






Binnenhäfen Land   Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
   Stuttgart <small><sup>1</sup>Daten wurden nicht erfasst</small>	2000	1	0	23.318	23.318
	2005	1	19.316	29.533	48.849
	2009	1	40.661	25.807	66.468
	2010	1	57.794	27.380	85.174
	2011	1	59.934	22.207	82.141
	2012	1	59.427	19.927	79.354
	2013	1	57.352	25.674	83.026
	1-11 2014	1	38.785	24.574	63.359
   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
	1-9 2014	–	–	5.479	5.479
   Weil am Rhein <small><sup>1</sup>Regulärer 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	4.282	1.117	31.710	37.109

Binnenhäfen Land   Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
   Wien <small><sup>1</sup> Lkw und Bahn werden gemeinsam erfasst</small>	2000	130.094	130.094	586	130.680
	2005	223.963	223.963	788	224.751
	2009	289.846	289.846	620	290.466
	2010	318.870	318.870	120	318.990
	2011	–	–	–	441.615
	2012	424.271	424.271	552	424.823
	2013	–	–	–	480.000
	1-11 2014	441.428	441.428	333	441.761
   Würth <small><sup>1</sup> Lkw-Verkehr wird nicht erfasst</small>	2000	1	14.340	112.118	126.458
	2005	1	3.466	179.787	183.253
	2009	1	–	105.567	105.567
	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

© SCHIFFFAHRT 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](http://www.schiffahrtundtechnik.de)



## Marco Polos Erbe

Das europäische Förderprogramm Marco Polo lief im Jahr 2014 endgültig aus. Während zwei Förderperioden mit jeweils sieben Jahren Laufzeit konnten Unternehmen zuvor Fördermittel beantragen, um in einer so genannten „Modal Shift Action“ grenzüberschreitende Verkehre von der Straße auf intermodale Lösungen zu verlagern und so nachhaltige Verbindungen durch Kombinierten Verkehr europaweit aufzubauen. Eigentlich eine sehr gute Idee. Allerdings war der Erfolg der geförderten Maßnahmen begrenzt. Viele der gestarteten Verbindungen, für welche die Marco-Polo-Mittel nur eine Anschub gebende Wirkung haben sollten, verschwanden nach Beendigung der Förderung so schnell wie sie eingerichtet wurden. Entsprechend bescheiden fiel die Bewertung der Nachhaltigkeit des Programms aus.

Trotz der Schwächen von Marco Polo konzipierte die EU einen Nachfolger, denn noch immer ist der Kombinierte Verkehr – neben der Suche nach neuen Antrieben und Treibstoffen – die nachhaltigste Transportmethode für Europa, in der alle Verkehrsträger ihren Stärken entsprechend Berücksichtigung finden. Dabei lernte man von den Erfahrungen, die bereits einige



Thore Arendt  
Bild: SGKV

Staaten auf nationaler Ebene gemacht hatten – darunter auch Deutschland mit seiner Förderpolitik des KV. Da die Förderung des laufenden Betriebs nur selten erfolgreich ist, beschränken sich nationale Fördertöpfe oft auf die Entwicklung der Infrastruktur. So können für alle Verkehrsträger gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden. Die Einrichtung der Connecting Europe Facility (CEF) schafft mit ein- und mehrjährigen „Calls“ ein neues Förderinstrument, welches bis zum Jahr 2020 Mittel vor allem für den Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung stellt. Weiterhin wird die Einführung innovativer Verkehrsdienste gefördert. Somit legt das neue Instrument den Fokus auf Innovationen im Verkehr und versucht, Unternehmen zur Findung und Anwendung neuer Lösungen in intermodalen Ketten zu ermutigen. Neben den Themenfeldern Energie und Telekommunikation verbleiben

ca. 200 Mio. Euro für neue Projekte in der Förderperiode. Derzeit sind die ersten Calls des Programmes geöffnet, Projektanträge können bis Anfang 2015 eingereicht werden. Neben Infrastruktur- und technisch-innovativen Projekten ist auch die Förderung von Machbarkeitsstudien möglich, um größeren Verkehrsprojekten eine bessere Planungssicherheit zu bieten.

Leider, aber vor dem Hintergrund der Gleichberechtigung und Transparenz notwendig und verständlich, erscheint der Antragsprozess kompliziert und droht gerade kleinere Unternehmen schnell zu überfordern. Deutschland hat nach Ansicht der EU eine zentrale Position in den TEN-T Netzwerken und damit gute Aussicht auf Förderung. Da die Fördersummen für nationale Programme der Terminal- und Gleisanschluss-Förderung teils deutlich höhere Fördersummen bieten als der EU-Ansatz, wird die Nutzung dieses Förderinstrumentes in Deutschland selbst aber wohl eher die Ausnahme sein. Für die Entwicklung grenzüberschreitender, harmonisierter Infrastrukturen gerade der Schiene bietet der neue Ansatz aber eine willkommene Ergänzung zu nationalen Programmen, um KV einheitlicher und effizienter zu machen.

■ Thore Arendt

### RSC Rotterdam mit neuer Eigentümerstruktur

Der Betreiber des Hafens Rotterdam (Havenbedrijf Rotterdam) und das Bahnterminal RSC Rotterdam (Rail Service Center) haben sich auf einen neuen Mietvertrag mit einer Laufzeit von 20 Jahren geeinigt. Um das Terminal breiter und schlagkräftiger aufzustellen, wurde gleichzeitig die

Eigentümergebiet auf mehrere Partner aufgeteilt: DB Schenker Rail bleibt Eigentümer von 51 % der Aktien. Die restlichen 49 % übernehmen gemeinsam die intermodalen Transportdienstleister Bertschi, Hoyer und Hupac. Auch unter der neuen Aktionärszusammensetzung agiert das RSC weiterhin als neutrales Terminal. Die vier Betriebe sind in Rotterdam bereits sehr

präsent und haben allein oder in Kombination viele Erfahrungen mit der Nutzung von Bahnterminals in ganz Europa gesammelt. Dieses Konsortium liefert somit eine ausgezeichnete Basis für einen wachsenden und verbesserten Schienenverkehr vom und zum Rotterdamer Hafen. Dazu werden die Unternehmen gemeinsame Projekte in das Leben rufen.

■ Nu