

Über den KV-Survey

Der KV-Survey (im Sinne einer Umfrage) ist ein Service der SGKV um Meinungen, Trends und Tendenzen zu aktuellen Themenstellungen rund um den Kombinierten Verkehr über das Internetportal zu erfassen und zu dokumentieren. Ziel ist es, diese Trends und Stimmungen zu charakterisieren und dem KV-Markt damit eine Stimme zu verleihen. So können z.B. Verbesserungspotenziale ermittelt werden um dort anzusetzen, wo Handlungsbedarf aus Sicht des Marktes besteht. Der Survey soll zunächst der Information dienen, insbesondere für Entscheidungsträger, aber auch Forschungsbedarfe aufdecken und Diskussionen anregen. Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Befragungszeitraums auf der Website der SGKV bereitgestellt. Ferner findet sich eine übergeordnete Zusammenfassung in den Rundschreiben und dem Jahresbericht der SGKV.

Aktuelles Thema

Die SGKV führte bis zum Januar 2013 eine mehrwöchige Umfrage zur Thematik des Lang-LKW Feldversuches über die Internetplattform durch. Dazu wurden flächendeckend öffentlich zugängliche Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland per E-Mail kontaktiert und gebeten, sich zu dem aktuellen Thema zu äußern. Der Rücklauf beträgt 30 Terminals, die Umfrage wurde am 21.01.2013 geschlossen.

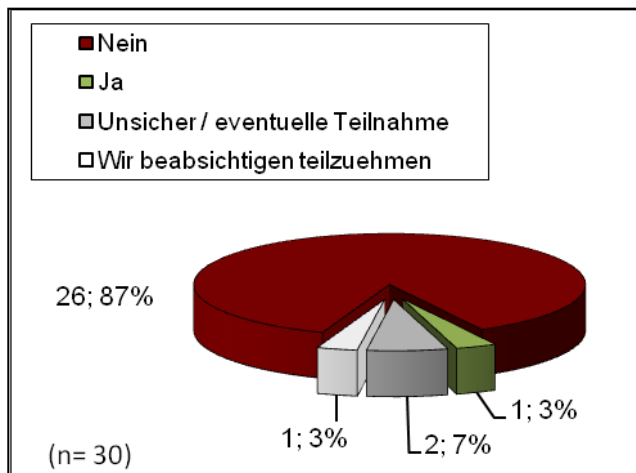
Hintergrund der Befragung ist der seit dem 01.01.2012 laufende Feldversuch mit Lang-LKW bis zu 25,25 m Länge in Deutschland. Derzeit (Stand 17.01.2013) sind laut Angaben der BASt 36 Fahrzeuge mit diesen Abmessungen auf freigegebene Strecken unterwegs, eine Ausweitung steht bspw. durch den Einstieg von BMW mit weiteren Fahrzeugen in 2013 an. Bedingung für die Nutzung des Lang-LKW ist eine Kranbarkeit, und damit KV-Fähigkeit, der Ladeeinheiten. Gemäß der aktuellen Auslegung der Verordnung durch das BMVBS muss zumindest eine Ladeinheit kranbar sein, d.h. bei der gängigsten Kombination (Typ 3) entweder die Wechselbrücke/Container oder der Sattelanhänger. Eine Nutzung beider Einheiten für den KV wird von Seiten der SGKV im Sinne der Förderung des KV begrüßt und von einigen teilnehmenden Unternehmen auch praktisch umgesetzt.

Fragen und Meinungsbild

Die Umfrage ergab eine Anzahl von 30 verwertbaren Datensätzen von denen jeder ein separates Terminal repräsentiert. Je nach Antwortstruktur variiert nachfolgend die Anzahl der verwertbaren Antworten.

Um einen generellen Überblick über die befragten Terminals zu erhalten und die Beantwortung der Fragen einordnen zu können, wurde erhoben, ob die Terminals am Feldversuch teilnehmen oder dies planen. Die überwiegende Mehrzahl (84%) nimmt nicht am Feldtest teil, 3 Terminals (ca. 10%) sind sich unsicher bzw. erwägen eine Teilnahme und nur 1 Terminal (3%) nimmt am Feldtest teil und schlägt in diesem Rahmen Einheiten um.

Abb.1: Teilnahme am Lang-LKW Feldversuch



Als Gründe für die Teilnahme bzw. die Berücksichtigung der Teilnahme am Feldversuch nannten die vier relevanten Terminals folgende Punkte als relevant bzw. zutreffend:

- Zukünftige Markttrends bzw. Kundenwünsche
- Entlastung der Infrastruktur
- Umweltschutzaspekte

