



Foto: Klein

Gefahrgutcontainerumschlag im Düsseldorfer Container-Hafen (DCH)

## Macht am Rhein

**INTERMODAL** – Die meisten der trimodalen, für den Umschlag und die Lagerung von Gefahrgut-Ladeeinheiten genehmigten KV-Terminals liegen an der Rheinschiene. Es werden bald noch mehr.

VON STEFAN KLEIN

**D**eutschlandweit gibt es etwa 150 Terminals für den kombinierten Verkehr (KV), von denen die meisten für den Umschlag von Gefahrgut enthaltenden Ladeeinheiten geeignet sind. Einige wenige der Gefahrgutumschlag-befähigten Terminals sind dank speziell ausgestatteter, genehmigungsbedürftiger Stellplätze darüber hinaus für die Lagerung von Gefahrgütern über den umschlag- bzw. transportbedingten Zwischenaufenthalt hinaus geeignet. Terminals, die dabei noch dazu trimodal agieren, also neben der stets vorhandenen Straßenanbindung auch über Binnenschiffs- und Bahnanschlüsse verfügen, sind in der **Übersicht** auf Seite 15 dargestellt.

Fast alle dieser Spezialterminals liegen an der Rheinschiene, wo das Chemie- bzw. Gefahrgutaukommen hoch ist. Die Rheinschiene ist Teil des Korridors A der Ende 2013 von der Europäi-

schen Union festgelegten Trans-europäischen Netze (TEN). Der 1.500 Kilometer lange „Rhine-Alpine-Corridor“, der von den Westhäfen Rotterdam und Zeebrugge über die Schweiz nach Norditalien führt, verbindet als bedeutendste Wirtschaftszentren die Rhein-Ruhr-, die Rhein-Main- und die Region rund um Mailand miteinander. Mit einer Güterverkehrsleistung von derzeit 28,5 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr – davon entfällt gut die Hälfte auf die nur im Nordteil des Korridors mögliche Binnenschiffahrt – ist der Korridor derzeit die wichtigste Transportachse des Kontinents. Dabei sind wichtige Infrastrukturprojekte wie zum Beispiel der Bau der beiden Schweizer Bahntunnel am Gotthard und Ceneri erst gegen Ende dieses Jahrzehnts abgeschlossen.

Insgesamt gibt es neun TEN-Korridore, die kreuz und quer durch Europa verlaufen und

wichtige Ballungsräume über mehrere Staatsgrenzen hinweg miteinander verbinden. In den Korridoren liegen die Verkehrswege, welche die Mitgliedsstaaten vorrangig ausbauen sollen. So soll nach dem Willen der EU ein effizientes, intelligentes europäisches Kernverkehrsnetz frei von nationalen Flickschustereien entstehen. Bis 2020 steuert die EU 26 Milliarden Euro zur Kofinanzierung (20 bis 30 Prozent, in *Kohäsionsstaaten* bis 85 Prozent) von Verkehrsprojekten bei, dies ist eine Verdreifachung der bisherigen Förderung.

Zu einem gewissen Anteil wird davon auch der Kombinierte Verkehr auf der Rheinschiene profitieren, denn laut Europäischer Kommission sollen in den Korridoren auch die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern verbessert werden, um nicht zuletzt die EU-Klimaziele zu unterstützen.

Viele der gefahrgutbefähigten Trimodal-Terminals an der Rheinschiene werden schon jetzt ausgebaut, so etwa das Duisburg Kombi-Terminal (DKT). Das zum Schweizer Logistikunternehmen Bertschi gehörige DKT konnte seine Umschlagleistung binnen zwei Jahren auf 125.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) verdoppeln. „Wir haben das Terminal Anfang 2010 in Betrieb genommen, einfach aus der Überlegung heraus, dass die Terminalkapazitäten am Niederrhein begrenzt sind“, so Unternehmens-Chef Hans-Jörg Bertschi. Die Kapazitäten seien zwar über die Jahre laufend ausgebaut worden, doch die Containerverkehre über die „Drehscheibe“ Duisburg sind auch entsprechend dynamisch gewachsen: Heute gibt es in Europas größtem Binnenhafen neun KV-Terminals, 360 Ganzzugverbindungen zu Destinationen in ganz Europa und unzählige Containerbargedienste. Mit einem Containerumschlag von 3 Millionen TEU kommt der Duisburger Hafen schon heute auf rund ein Drittel des Umschlags in den Seehäfen Antwerpen oder Hamburg.

Vor kurzem nahm Bertschi am DKT Bauarbeiten in Angriff, um neben dem trimodalen Umschlag künftig auch die Lagerung von bis zu 250 Gefahrgut-Containern anbieten zu können. Das Lager ist mit einem speziellen Wannen- und Trennwandsystem ausgerüstet. Die Chemische Industrie wolle einerseits ihre Produkte lagern, andererseits aber auch ihre Rohstoffe vor der Verwendung flexibel zwischenlagern, idealerweise direkt im Tankcontainer, so Bertschi.

Auch das Kombi-Terminal Ludwigshafen (KTL), das sich zwar auf dem BASF-Werksge-lände befindet, als öffentliches Terminal zum Großteil aber auch anderen Unternehmen zur Verfügung steht, hat Anfang 2014 seine Lagerkapazitäten für Gefahrgut-Container ausgeweitet: zu den 225 Stellplätzen kamen noch einmal 150 hinzu. Ende 2012 war die dritte Ausbaustufe des KTL mit einer Jahresumschlagkapazität von nunmehr 500.000 Lade-einheiten in Betrieb genommen worden.

