






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
	2014	1	51.774	33.839	85.613
 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
	2014	–	–	6.036	6.036
 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	4.579	1.227	33.995	39.801

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	165.047	165.047	586	130.680
	2005	111.981	111.982	788	224.751
	2009	144.923	144.923	620	290.466
	2010	1318.870	1318.870	120	318.990
	2011	–	–	–	441.615
	2012	212.135	212.136	552	424.823
	2013	–	–	–	480.000
2014	238.395	238.395	333	477.123	
 Würth <small><sup>1</sup> Lkw-Verkehr wird nicht erfasst</small>	2000	–	14.340	112.118	126.458
	2005	–	3.466	179.787	183.253
	2009	–	–	105.567	105.567
	2010	–	–	120.511	120.511
	2011	–	25.374	97.162	122.536
	2012	–	22.129	112.427	134.556
	2013	–	–	–	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)



## Intermodal: keine Angst vor der Komplexität

Zu Beginn eines jeden neuen Jahres erscheinen diverse Umfragen, in denen Speditionen und vor allem die verladende Wirtschaft nach den Gründen befragt werden, die für oder gegen eine Nutzung des kombinierten Verkehrs (KV) sprechen. Während die Befürworter oft die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit intermodaler Angebote in den Vordergrund rücken, sind die Gründe der „Nicht-Nutzer“ seit Jahren die gleichen. Nach Ansicht vieler Unternehmen ist der KV zu teuer, zu unpünktlich und schlicht zu unzuverlässig. Leider wird in diesen Umfragen meist nicht beleuchtet, ob die notorischen KV-Verweigerer auch wirklich umfassend Angebote eingeholt und verglichen haben. Es ist zu vermuten, dass dies sehr oft nicht geschieht, denn der KV ist oftmals viel günstiger, pünktlicher und zuverlässiger als viele denken – sonst würden Befürworter an anderer Stelle nicht seine Wirtschaftlichkeit unterstreichen. Auch die oftmals angeführte Faustregel, kombinierter Verkehr rechnet sich frühestens ab 500 km ist längst nicht mehr haltbar. Und die Netzwerksysteme einiger Anbieter sorgen dafür, dass sogar kleinere Volumina wirtschaftlich transportierbar werden und der Kunde bares Geld sparen kann.



**Thore Arendt**  
Bild: SGKV

In vielen Fällen sind die durch die Unternehmen genannten Nachteile des kombinierten Verkehrs simple Vorurteile, die einer genaueren Prüfung nicht standhalten würden. Das eigentliche Problem des KV wird hingegen von niemandem angesprochen: intermodale Systeme sind von Natur aus komplexe Systeme. Diese Komplexität, d.h. das Wissen um die vielen Schnittstellen, Regularien und Akteure des KV-Marktes wirkt abschreckend und fordert am Ende auch den Kunden auf, sich mit der Materie im Detail auseinanderzusetzen. Erst wenn man verstanden hat, wie Intermodalität funktioniert, kann man seine Vorteile voll ausnutzen.

Und hier liegt natürlich die größte Herausforderung, denn der Mensch ist nun einmal ein Gewohnheitstier. Gerne vermeiden wir es uns mit komplexen Dingen auseinanderzusetzen. Hand aufs Herz: Wie viele

von uns würden ihren wöchentlichen Einkauf so gestalten, dass Sie auf dem Weg zu einem weiter entfernten Geschäft zwei Mal den Verkehrsträger wechseln – selbst wenn sie dadurch jede Woche zehn EUR sparen könnten. Ich glaube nicht, dass es viele Interessierte gäbe, obwohl die Ersparnis auf der Hand liegt.

Was also ist zu tun um die Komplexität zu verringern. Simpel gesagt zwei Dinge. Von Seiten der Anbieter müssen Angebote für Door-to-Door Lösungen zeitnah verfügbar gemacht werden, damit Entscheider kurzfristig über Informationen besitzen, um das für das Unternehmen beste Transportkonzept zu wählen. Von Seiten der Politik und Interessensvertretungen muss die Transparenz des KV-Marktes durch gezielte Information weiter verbessert werden, um kompetente Partner zu vermitteln und aus verschiedenen Angeboten wählen zu können. Die SGKV startet zu diesem Zweck im Frühjahr 2015 das intermodale Netzwerk, in dem die Mitglieder wie in einem Branchenbuch zentral gelistet sind. Damit wird hoffentlich ein wichtiger Schritt getan, um den KV für den Kunden weniger komplex erscheinen zu lassen.

■ Thore Arendt

### Shuttle zwischen Coevorden (NL), Bad Bentheim (D) und Malmö (S)

Dryport Emmen-Coevorden, EuroTerminal Emmen-Coevorden-Hardenberg, Kombiverkehr, Bentheimer Eisenbahn und Combi Terminal Twente starten erste durchgehende Zug-Verbindung zwischen der nördlichen Niederlande und den skandinavischen Ländern. Die Strecke zwischen

dem Coevorder Terminal und dem Terminal in Bad Bentheim wird durch die Bentheimer Eisenbahn gefahren. Neben den klassischen Containern werden auch Sattelaufleger transportiert. Auf dem Combi Terminal Twente in Bad Bentheim, dem einzigen Zwischenstopp auf der nur rund 19 Stunden langen Fahrt, werden dem Shuttle weitere Waggons zugeführt.

Als Operator des Shuttles fungiert die Firma Kombiverkehr aus Frankfurt. Die Buchungen erfolgen beim EuroTerminal Emmen-Coevorden-Hardenberg. Zum Start der neuen Linie wird der Shuttle jeweils dreimal wöchentlich pendeln. Nach der Startphase soll die Frequenz auf fünf Abfahrten pro Woche erhöht werden.

Nu