

Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
🇨🇪 Ruse	2014	–	638	–	638
	2015	85	7.158	350	7.593
	2016	262	7.594	172	8.028
	1-5 2017	130	1.841	–	1.971
🇫🇷 Straßburg ¹ 1990 wurden Lkw und Bahn gemeinsam erfasst	1990	¹ 12.189	¹ 12.189	7.213	19.402
	2000	74.541	256	66.468	141.265
	2005	107.850	4.665	70.905	183.420
	2010	207.491	38.009	115.438	360.938
	2011	215.981	65.356	103.904	385.241
	2012	226.836	83.568	119.638	430.032
	2013	214.116	73.924	118.359	406.399
	2014	230.027	66.060	117.480	413.567
	2015	238.353	83.049	102.432	423.834
	2016	251.738	60.142	105.168	417.048
	1-5 2017	105.528	24.528	34.499	164.555
	🇩🇪 Stuttgart ¹ Daten wurden nicht erfasst	2000	¹ –	¹ 0	23.318
2005		¹ –	¹ 19.316	29.533	48.849
2010		¹ –	¹ 57.794	27.380	85.174
2011		¹ –	¹ 59.934	22.207	82.141
2012		¹ –	¹ 59.427	19.927	79.354
2013		¹ –	¹ 57.352	25.674	83.026
2014		¹ –	¹ 51.774	33.839	85.613
2015		¹ –	¹ 49.799	37.698	87.497
2016		¹ –	¹ 52.513	33.780	86.293
1-7 2017		¹ –	¹ 38.394	16.504	54.898
🇩🇪 Trier	2000	–	–	6.408	6.408
	2005	–	–	3.383	3.383
	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
	2015	–	–	7.625	7.625
	2016	–	–	10.048	10.048

Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
🇩🇪 Weil am Rhein ¹ Regulärer Terminalbe- trieb seit 1999	1990	–	–	12.911	12.911
	2000	3.212	55	19.593	22.860
	2005	3.866	180	20.463	24.509
	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
	2015	6.280	901	28.706	35.887
	2016	6.123	1.138	34.999	42.260
	1-8 2017	4.044	722	21.982	26.748
🇦🇹 Wien ¹ Lkw und Bahn werden gemeinsam erfasst	2000	¹ 65.047	¹ 65.047	586	130.680
	2005	¹ 111.981	¹ 111.982	788	224.751
	2010	¹ 159.435	¹ 159.435	120	318.990
	2011	¹ –	¹ –	–	441.615
	2012	212.135	212.136	552	424.823
	2013	–	–	–	480.000
	2014	238.395	238.395	333	477.123
	2015	243.922	243.922	312	488.156
	2016	–	–	–	440.863
	1-5 2017	–	–	–	170.701
🇩🇪 Würth ¹ Lkw-Verkehr wird nicht erfasst	2000	¹ –	14.340	112.118	126.458
	2005	¹ –	3.466	179.787	183.253
	2010	¹ –	–	120.511	120.511
	2011	¹ –	25.374	97.162	122.536
	2012	¹ –	22.129	112.427	134.556
	2013	¹ –	–	–	145.306
	2014	¹ –	–	–	143.378

Apocalypse now?

Unabhängig davon ob man im Themenfeld Güterverkehr beheimatet ist oder nicht, die Nachrichten der letzten Wochen haben alle erreicht. Das Thema der notwendigen Sperrung der Rheintalbahn aufgrund von Erdabsenkung und daraus resultierender Gleisverformung ist omnipräsent.

Einmal abgesehen vom direkten wirtschaftlichen Schaden, der hier für die betroffenen Unternehmen entsteht, da die Züge nur sehr bedingt umgeleitet werden können, bedeutet die Sperrung für den Kombinierten Verkehr, dass ein Großteil der Mengen nun auf der Straße laufen. Diese Mengen zurückzuholen wird ein Kraftakt werden.

Alle Bemühungen der Branche, zielgerichtet Verbesserungen im Bereich der Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Effizienz zu erarbeiten, bekommen hier einen Tiefschlag versetzt.

Das alles beherrschende Thema Digitalisierung ist wichtig und zukunftsweisend, aber auch automatisierte Züge brauchen ein Netz auf dem sie sich bewegen können. Ein unschätzbare Vorteil der digitalen

| Bild: HHLA



| Bild: SGKV

Vernetzung und dem vollständigen Datenaustausch in Echtzeit ist es, im Störfall flexibel Alternativen zu suchen und zu nutzen. Voraussetzung dafür ist, dass passende Alternativen vorhanden sind.

Ein Vorfall wie die Sperrung der Rheintalbahn legt hier schonungslos die weiterhin bestehenden systemischen Schwachstellen des Netzes offen: Beim Ausfall neuralgischer Punkte gibt es diese Alternativen derzeit nicht. Durch den starken Fokus auf definierte Korridore und Rennstrecken gibt es keine Flächenbetrachtung mit Systemreserven, die in Zusammenarbeit mit den europäischen Nachbarn unkompliziert genutzt werden können. Inwieweit das zielgerichtet in den nächsten Wochen stärker

thematisiert wird, bleibt abzuwarten, wünschenswert ist es allemal. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Vielzahl an geplanten Baustellen, die ebenso Netzeinschränkungen mit sich bringen und regelmäßig zu der Forderung der Privatbahnen führen, stärker in die Planung eingebunden zu werden, um die Betriebsauswirkungen so gering wie möglich zu halten. Die Kommunikation zwischen den Akteuren und die zeitnahe Information über Einschränkungen kann dabei als Teil des Portfolios an systemischen Schwachstellen betrachtet werden. Für die Planung der einzelnen Akteure sind verlässliche und frühzeitige Informationen elementar. Der aktuelle Fall der Rheintalbahn zeigt, dass hier reichlich Optimierungspotenzial vorhanden ist.

Mit den Folgen der Sperrung wird der KV weiterhin zu kämpfen haben. Vielleicht dient das Ganze zumindest als Weckruf, über Netzreserven nachzudenken bevor weitere neuralgische Netzbestandteile wegbrechen und wir Gefahr laufen, mittelfristig eine Apokalypse auf Raten zu sehen.

Clemens Bochynek