

Studie warnt vor 44-t-Lang-Lkw

Eisenbahnen „Uneingeschränkte Einführung problematisch“ / Grund: Mengenverluste der Schiene

Von Timon Heinrici

Die allgemeine Zulassung von längeren Fahrzeugkombinationen mit 44 oder 60 t zulässigem Gesamtgewicht kostet die Bahnen Mengen im Einzelwagen- und Kombinierten Verkehr. Außerdem verschlechtert sich die Ökobilanz von Schiene und Straße. Dies ist das Ergebnis einer Studie der Beratungshäuser K+P Transport Consultants und Fraunhofer Institut für den Eisenbahnverband CER.

Zwei Lang-Lkw ersetzen drei konventionelle Glieder- oder Sattelzüge. Damit sinken auch Kraftstoffbedarf, CO₂-Emissionen und Personalkosten. Dies könnte zum Problem für den Schienengüterverkehr werden, glaubt Dr. Claus Doll, Studienleiter am Fraun-

hofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI), Karlsruhe. „Im Einzelwagenverkehr und im Kombinierten Verkehr besteht eine besonders sensible Konkurrenzsituation.“ Der Schienengüterverkehr, besonders aber der Einzelwagenverkehr, seien gekennzeichnet durch eine sehr geringe Wirtschaftlichkeit. Selbst auf geringe Veränderungen des Verkehrsaufkommens reagierten sie empfindlich.

Bis zu 38 Prozent Einbuße. Entlang von fünf Korridoren rechnen die Institute jedoch mit mehr als nur geringen Veränderungen. Im Einzelwagenverkehr könne sich bis 2020 ein Verkehrsleistungsschwund von 21 bis 38 Prozent einstellen, im Kombinierten Verkehr von 11 bis 13 Prozent. Neben den direkten Verkehrsverlusten durch

Verlagerung drohten indirekte Verkehrsverluste durch steigende Preise infolge eines ausgedünnten Angebots – eine Abwärtsspirale drohe, wie die Institute glauben.

44-t-Lkw günstiger. Nicht etwa Lang-Lkw mit 60 t zulässigem Gesamtgewicht, sondern Fahrzeugkombinationen mit 44 t Gesamtgewicht stellen die größte Gefahr für den Einzelwagen- und Kombinierten Verkehr dar, heißt es in der Untersuchung. Auf Anfrage der Redaktion begründete dies Doll mit den geringeren Investitionskosten für 44-t- im Vergleich zu 60-t-Kombinationen. Tatsächlich müssen nach der Straßenverkehrszulassungsordnung mindestens 25 Prozent des maximal zulässigen Gesamtgewichts auf den Antriebsachsen ruhen. Die maxi-

male Antriebsachslast beträgt 11,5 t; daher dürfen Fahrzeugkombinationen mit nur einer Antriebsachse höchstens 46 t wiegen. Die Mehrkosten für Kombinationen mit zwei Antriebsachsen schätzt die Bundesanstalt für Straßenwesen auf mindestens 22 500 EUR. Laut K+P/Fraunhofer-Untersuchung spielt sich aber der Wettbewerb inzwischen im Bereich der leichten Güter ab, für die 44-t-Lkw ausreichen.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung argumentiert, Kombisendungen seien so schwer, dass mit einem 40-t- oder 44-t-Lang-Lkw nur zwei Behälter transportiert werden könnten. Dafür genüge eine konventionelle Lkw-Kombination; bei Einsatz eines Lang-Lkw bliebe der Platz für einen dritten kurzen Behälter leer. DVZ 24.11.2011