

Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
🇩🇪 Trier	2000	-	-	6.408	6.408
	2005	-	-	3.383	3.383
	2009	-	-	6.400	6.400
	2010	-	-	5.922	5.922
	2011	-	-	3.121	3.121
	2012	-	-	6.304	6.304
	2013	-	-	5.817	5.817
	2014	-	-	6.036	6.036
	1-2 2015	-	-	316	316
🇩🇪 Weil am Rhein <small>¹Regulärer Terminalbetrieb seit 1999</small>	1990	-	-	12.911	12.911
	2000	3.212	55	19.593	22.860
	2005	3.866	180	20.463	24.509
	2009	3.033	55	16.811	19.899
	2010	2.103	1.293	21.515	24.911
	2011	5.058	1.494	25.143	31.695
	2012	4.361	1.317	25.835	31.513
	2013	4.783	1.187	32.866	38.836
	2014	4.579	1.227	33.995	39.801
	1-2 2015	925	175	5.027	6.127

Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
🇦🇹 Wien <small>¹ Lkw und Bahn werden gemeinsam erfasst</small>	2000	165.047	165.047	586	130.680
	2005	111.981	111.982	788	224.751
	2009	144.923	144.923	620	290.466
	2010	318.870	318.870	120	318.990
	2011	-	-	-	441.615
	2012	212.135	212.136	552	424.823
	2013	-	-	-	480.000
	2014	238.395	238.395	333	477.123
🇩🇪 Würth <small>¹ Lkw-Verkehr wird nicht erfasst</small>	2000	-	14.340	112.118	126.458
	2005	-	3.466	179.787	183.253
	2009	-	-	105.567	105.567
	2010	-	-	120.511	120.511
	2011	-	25.374	97.162	122.536
	2012	-	22.129	112.427	134.556
	2013	-	-	-	145.306
	2014	-	-	-	143.378

© SCHIFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GmbH, Sankt Augustin | Zusammenstellung: Michael Nutsch

Historisches vom Strom

Bestellen Sie jetzt Ihr Wunschexemplar in unserem Bücher-Shop unter www.schiffahrtundtechnik.de



Was wäre wenn? Das Terminal im Krisenfall

Szenario Stromausfall: es ist stockfinster in eigenen Heim. Zur Lösung des Problems werden Kerzen herausgeholt. Dann eben romantisches Dinner bei Kerzenschein, begleitet von Kaltspeisen. Was im Privatbereich mit Behelfsmaßnahmen zumindest kurzfristig abgemildert werden kann und für eine lustige Geschichte im Nachgang sorgt, kann im Bereich logistischer Ver- und Entsorgungssysteme zu einem ernstesten Thema werden, wenn man merkt, dass der Strom über einen längeren Zeitraum ausfällt.

Der reibungslose Transportablauf und die nahezu uneingeschränkte Verfügbarkeit von Versorgungsgütern werden unbewusst als gegeben angenommen. Transportprozesse sind aber in höherem Maße von der dauerhaften Versorgung mit Strom abhängig. Auch ein Lkw fährt nicht mehr ohne größeren Aufwand, wenn kein Diesel an der Tankstelle gezapft werden kann. Zu dieser Thematik gibt es viele Schreckensszenarien. Aber auch Studien verschiedener staatlicher Stellen, die eine Vorbereitung auf eine derartige Situation erleichtern sollen. Vor dem Hintergrund des mehrtägigen Stromausfalles im Münsterland und dem Beinahe-Kollaps des europäischen Stromnetzes vor einigen Jahren müssen sich Terminals und Güterverkehrseinrichtungen sowie Transporteure ihrer Verantwortung bewusst sein. Sie haben eine Schlüsselrolle und hohe Verantwortung für die Versorgung der Bevölkerung, ob im Normalbetrieb oder Krisenfall. Durch Kaskadeneffekte wäre auch der Güterverkehr relativ schnell von einem großflächigen Stromausfall betroffen. Die Frage, die dann



Clemens Bochynek
Bild: SGKV

gestellt werden muss, ist vielschichtig und doch konkret: Wie kann die Grundfunktionalität des logistischen Versorgungssystems aufrechterhalten werden? Indem die Systemelemente weiterhin ihren Zweck erfüllen. Gerade für das Teilelement Terminal bedeutet dies, die weitere Sicherstellung der Möglichkeit größere Gütermengen effizient und ressourcenschonend umzuschlagen und damit eine flächendeckende und systematische Güterversorgung bereit zu stellen. Was aber sind die kritischen Funktionen, die innerhalb einer Umschlaganlage aufrechterhalten werden müssen? Welches Terminal hat eine ausreichende Notstromversorgung für die Abdeckung dieser Funktionen? Eine Rückfallebene auf die schnell und unbürokratisch zurückgegriffen werden kann, sollte doch unbedingt für den Notbetrieb eingerichtet sein. Viele Fragen, die besser proaktiv gestellt werden sollten,

denn die sonst gern genutzte trial and error Methode ist in diesem Fall vielleicht nicht der optimale Ansatz. Da es sich dabei um einen übergeordneten Bedarf handelt, der sich nicht allein aus dem wirtschaftlichen Hintergrund des Terminalbetreibers ableitet, darf und muss darüber diskutiert werden, in welcher Form die deutsche Terminallandschaft in die Überlegungen von Bund und BBK einbezogen werden können und aufgrund ihrer zentralen Verteilerposition auch müssen. Im Rahmen der KV-Förderung werden bereits übergeordnete Zielstellungen vorangetrieben. Es scheint ein sinnvoller Ansatz, das Thema Sicherheit hier zu berücksichtigen und damit einen Beitrag für den Störfall zu leisten, z.B. durch Förderung einer ausreichend dimensionierten Notstromversorgung.

Clemens Bochynek