











Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	LKW TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
 Neuss-Düsseldorf <small>Hafen besteht in fusionierter Form seit 2003</small>	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	757.173
	1-6 2012	187.060	116.046	83.073	386.179
 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
	1-5 2013	178.906	107.397	0	286.303
 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
	1-2 2013	20.641	0	9.291	29.932
 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
	1-5 2013	41.860	41.860	–	83.720
 Strasbourg <small>¹1990 wurden LKW und Bahn gemeinsam erfasst</small>	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
	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

Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	LKW TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
 Stuttgart <small>¹Daten 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
	1-5 2013	– ¹	22.654	12.824	35.478
	 Trier	2000	–	–	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
1-5 2013		–	–	2.602	2.602
 Weil am Rhein <small>¹Regulärer Terminalbetrieb seit 1999</small>	1990	–	–	–	¹ 2.911
	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
	1-5 2013	1.708	515	13.992	16.215
 Wien <small>¹LKW und Bahn werden gemeinsam erfasst</small>	2000	¹ 130.094	¹ 130.094	586	130.680
	2005	¹ 223.963	¹ 223.963	788	224.751
	2009	¹ 289.846	¹ 289.846	620	290.466
	2010	¹ 318.870	¹ 318.870	120	318.990
	2011	– ¹	–	–	441.615
	2012	424.271	424.271	552	424.823
	1-5 2013	192.436	192.436	405	192.841
 Würth <small>¹LKW-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



Förderung der KV-Umschlaganlagen

Zum Januar 2012 wurde die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen novelliert. Im Rahmen der Anteilsfinanzierung gewährt der Bund seit Jahren Zuwendungen für den Bau und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Bereits im ersten Jahr nach der Novelle wurde diese Förderung regelmäßig nachgefragt und verschiedene Anträge auf Neu- und Ausbau eingereicht. Auch kann gesagt werden, dass die notwendigen Neuerungen und Anpassungen des Verfahrens von den Antragstellern akzeptiert und umgesetzt wurden.

Zur Weiterführung der Terminalförderung waren im Vorfeld der Novellierung kleinere Änderungen nötig gewesen, die insbesondere durch andere Ministerien und die Europäische Kommission gefordert wurden. Beispielsweise musste die maximale Förderhöhe um fünf Prozent auf maximal achtzig Prozent gesenkt werden. Als weitere zentrale Neuerung muss der Antragsteller nun auf Basis der Kapitalwertmethode unter Berücksichtigung eines Kalkulationszinssatzes nachweisen, dass der errechnete Kapitalwert ohne Förderung negativ, d.h. ein wirtschaftlicher Betrieb in dieser Phase nur mit öffentlichen Mitteln möglich ist. Zusätzlich ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens zu



Thore Arendt | Bild: SGKV

erbringen. Auch wurde der Betrag, um den für eine Maßnahme die durchschnittlichen Umschlagkosten pro Ladeinheit in Folge der Förderung abgesenkt werden, auf höchstens 33 Euro je Ladeinheit begrenzt festgesetzt.

Neben diesen neuen Anforderungen konnte auch erreicht werden, dass die Förderung erstmalig Hub-Systeme unterstützt. So können, neben der direkten Verlagerung von der Straße auf Schiene oder Wasserstraße, nun auch Anlagen für einen Schiene/Schiene- bzw. Wasserstraße/Wasserstraße-Umschlag gefördert werden, was einen deutlichen Vorteil für die Produktivität des KV-Netzes darstellt. Auch

finden neue, bi-modale Systeme in der Richtlinie die Möglichkeit eine Förderung zu erhalten, wenn Sie die dort dargelegten Anforderungen erfüllen.

Nach einem Jahr lässt sich feststellen, dass der Bedarf nach Fördermitteln für KV-Terminals weiter besteht. Dies gilt nicht nur für Ausbauten, auch neue Projekte entstehen und verdichten das KV-Netz. Der Bund beabsichtigt durch die Förderung von KV-Umschlaganlagen, die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen. Der Kombinierte Verkehr wird so zu einem strategischen Instrument für den nachhaltigen Umgang mit derzeitigen und zukünftigen Güterströmen. Insofern ist eine Fortführung der Förderung auch weiterhin sinnvoll und nötig. Kritikern, die aufgrund der Terminalförderung Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der KV haben ist entgegenzuhalten, dass hier lediglich die Errichtung von Infrastruktur gefördert wird, nicht aber der laufende Betrieb. Und ohne eine geeignete Infrastruktur, deren Verantwortung immer zu einem gewissen Maße in den Händen des Staates liegt und durch diesen weitgehend bereitgestellt wird, würden auch andere Verkehrsträger nicht wirtschaftlich operieren können.

www.sgkv.de

■ Thore Arendt