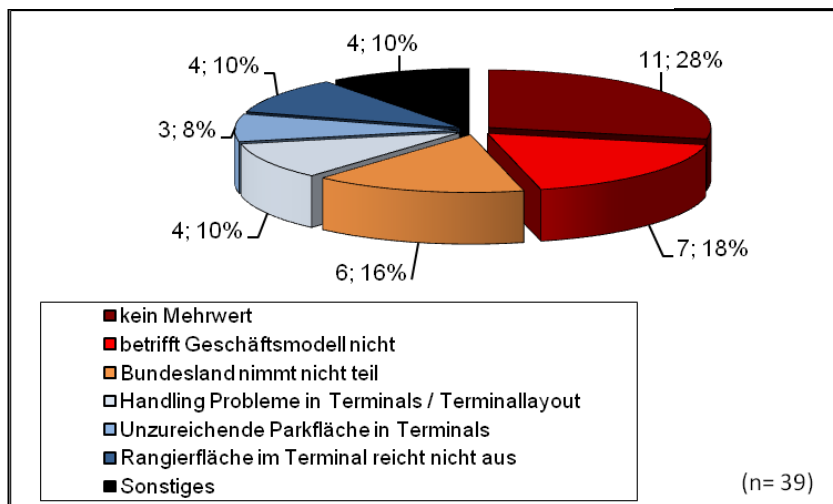
Ein Terminal nannte zusätzlich den Punkt der Kostenführerschaft als relevant.

Insbesondere die Reaktion auf Kundenwünsche und die Entlastung der Infrastruktur wurden auch von einigen Terminals, die nicht am Feldversuch teilnehmen, als wichtige Punkte in Bezug auf die Thematik Terminal und Lang-LKW gesehen.

Als Gründe für die Nichtteilnahme am Feldversuch wurden den Terminals verschiedene Optionen vorgegeben sowie die Möglichkeit eingeräumt, eigene Gründe zu formulieren. Mehrfachnennungen waren möglich, die Gesamtzahl der Antworten bei 26 relevanten Terminals belief sich auf 39 (n=39).

Deutlich zu erkennen ist dabei, dass in über 40% der Fälle durch die Terminals kein Mehrwert durch die Teilnahme gesehen wird bzw. das Handling von Lang-LKW nicht zum Geschäftsmodell des Terminals gezählt wird.

Abb.2: Gründe für Nichtteilnahme am Lang-LKW Feldversuch



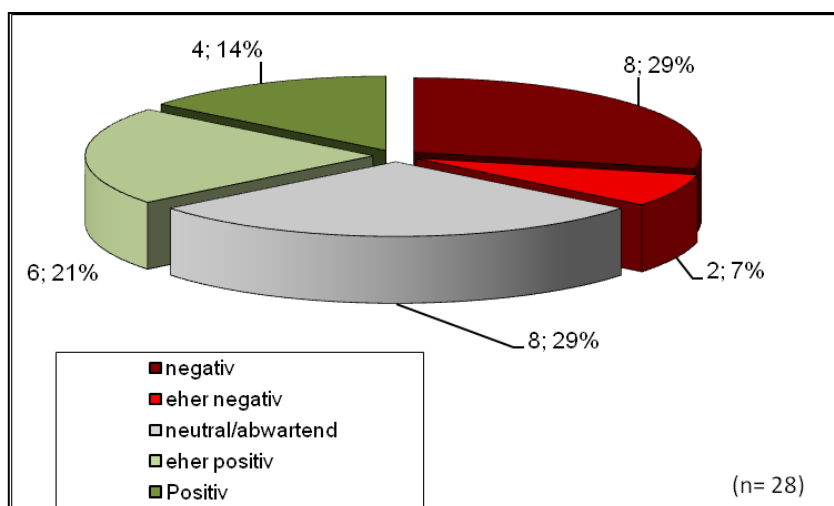
Weiterhin wird in fast einem Drittel (28%) der Fälle das derzeitige Terminallayout - und damit zusammenhängende Restriktionen durch ungenügend dimensionierte Flächen zum Handling oder Parken - als Hinderungsgrund genannt.

Dass, das Bundesland, dem das Terminal zugehörig ist, nicht an dem Feldtest teilnimmt, ist nur in 16 Prozent der Fälle genannt worden und daher deutlich weniger relevant als pragmatische und interne unternehmensprozessrelevante Faktoren.

Unter den Nennungen zu „Sonstiges“ verbergen sich eher prinzipielle

Faktoren wie die Bevorzugung von Bahn und Binnenschiff bzw. die Bemängelung von Zusammensetzungen des Lang-LKW, insbesondere in Bezug auf die Nichtnutzung von parallel 20“ und 40“ Fuß Containern aufgrund des zu hohen Eigengewichtes und auch die Einordnung als direkten Wettbewerb zum Kombinierten Verkehr auf Binnenschiff und Straße.

Abb.3: Einstellung zur flächendeckenden Einführung des Lang-LKW



In Bezug auf die Frage, wie die Terminals einer zukünftigen flächendeckenden Implementierung des Lang-LKW gegenüberstehen würden, ergab sich das folgende Bild.

Insgesamt 10 der befragten 30 Terminals gaben eine grundsätzlich positive Grundeinstellung gegenüber einer zukünftigen flächendeckenden Implementierung des Lang-LKW in Deutschland an. Das ergibt bei den hier zulässigen Antworten (n=28) einen Anteil von knapp einem Drittel (35%). Ebenso viele Terminals sehen das Thema grundsätzlich negativ (36%). Auffallend ist hierbei, dass die direkte

Nennung „negativ“ stark dominiert, während es bei der positiven Einstellung die abgeschwächte Nennung „eher positiv“ war. Weiterhin gab der Rest der Terminals an, dem Ganzen neutral bzw. abwartend gegenüber zu stehen (29%).

