



Stein des Anstoßes: GigaLiner wie der von Hellmann stoßen bei den KV-Verantwortlichen auf Ablehnung

Gigantischer Schrecken für den KV

Auch wenn sich die Ergebnisse im Detail unterscheiden: Zwei Studien prognostizieren unabhängig voneinander großen Schaden für den KV, wenn die 25-Meter-LKW zugelassen werden.

Längere LKW mit höherer Nutzlast: Der Traum zahlreicher Spediteure sowie von Industrie und Handel bereitet Rudy Colle große Sorgen. Der Generaldirektor der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) befürchtet, dass die GigaLiner dem Kombinierten Verkehr (KV) massiv Kunden und Frachtaufkommen abjagen werden – so sie denn zugelassen werden. Colles Sorgen sind keinesfalls unbegründet. Im Auftrag von UIRR und Kombiverkehr untersuchte das Beratungsunternehmen TIM Consult im vergangenen Jahr 28 Kombiverkehrsverbindungen anhand von 388 Haus-zu-Haus-Relati-

onen. „In diesem ausgewählten Markt würde die Einführung des GigaLiners einen Rückgang im KV um 55 Prozent mit sich bringen“, fasst Projektleiter Michael Schröder das wichtigste Ergebnis zusammen. Denn der GigaLiner ist kostengünstiger als der KV.

„Bei unserer Studie haben wir konkrete Verkehre des heutigen KV analysiert und uns dabei allein auf die Kostenseite konzentriert“, erklärt Schröder. „Qualitative Vorteile des reinen LKW-Transports, wie die größere Flexibilität durch die Unabhängigkeit von Zugabfahrtszeiten, haben wir nicht berücksichtigt.“ Die Ermittlung der LKW-Kosten bezogen auf die Transporteinheit basiert auf den Fahrzeugkosten

für LKW mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 60 Tonnen. Durch den Einsatz von GigaLiner im Vergleich zu herkömmlichen LKW wurden Kostensenkungen in Höhe von 20 bis 25 Prozent ermittelt. Ähnlich fällt das Ergebnis einer Studie von K+P Transport Consultants aus Freiburg aus, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde. Hier wurden ebenfalls anhand konkreter Relationen die Transportkosten des KV den Kosten des reinen Straßentransports mit GigaLiner gegenübergestellt. Ausgangsbasis war das geschätzte Transportaufkommen des KV in Deutschland im Jahr 2015 – ohne die alpenquerenden Verkehre. Das Ergebnis: Allein aufgrund der Kostenvorteile von GigaLiner wird sich das KV-Aufkommen in Deutschland um 14 Prozent reduzieren.

„Dieser Wert berücksichtigt allerdings nicht, dass die Auslastung des Zugs im KV ein kritischer Faktor ist“, erklärt Hans-Paul Kienzler von K+P Transport Consul-

„Die Einführung des GigaLiners würde einen Rückgang um 55 Prozent bedeuten“

MICHAEL SCHRÖDER,
TIM Consult

tants. „Sinkt die Auslastung, besteht nicht nur die Gefahr, dass einzelne Relationen eingestellt werden, es erhöhen sich auch die Produktionskosten.“ Dadurch wird der KV noch teurer und gewinnt die Straße an Attraktivität. Ein Teufelskreis beginnt. Letztlich würde der KV 32,3 Prozent des nicht-alpenquerenden Aufkommens verlieren, ermittelte die K+P-Studie.

Rudy Colle befürchtet, dass die Stärken der Gigaliner auf langen Strecken und bei großen Transportmengen zum Tragen kommen. „Und genau hier liegen auch die Stärken des KV. Gigaliner sind also ein direkter Wettbewerber.“ Das Modell, die XXL-LKW für die Anlieferung und Abholung der Boxen an den Kombiterminals zu nutzen, ist dagegen nicht praktikabel – vor allem deshalb, weil im Umfeld vieler Terminals zu wenig Platz ist für die Riesen-LKW. Zudem ist die Zustellung technisch und logistisch auf eine oder zwei Wechselbrücken oder Container abgestellt, während Gigaliner ja mehr Einheiten transportieren, was zu Umlaufproblemen führt, wie Kienzler betont.



Kombiverkehr

**Kein Platz für Gigaliner in den Terminals:
Als Zuführer zum KV damit ungeeignet**

Aus Sicht von Kombiverkehr wären die Konsequenzen einer generellen Zulassung größerer LKW fatal: Die Verteilung der Güterströme würde noch mehr als bisher in Richtung Straße gelenkt. Geschäftsführer Armin Riedl: „Anstatt der erhofften Entlastung zögen die Fernstraßen durch

**„Sinkt die Auslastung bei den
KV-Zügen, erhöhen sich auch
die Produktionskosten“**

HANS-PAUL KIENZLER,
K+P Transport Consultants

die Kostensenkung im LKW-Transport noch mehr Verkehr auf sich und würden schlussendlich dadurch mehr belastet.“ Wie die Politik entschieden wird, ist noch unklar. Sowohl Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee als auch einige Länderverkehrsminister standen den XXL-LKW nach der letzten Landesverkehrsministerkonferenz skeptisch gegenüber. Eine Arbeitsgruppe wurde beauftragt, bis zur nächsten Verkehrministerkonferenz am 9. Oktober 2007 einen Bericht vorzulegen, auf dessen Grundlage eine Entscheidung getroffen werden kann. Der Bericht soll auch Hinweise auf die Auswirkungen auf den Verkehrsträger Schiene enthalten. Auf der Messer transport logistic 2007 betonte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Jörg Hennerkes zwar, dass 60-Tonner in Deutschland kein Thema mehr sind. Doch die Erlaubnis für 25-Meter-LKW auf bestimmten Routen schloss er nicht aus. Das Schreckgespenst ist also keinesfalls gebändigt. ■■■