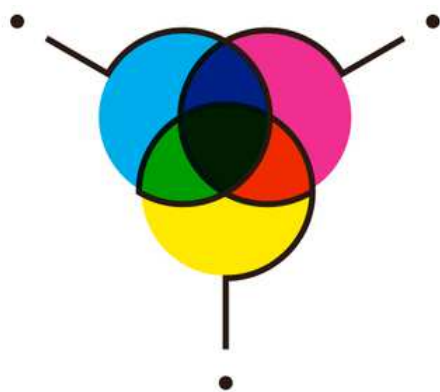


Wie groß ist das Potenzial für trimodale Schnittstellen wirklich?



(DVZ-Illustration: Andreas Voltmer)

10. Dezember 2015 | von **Thore Arendt**

Die Planung und Gestaltung einer Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminal) zielt stets darauf ab, den eigentlichen Umschlag möglichst störungsresistent, flexibel und schnell zu gestalten. Die Lösung wird immer häufiger in einer trimodalen Ausrichtung der Anlage gesehen und damit der Möglichkeit, zwischen den drei Landverkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße umzuschlagen. Es scheint dabei zunächst

DER AUTOR

Thore Arendt,
Geschäftsführer
Studiengesellschaft
für den Kombinierten
Verkehr (SGKV),
Berlin

logisch und nicht nur aus regionalpolitischer Sicht naheliegend, die Terminalfunktionen an einem einzelnen Standort zu bündeln. Deshalb werden Terminallayouts und Betriebskonzepte bereits seit mehreren Jahren verstärkt trimodal angelegt. Aber sind trimodale Standortkonzepte weitsichtige Strategien zur Bedienung aller Verkehrsträger? Oder handelt es sich hierbei eher um eine Modeerscheinung nach dem Motto „Mehr hilft mehr“?

Derzeit sind auf der interaktiven Terminalkarte der SGKV (intermodal-map.com) 194 Terminals in Deutschland registriert. Davon sind 94 – also fast die Hälfte der Anlagen – trimodal und damit in der Lage, neben der Straße sowohl das Binnenschiff als auch die Schiene zu bedienen. Betrachtet man die Verteilung von bi- und trimodalen Anlagen, so konzentrieren sich diese zum einen im Umfeld der norddeutschen Seehäfen, zum anderen im Rheingebiet mit Ausrichtung auf die Ara-Häfen. In diesen Regionen ist das Binnenschiff für den Containerverkehr eine sehr interessante Alternative zum Schienengüterverkehr.

Allerdings gibt es auch entlang aller großen Flüsse im Bundesgebiet trimodale Anlagen. Dabei wurden häufig Flächen für den Massengüterumschlag im Hafengebiet mit Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr bebaut. Hintergrund: Das Aufkommen an Massengütern sinkt kontinuierlich (Güterstruktureffekt), und es werden neue Aufgaben für Hafenanlagen gesucht.

Häfen suchen neue Nutzung für alte Flächen

Da viele Binnenhäfen bereits sowohl über einen Wasser- als auch über

einen adäquaten Gleisanschluss verfügen, liegt die funktionale Bündelung der Verkehrsträger aus regionalökonomischer Sicht nahe. Die Nutzung des Kombinierten Verkehrs als Revitalisierungsmaßnahme für bestehende Logistikflächen und -strukturen ist also ein überwiegend gewachsenes Phänomen, auch wenn es natürlich Beispiele für eigens errichtete Neuanlagen gibt. Die Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt, zielt auf den logistischen Nutzen der trimodalen Anlage ab.

Die idealtypische Vorstellung geht von einer parallelen Auslastung aller Verkehrsträger aus. Tatsächlich funktionieren trimodale Anlagen jedoch häufig so, dass die beiden Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff redundant genutzt werden. Insbesondere das Binnenschiff, das im Jahresverlauf verschiedenen Störfaktoren ausgesetzt sein kann (wie Hoch- oder Niedrigwasser, Eis), nutzt bei Störungen das System Schiene als flexible Backup-Lösung – andersherum ist es eher untypisch. Manche KV-Anlagen lasten also die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße mit unterschiedlichen Angeboten aus, andere nutzen die Schiene als System zur Absicherung der Wasserstraße.

Letzterer Ansatz erscheint zunächst nur begrenzt effektiv, da alle Anlagenteile suboptimal ausgelastet sind. Strategisch ist eine Absicherung eines Massentransportmittels durch ein anderes jedoch sinnvoll, denn der LKW kann die bei einer Störung anfallenden Großmengen an intermodalen Ladeeinheiten wenig effizient und nur unter höheren Kosten abfedern.

Die geografische Lage entscheidet

Letztlich sind Funktionalität und Wirtschaftlichkeit einer trimodalen Anlage vor allem von der geografischen Lage abhängig. Entlang der Rheinschiene und in den Seehafengebieten machen solche Systeme Sinn und werden nachgefragt, denn die Infrastruktur der Wasserstraße und der Schiene ist hier bedarfsgerecht ausgebaut. Trimodale Beispiele abseits dieser Lagen sind zumeist aus der regionalökonomischen Überlegung einer Zusammenführung bestehender Infrastrukturanschlüsse entstanden. Da der Güterverkehr selten auf regionale Belange Rücksicht nimmt, ist es natürlich eine Herausforderung, gerade den Verkehrsträger Wasserstraße logistisch einzubinden. Beispiele entlang der Donau zeigen jedoch deutlich, dass auch abseits des Rheins die trimodalen Kapazitäten gut ausgelastet werden können.

Trimodalität ist keine Modeerscheinung. Sie ist jedoch nur dort effektiv, wo die Infrastruktur für das Binnenschiff ausreichend dimensioniert ist. Allein die Tatsache, dass bei der Förderung von Terminals explizit auf eine ausreichende Mengenauslastung durch beizubringende Kundenstrukturen und Transportkonzepte geachtet wird, garantiert eine ausreichende Auslastung aller Anlagenteile.

Zuletzt ist auch das positive Wachstum des Kombinierten Verkehrs mit dem Binnenschiff (plus 7,9 Prozent im Jahr 2014) ein deutliches Zeichen, dass Trimodalität entlang leistungsfähiger Wasserstraßen benötigt wird. Denn letztendlich gilt es, im Vorfeld Infrastruktur für den Bedarfsfall zu schaffen – die dann auch eine Backup-Lösung für die Schiene sein kann. Versäumt man dies, sind die Realisierungszeiten bei konkretem Bedarf zu hoch. Und die Mengen wandern mangels Alternative in den Straßengüterfernverkehr zurück.