







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	41.966	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
	2012	435.901	311.996	-	747.897
	1-9 2013	337.482	201.599	0	539.081

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
	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	81.946	81.946	-	163.892
	1-9 2013	76.046	76.046	-	152.092
	1-9 2013	76.046	76.046	-	152.092
 Strasbourg 1990 wurden Lkw und Bahn gemeinsam erfasst	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	383.241
	2012	-	-	-	425.000
	2012	-	-	-	425.000
	1-8 2013	144.806	50.478	81.878	277.162
	1-8 2013	144.806	50.478	81.878	277.162

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GmbH, Санкт-Августин |
Zusammenstellung: Michael Nürtsch



KV in der Schweiz - Bereit für große Herausforderungen

Am 18. September hielt die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV), in Kooperation mit der ETH Zürich (IVT), eine Veranstaltung mit dem Titel „Hinein, hinaus und mittendurch – die Rolle des KV für den Im- und Export der Schweiz“ in Basel ab. Gastgeber waren die Schweizerischen Rheinhäfen. Das Ergebnis der Fachvorträge und der anschließenden Expertendiskussion zeigt eindeutig: Trotz erkennbarer Defizite im infrastrukturellen Bereich, insbesondere der Terminalstrukturen, sehen sich die Schweizer Akteure willens und auch ideenreich, den Herausforderungen der Zukunft zu begegnen.

Die Herausforderungen des Kombinierten Verkehrs wurden mit einem Fachpublikum von fünfzig geladenen Gästen diskutiert. Dabei wurde bereits im ersten Beitrag deutlich, dass die Ergebnisse der Großterminalstudie für die Schweiz, vorgestellt von Dr. Dirk Bruckmann (ETH Zürich), von den Teilnehmern als eher konservative Schätzung bewertet werden. Entsprechend sind in Zukunft wohl noch größere Mengen durch Schweizer Terminals zu bewältigen als bisher angenommen, was den Druck auf die Infrastruktur erhöhen wird. Dr. Peter Füglistaler, Leiter des Bundesamtes für Verkehr (BAV) im Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation stellte in seinem Beitrag klar, dass sich die Terminalstruktur der Schweiz umfassend an die gewachsenen Herausforderungen anpassen muss. Die Verantwortung liegt nach Auffassung des BAV hier eindeutig bei der privaten Wirtschaft, jedoch wird die Förderung für Terminals und Infrastruktur gestrafft und den Bedarfen angepasst. Strategisch setzt man dabei auf die Großterminals Limattal und Basel Nord, die operative Ausrichtung und Dimensionierung beider



Thore Arendt | Bild: SGKV

im 1. Halbjahr 2013 knapp 148 Mio. t Güter aller Art in den deutschen Seehäfen umgeschlagen. Damit nahm der deutschen Seegüterumschlag um 2,6% oder fast 4 Mio. t gegenüber dem gleichen

Standorte ist jedoch noch nicht final zwischen den Akteuren entschieden worden. Auch die Strategie der SBB Cargo, vorgestellt durch Martin Haller, machte deutlich, dass sich die Schiene in der Schweiz ihrer Aufgabe bewusst ist und intensiv an Lösungen für den Markt arbeitet. Peter Geiger von Migros unterstrich in seinem Vortrag die - trotz erkennbarer Leistungsdefizite und Kostennachteile - grundsätzlich positive Haltung der verladenden Wirtschaft zum KV und formulierte Bedingungen für eine intensivere Nutzung. Insbesondere an der Wirtschaftlichkeit müsse gearbeitet werden.

Alle Vortragenden waren sich in der anschließenden Diskussion einig, dass die Standorte Limattal und Basel Nord zentrale strategische Landmarken für die Zukunft des Schweizer KV sind. Wie die dort zu entwickelnden Großterminals aber aussehen sollen wird voraussichtlich noch bis zum Ende des Jahres zwischen Politik und Wirtschaft verhandelt. Die anschließende Diskussion, moderiert durch Gerhard Oswald (Vorsitzender des Beirats der SGKV), zeigte aber den Willen sowohl der Wirtschaft als auch der Politik, den Schweizer KV für die Herausforderungen der Zukunft gemeinsam zu rüsten. ■ Thore Arendt

Deutscher Seegüterumschlag im 1. Halbjahr 2013 um 2,6% rück- läufig

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden

im 1. Halbjahr 2013 knapp 148 Mio. t Güter aller Art in den deutschen Seehäfen umgeschlagen. Damit nahm der deutschen Seegüterumschlag um 2,6% oder fast 4 Mio. t gegenüber dem gleichen

Zeitraum des Vorjahres ab. Der Containerumschlag verzeichnete im 1. Halbjahr 2013 ein Aufkommen von 7,6 Mio. TEU, 1,9% weniger als in den ersten sechs Monaten 2012.