Ab Ende dieses Jahres will Contargo am Standort Neuss in unmittelbarer Nachbarschaft zu den bestehenden Terminalkapazitäten ein neues Trimodal-Terminal aus dem Boden stampfen. Ab 2016 erhöht sich damit die Umschlagkapazität in Neuss um 160.000 TEU im Jahr, 4.000 neue Stellplätze kommen hinzu. Wie viele davon als Gefahrgutlagerplätze ausgeführt werden, steht noch nicht fest. Contargo ist mit einer Jahrestransportleistung von 2 Millionen TEU einer der größten Container-Hinterlandlogistiker in Westeuropa. Das Unternehmen betreibt außer 25 meist trimodalen Binnenterminals in Deutschland, der Schweiz und Frankreich auch eigene Binnenschiffs- und Zugverbindungen.

Eines der unternehmensstrategischen Ziele von Contargo ist es, am Rhein mindestens alle 250 Kilometer ein für die Lagerung von Gefahrgütern befähigtes Terminal vorzuhalten, und zwar vorzugsweise in Sichtweite großer Chemieunternehmen.

Bislang verfügt Contargo an den Terminalstandorten Basel, Mannheim, Ludwigshafen und Frankfurt über solche Terminals. Für die Nutzung der Gefahrgutflächen lässt sich von der Kundenschaft schließlich ein vielfach höheres Lagergeld als bei normalen Stellplätzen verlangen, auf letzteren dürfen Gefahrgutcontainer wie eingangs erwähnt auch nur für den *transportbedingten Zwischenaufenthalt* abgestellt werden. Für die Dauer dieses Zwischenaufenthaltes, der meist dann entsteht, wenn eine Ladeeinheit von einem auf den anderen Verkehrsträger wechselt, gibt es in Deutschland keine einheitliche Regelung. Die meisten zuständigen Behörden erlauben maximal 24 Stunden.

**Hoher Aufwand für Genehmigungen**

Für die Lagerung von Gefahrgütern gebaute Stellplätze bedürfen einer Genehmigung nach Bundesimmissionsschutzverordnung und unterliegen in der Regel auch dem Störfallrecht. Hierfür ist vom Betreiber eine sicherheitstechnische Beurteilung mit einer umfassenden *Stoffbeschreibung* durchzuführen, aus der die Gefahrenpotenziale sowie deren weitestmögliche Begrenzung hervorgehen. Eine bauliche Ausführung als Freilager mit getrennten, leicht wannenförmigen Lagerabschnitten über mindestens 20 Zentimeter dickem *FD-Beton*, ausreichend große Leckage- bzw. Löschwasserrückhaltekapazitäten, ein separater Havarieplatz sowie eine automatische Brand-



meldeanlage sind Standard. Je nach Gefahrklassen können eine *Online-Analytik* in den Pumpensümpfen, eine Gaswarnanlage, Zusammenlagerungsverbote und besondere Explosionsschutzmaßnahmen hinzukommen.

Für die Brandbekämpfung von Gefahrgutcontainerlagern sollte es einen „direkten Draht“ zu einer schlagkräftigen Feuerwehr geben. In oder nahe Chemieansiedlungen stehen hierfür oft Werkfeuerwehren mit umfangreicher Ausrüstung und Gefahrgut-Knowhow zur Verfügung. Außerhalb von Chemiewerken und -parks sollte das Lager im Wirkungsbereich einer Berufsfeuerwehr liegen, die für die Anfahrt nicht länger als fünf Minuten benötigt, heißt es in einem Leitfaden des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen<sup>1)</sup>. Als Löschmittel kommen Wasser und Schwerschaum in Frage. Ein großer sicherheitstechnischer Vorteil von an Wasserstraßen gelegenen Terminals ist, dass Löschwasser in fast unbegrenztem Maß zugeführt werden kann.

**Noch in diesem Jahr soll auf dem Gelände der ehemaligen Esso-Raffinerie das neue KV-Terminal „Köln-Nord“ eröffnen. Dabei entstehen auch Lagerungsmöglichkeiten für bis zu 168 Gefahrgutcontainer (im Bildvordergrund).**

<sup>1)</sup> „Sicherheitsrelevante Aspekte bei der Gefahrgutcontainer-Lagerung“ von Manfred Schütz, Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen

**Gefahrgutlager in trimodalen KV-Terminals in Deutschland**

Terminal	Lagerkapazität <sup>1)</sup>	Akzeptierte Gefahrklassen
Hanse-Terminal, 39126 Magdeburg	2.800 t	1.4G+S, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8, 9
DCH, 40221 Düsseldorf	ca. 200 TEU	2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8, 9
Chemion T2, 51368 Leverkusen	360 TEU	3, 6.1, 8, 9
Contargo, 65926 Frankfurt	280 TEU	2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8, 9
Contargo, 67065 Ludwigshafen	430 TEU	1.4S, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8, 9
Rhenania, 67547 Worms	150 TEU	2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8, 9
Contargo, 68159 Mannheim	190 TEU	1.4S, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8, 9

<sup>1)</sup> Angabe in 20-Fuß-Standardcontainer (TEU) oder in Tonnen (t)