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Einstellungen positiv, negativ und neutral etwa zu gleichen Anteilen bei den befragten Terminals vorherrschen, ein eindeutiger Trend kann hier nicht festgestellt werden. Festzuhalten bleibt jedoch, dass alle Terminals die angaben, bereits am Feldversuch teilzunehmen bzw. eine Teilnahme in Erwägung zu ziehen, einer zukünftigen Implementierung eher positiv gegenüberstehen, was zumindest auf eine Praxistauglichkeit der bisherigen Umsetzung im Terminalbereich schließen lassen könnte.

Fazit

Der Einsatz des Lang-LKW ist ein äußerst ambivalent diskutiertes Thema mit der Positionierung sehr heterogener Meinungen aus Wirtschaft und Politik. Die Umsetzung des Feldversuches auf der Straße wird ausgiebig untersucht und wissenschaftlich begleitet, die Einbindung der Terminals, die ja die zwingend KV-fähigen Einheiten aufnehmen und umschlagen müssen, nimmt derzeit noch eine eher untergeordnete Rolle ein. In diesem Zusammenhang hat die SGKV im Rahmen ihres SURVEYs versucht, die Meinungen der Terminalbetreiber zu erfassen und in Kurzform darzustellen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion ist hierbei festzuhalten, dass das vorliegende Papier keine wissenschaftliche Untersuchung darstellt, sondern lediglich eine Meinungsumfrage abbilden soll. Dennoch kann festgestellt werden, dass ca. 20 Prozent der deutschen Terminallandschaft aus verschiedensten Bundesländern und Geschäftsbereichen teilgenommen haben und die Ergebnisse somit eine gewisse Wertstellung verdienen.

Hervorzuheben ist, dass zwar nur ein einziges der befragten Terminals an dem Feldversuch tatsächlich teilnimmt und eine geringe Anzahl überlegt dem zu folgen, die Meinung gegenüber eines zukünftigen flächendeckenden Einsatzes des Lang-LKW diese Verteilung jedoch nicht widerspiegelt. Indem nur rund ein Drittel angab dem Ganzen neutral bzw. abwartend gegenüberzustehen, beziehen die anderen zwei Drittel eine feste Meinung, ein Drittel grundsätzlich positiv und ein Drittel grundsätzlich negativ. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass erstens die Terminals informiert sind über die Hintergründe und Zusammenhänge des Handlings mit dem Lang-LKW und sich zweitens anhand dieser Informationen eine konkrete Meinung bilden. Dieser Punkt sollte nicht unterschätzt werden, da sich hier der Bezug zu den wirtschaftlichen Tätigkeiten der befragten Unternehmen herstellen lässt. Ein Terminal nannte explizit als Kommentar, dass die flächendeckende Implementierung ganz klar zu Lasten des Kombinierten Verkehrs gehen würde. Die Befürchtung steht insofern im Raum, dass hierdurch eine ganze Reihe von Unternehmen deutliche Wettbewerbsverschiebungen erwartet und somit die Begeisterung für das Thema verständlicherweise in Grenzen hält. Beispiele, wie die Umsetzung durch die Spedition Ansorge GmbH, die den kompletten Lang-LKW (meist Wechselbrücke und Stättelaufleger) auf die Schiene bringt, zeigen jedoch, dass sich bei sinnvoller Nutzung auch erhebliche Möglichkeiten bieten können. Das wiederum zeigt, warum auch Terminals, die nicht am Feldversuch teilnehmen eine positive Einstellung zu der Thematik offenlegen.

In Bezug auf die reale Nutzung von Lang-LKW in Terminals bleibt abzuwarten inwiefern sich die genannten Handlingprobleme, bzw. das Fehlen geeigneter Flächen als Nutzungseinschränkung tatsächlich beobachten lassen. Hierauf sollte bei der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuches ein besonderer Fokus gelegt werden, um eine reale KV-Fähigkeit der Einheiten nachweisen zu können. Eine Vorstellung bei einer BAST Veranstaltung zum Lang-LKW am 17.01.2013 hat zumindest gezeigt, dass gängige Kurvenradien mit Lang-LKW Kombinationen theoretisch möglich sind, eine Übertragbarkeit aber sicher von der spezifischen Gestaltung des Terminals abhängen wird.

Es bleibt festzuhalten, dass weder eine positive noch negative Dominanz der Stimmungen zu erkennen ist, und entgegen der politischen, z.T. recht aufgeheizten Diskussion bei den Terminals als Wirtschaftseinheiten pragmatische Gründe und Befürchtungen überwiegen. Aus Sicht der SGKV bleibt zu hoffen, dass die vom Gesetzgeber geforderte theoretische KV-Fähigkeit der Ladeeinheiten des Lang-LKW auch praktisch möglichst umfangreich genutzt wird, dann ergeben sich auch wirtschaftliche Chancen für den KV und die Ziele des EU-Weißbuchs rücken zumindest nicht weiter in die Ferne.