

# Die Mischung macht's

Der sogenannte intermodale oder kombinierte Verkehr gewinnt an Bedeutung. Mittlerweile gibt es vermehrt Spezialtransporte, die effizienter sind, weil sie entscheidende Wegstrecken auf Wasser oder Gleis zurücklegen können.

Aus ökonomischen Gründen berücksichtigt auch die BigMove-Gruppe zunehmend unterschiedliche Verkehrswege innerhalb einer Transportroute. Entscheidend ist am Ende stets die Gesamt-Effizienz. Das heißt zeitlicher Planungsvorlauf, Umschlagsmöglichkeiten und -kosten sowie natürlich die Anbindungen zwischen Gleis, Wasser und Straße auf der bestmöglichen Route müssen im Gesamtbild stimmen.

So wie bei den 186 Raummodulen, die Big Move für eine Großbaustelle in die Schweiz transportierte. Bis zu 17,50 m lang, 4,65 m breit und 4,15 m hoch waren die komplett vorkonfektionierten Module. Als reine Straßentransporte hätte

man für diese speziellen Güter allein aufgrund ihrer Höhe enorme Umwege in Kauf nehmen müssen. So wurde hier Vater Rhein zu einer großen Hilfe. Verantwortlicher Generalunternehmer des Transportprojekts war BigMover Schmallenbach. Der Vorlauf für die gesamten Raummodule, die in Deutschland produziert wurden, verlief innerhalb von acht Tagen komplett mit firmeneigenen Tiefbetten zwischen Morsbach und dem Rheinhafen Bonn. Für einen derart aufwendigen Konvoi mussten entsprechend viele Tiefbetten punktgenau verfügbar sein, die dann eskortiert von Polizei und Begleitfahrzeugen zeitgenau koordiniert am Ziel einzutreffen hatten.

Denn genau ein Schiff pro Tag wurde maximal beladen, legte ab in Richtung Schweizer Binnenhafen Muttentz und schaffte somit wieder Platz zur Beladung des nächsten Binnenschiffs. Auch Umschlag-Aktivitäten dieser Größenordnung in einem Hafen bedürfen exakter Koordination, um Staus und resultierende Verzögerungen zu vermeiden. In Muttentz wurde zurück auf Schwertransportfahrzeuge umgeschlagen, um den letzten Teil der Route bis zur Großbaustelle wieder auf der Straße zu bewältigen. Hier stimmten also die Anbindungen insgesamt.

Auch die Europa-Politik hat sich im Bereich der intermodalen Knotenpunkte einiges vorgenommen, um verstärkt Anreize

für kombinierten Schwertransport zu schaffen. Ökonomisch und ökologisch zu befürworten ist dies unbedingt.

Und sollte letztlich die marode Straßeninfrastruktur den Ausschlag für diese Pläne in der Politik gegeben haben, dann bleibt zu wünschen, dass der Ausbau intermodaler Verkehrsknoten konsequenter umgesetzt wird als dies bisher im Straßenbau geschieht.

STM



BigMover Schmallenbach beim Umschlag von Raummodulen im Rheinhafen Bonn für eine Schweizer Großbaustelle.