

Regionaler Güterverkehr

Ein Vorschlag von Heiner Monheim

1 Hintergrund & Anlass

Der Straßengüterverkehr ist ein wesentlicher Klimafaktor wegen seines hohen Treibstoffverbrauchs und seiner großen Emissionen. Lokaler Straßen-Schwerverkehr ist zudem kaum stadtverträglich. Schwerverkehr wird oft irrtümlich als überwiegender Transit- und Fernverkehr wahrgenommen, tatsächlich beträgt aber der Nahverkehrsanteil an allen Fahrten durchschnittlich ca. 80%. Insofern sind hier die Kommunen besonders gefordert. Sie haben aber traditionell Hemmungen, hier planend und regelnd einzugreifen, weil sie den Straßengüterverkehr und seine Infrastruktur (breite Hauptverkehrsstraßen, große Terminals, sehr viel Parkraum) für unverzichtbar halten und Angst vor der Wirtschaftslobby haben. Die DB kümmert sich kaum um kurzlaufende Güterverkehre.

2/3 Die Idee – Was soll passieren? / Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?

Daher müssen im lokalen und regionalen Güterverkehr attraktive Alternativen aufgebaut werden. Deren Logik entspricht grob betrachtet der im Personenverkehr: Man braucht vertaktete, die Fläche gut erschließende Angebote. Auf der Schiene sind das die Cargo-Tram und die Cargo-S-Bahn, also Güterbahnen für kurze und mittlere Distanzen nach dem Vorbild der Leichttriebwagen mit vielen Zugangsstellen (Gleisanschlüsse, dezentrale Güterverteilpunkte). Im Busbereich kann der Kombi-Bus, als ein gemischter Personen- und Güterbus, das Angebot der vielen KEP-Dienste ergänzen. Bisher werden Kombibusse vor allem in ländlichen Regionen Skandinaviens eingesetzt, in Finnland aber auch in allen größeren Städten (der Anbieter ist dort Matkahuolto). Im Umschlag gibt es neue Techniken im Querverschub (Cargo-Kap), der auch kleinere Anlagen für Schiene-Schiene- und Straße-Schiene-Umschlag leistungsfähig macht. Vorgeschichte: In den 1990er Jahren waren erste Versuche, in Städten mit Hilfe der sog. City-Logistik den städtischen Güterverkehr zu reorganisieren, wenig erfolgreich, weil sie auch nur halbherzig betrieben wurden. Man sollte heute diese Versuche wieder aufgreifen, verbunden mit neuen Elementen und größerem Ehrgeiz.

4 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen?

Festzulegen sind dezentrale Güterverteilpunkte (vorzugsweise da, wo es noch Güterrampen und Gleisanschlüsse im Netz gibt), die relevanten Schienennetze, zeitliche und räumliche Beschränkungen des Schwerverkehrs im städtischen Straßennetz (Nachtfahrverbote, Tonnagebegrenzungen, Vorbehaltsnetze) und die relevanten Güter-S-Bahn-, Cargo-Tram- und Kombibus-Netze.

5 Umsetzung – Wen und was braucht es für die erfolgreiche Umsetzung?

Da Köln über eigene Betriebe (HGK, KVB) verfügt und auch DB-Cargo stark vertreten ist und durch die Kölner Wirtschaftsstruktur und Verkehrsinfrastruktur besondere Bedarfe und Potenziale bestehen, sollte erneut eine kreative Güterverkehrsrunde einberufen werden, die unter neuen Prämissen vorurteilsfrei die möglichen Optionen bearbeitet.

Kontakt: Heiner Monheim