







Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
 Mulhouse- Ottmarsheim	1990	8.824	1.317	9.019	19.160
	2005	69.128	26.914	84.818	180.860
	2009	48.224	27.139	46.900	122.263
	2010	63.286	31.472	62.457	157.215
	2011	61.453	33.375	49.789	144.617
	2012	61.097	15.891	37.600	114.588
	1-9 2013	41.988	11.231	21.887	75.106
 Neuss- Düsseldorf Hafen besteht in fusio- nierter Form seit 2003	1990	79.542	39.126	25.609	144.277
	2000	200.806	33.868	89.192	323.866
	2005	297.072	132.907	193.473	623.452
	2008	327.717	203.547	127.000	658.264
	2009	300.193	158.679	86.576	545.448
	2010	343.706	201.371	113.318	658.395
	2011	365.609	233.567	158.537	757.713
	2012	-	-	-	801.000
	2012	-	-	-	801.000
	1-6 2013	-	-	-	342.000
 Nürnberg	2002	-	-	-	89.000
	2005	77.346	34.794	210	112.350
	2009	121.961	120.045	249	242.255
	2010	156.483	270.055	264	426.802
	2011	471.944	285.379	0	757.323
	2012	435.901	311.996	-	747.897
	1-10 2013	377.881	225.352	0	603.233

Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU	
 Paris Terminal SA	1994	-	-	-	13.808	
	2000	-	-	-	95.330	
	2005	-	-	-	267.959	
	2009	222.391	5.251	94.254	321.896	
	2010	224.847	13.281	102.876	341.004	
	2011	261.363	18.874	116.514	396.751	
	2012	265.423	9.838	128.440	403.701	
	1-6 2013	-	-	-	174.772	
 Regensburg und Passau	1990	-	0	246	246	
	2005	0	0	354	354	
	2009	37.550	37.550	-	75.100	
	2010	50.239	50.239	-	100.478	
	2011	92.536	92.536	-	185.072	
	2012	81.946	81.946	-	163.892	
	2012	85.029	85.029	-	170.058	
	1-10 2013	-	-	-	-	
	 Strasbourg <small>1990 wurden Lkw und Bahn gemeinsam erfasst</small>	1990	12.189	12.189	7.213	19.402
		2000	74.541	256	66.468	141.265
2005		107.850	4.665	70.905	183.420	
2009		169.400	35.660	83.798	288.858	
2010		207.491	38.009	115.438	360.938	
2011		215.981	65.356	103.904	385.241	
2012		-	-	-	425.000	
2012		-	-	-	425.000	
1-8 2013		144.806	50.478	81.878	277.162	

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GmbH, Sanikt-Augustin |
Zusammenstellung: Michael Nürtsch



Politische Maßnahmen für einen leistungsfähigen KV

Der Kombinierte Verkehr (KV) bildet die vielleicht wichtigste Säule für einen nachhaltigen Verkehr der Zukunft. Denn – anders als neue Antriebe und Treibstoffe – muss der KV nicht völlig neu erfunden werden. Vielmehr geht es hierbei um die Optimierung bestehender Strukturen. Auch wenn aktuelle Wachstumsprognosen für den Güterverkehr weniger euphorisch sind als noch vor einigen Jahren, so ist von einem stetigen jährlichen Wachstum des Güterverkehrs auch weiterhin auszugehen. Nur durch die intelligente Verknüpfung der Stärken aller Verkehrsträger lassen sich Mengen bündeln und Verkehre effizient und umweltgerecht abwickeln. Aus Sicht des KV müssen daher einige Punkte in der zukünftigen politischen Arbeit Beachtung finden, um den Güterverkehr in Deutschland und Europa mithilfe des KV nachhaltig zu gestalten und sowohl Emissions- als auch Fahrzeugmengen durch die intelligente Kombination aller Verkehrsträger zu reduzieren. Vorrangig muss die Verkehrspolitik weiterhin die Weichen stellen, um *Infrastruktur kontinuierlich langfristig und bedarfsgerecht zu entwickeln*. Die Entwicklung der Infrastruktur, besonders Schienen und Wasserstraßen, hat einen sehr hohen Zeit- und Finanzbedarf und kann daher nicht auf kurzfristige Nachfrageentwicklungen reagieren. Um Verkehre intelligent zu steuern, müssen leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen im weiten Vorfeld geschaffen werden. Dabei muss auch Ziel sein, für den europäischen KV wichtige Verkehrskorridore zu identifizieren und



Thore Arendt
Bild: SGKV

auszubauen. Bei der Bedarfsabschätzung dürfen nicht nur Steigerungsraten zugrunde gelegt werden, es müssen auch Verlagerungsszenarien in die Planung einfließen und Grundlage der Gewichtung von Infrastrukturprojekten sein. In diesem Zusammenhang sind auch *die Entwicklung von Maßnahmen zur Umsetzung einer Seehafen-Hinterlandstrategie*, sowie

die *Aufrechterhaltung* und der *Ausbau* der *Terminalförderung* zu sehen. Weiterhin sollte auch ruhig darüber nachgedacht werden, auch Standorte im europäischen Ausland mit strategischer Bedeutung für das deutsche KV-Netz zu fördern, um flexible, internationale KV-Netzwerke zu entwickeln. Der Kombinierte Verkehr ist auf langen Strecken hocheffizient und sollte genau hier nachhaltig ausgebaut werden.

Besonders auf europäischer Ebene ist die *Interoperabilität zu verbessern*, besonders durch die *Vereinheitlichung der Zuglängen in Europa*. Es müssen langfristig Bedingungen geschaffen werden, um 700 m lange Züge überall in Europa einzusetzen und so Kombinierte Verkehre durchgehend wettbewerbsfähig zu machen. Aber auch die Bereitstellung weiterer Forschungsmittel zur Optimierung der Technologie und der TUL-Prozesse ist notwendig und bedarf entsprechender Forschungsprogramme zuständiger Ministerien, z.B. durch eine Forschungsoffensive für die Optimierung des KV (Schaufenster Intermodalität). Ergänzend bedarf auch die Ausbildungssituation der Speditionen einer Erweiterung, um komplexe KV-Prozesse deutlicher zu vermitteln und in die Entscheidungen der Verkehrswahl besser einzubinden. All diese Schritte werden letztendlich vonnöten sein, um die Wettbewerbssituation im KV weiter zu optimieren und zukünftige Gütermengen so mit einem nachhaltigen Verkehrssystem effizient zu transportieren.

■ Thore Arendt