkehr unterwegs - mit einem durchschnittlichen Sendungsgewicht von weit über 20 t. Das KV-System ist außerdem eine Antwort auf schrumpfende Schienennetze, die ständig zurückgehende Zahl von Anschlussgleisen und nicht zuletzt auch die mangelnde Trassenverfügbarkeit für Ganzzüge, die meistens aus Wagengruppen gebildet werden. Immer mehr europäische Verlagerer setzen auf den KV, insbesondere bei Distanzen über 300 km.

Das 21. Jahrhundert hat das Umweltbewusstsein verstärkt. Emissionen von Kohlendioxid, Stickstoff oder Schwefel müssen eingedämmt werden. Jeder Verkehrsträger - Straße, Schiene, Binnenschifffahrt, Hochseeschifffahrt, Luftfahrt - hat damit begonnen, seine eigenen Programme zu entwickeln, um diesen Herausforderungen zu begegnen.

Der Schienengüterverkehr setzt auf Elektrifizierung, neue nachhaltige Methoden der Energiegewinnung und längere und schwerere Züge. Beim LKW wurden signifikante Verbesserungen in der Motorentechnologie erreicht. Die heutigen Fahrzeuge sind leistungsstärker, verbrauchen weniger Kraftstoff und sind weniger umweltschädlich als ihre Vorgänger. Und: Sie wurden länger und länger.

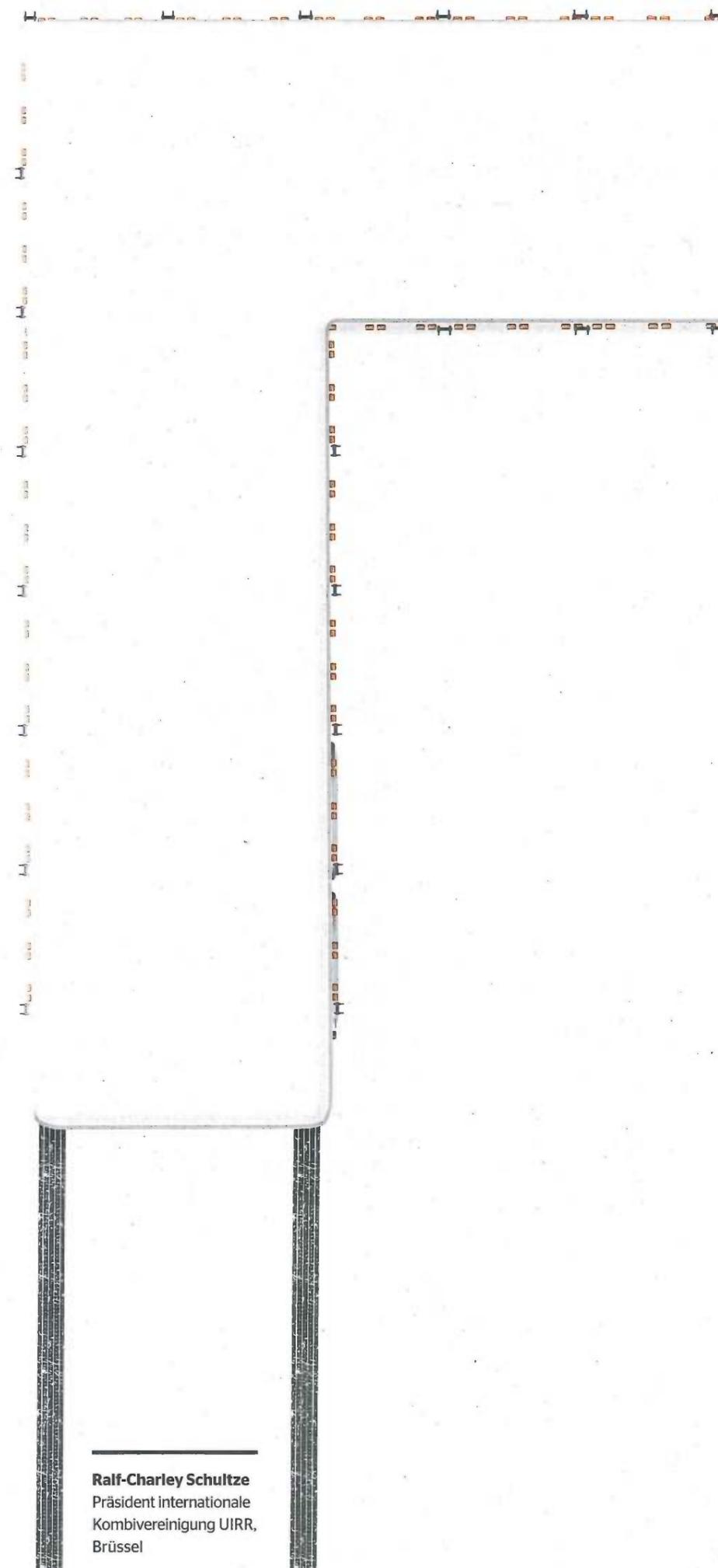
Nichts gegen Innovationen ...

Gegen Innovationen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Erforderlich ist aber eine verlässliche Rahmengesetzgebung mit klaren und nachhaltigen Vorgaben, die sich nicht ständig wieder verändern. Deshalb hat die EU auch eine generelle, grenzüberschreitende Verbreitung von längeren und schwereren LKW, so wie sie in Nordeuropa im Einsatz sind, klar abgelehnt.

Die Gründe leuchten ein. Die Straßeninfrastruktur in den meisten EU-Mitgliedsstaaten könnte durch die Riesen-LKW Schaden nehmen. Viele Akteure der Wirtschaft sehen zudem die Gefahr, dass jahrzehntelange Investitionen in die Schieneninfrastruktur und die Bemühungen um eine Verbesserung der Produktivität des Schienengüterverkehrs massiv untergraben würden: Das Potenzial würde brachliegen. Zudem verunsichert die ständige Diskussion um veränderte Maße und Gewichte im europäischen Straßengüterverkehr ausgerechnet Verlagerer und Speditionen, die sich gerade auf die Nutzung des Kombinierten Verkehrs eingelassen und ihre Prozesse intern angepasst haben.

Von jedem Akteur im Verkehr und von der Wirtschaft als Ganzes können im Sinne der Gesellschaft und der Umwelt höchste Anstrengungen verlangt werden, um die Belastungen, die durch den Güterverkehr verursacht werden, so gering wie möglich zu halten. Jeder Verkehrsträger sollte sich deshalb auf das konzentrieren, worin er besonders stark ist: die Straße auf die Positionierung im Vor- und Nachlauf und auf die Distribution auf kürzeren Strecken, die nachhaltigeren Verkehrsträger Schiene, Binnen- und Küstenschifffahrt hingegen auf die langen Transportstrecken.

Lang-LKW sollten grundsätzlich im Kombinierten Verkehr einsetzbar sein. Keinesfalls aber dürfen sie zu einer unkontrollierten Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße führen: Das würde es unmöglich machen, die Modal-Shift-Ziele des EU-Weißenbuchs Verkehr zu erreichen. Wann immer möglich sollten Landtransporte über längere Distanzen auf den verkehrsreichsten Korridoren dem Spezialisten für lange Entfernungen überlassen werden: dem Kombinierten Verkehr.



Ralf-Charley Schultze
Präsident Internationale
Kombivereinigung UIRR,
Brüssel