

Ports de Strasbourg et de Kehl

■ Des gestions spécifiques nées des compromis de l'histoire

Pour Strasbourg, c'est le Port Autonome de Strasbourg créée en 1926 sous la forme d'un établissement public (en application d'une convention entre l'Etat et la ville de Strasbourg) qui gère et développe les installations portuaires.

Le port de Kehl relève quant à lui, directement du Land du Bade Wurtemberg qui est propriétaire des terrains portuaires (et non pas la ville de Kehl !). A noter que sur les 106 ports fluviaux que compte l'Allemagne, Kehl est le seul qui présente une structure juridique d'établissement public, les autres relevant principalement des villes.

Entre les deux ports : un accord de coopération qui se limite à une information réciproque sur leurs activités et projets ; des représentants du port de Kehl siègent au Conseil d'Administration du Port Autonome de Strasbourg et réciproquement.

■ Des activités portuaires plus complémentaires que concurrentes

L'examen des équipements et du trafic (cf. tableau page 43) montrent que les deux ports ne se positionnent pas sur le même type de produits. La fonction de plate-forme logistique est toutefois plus importante pour le port de Strasbourg qui se dote à présent d'un nouveau terminal à conteneurs. La fonction logistique et transport combiné font parties des orientations stratégiques de développement du port de Strasbourg.

Häfen Strasbourg und Kehl

■ Besondere Trägerschaften aufgrund historischer Kompromisse

Für Strasbourg ist es die "Port Autonome de Strasbourg", im Jahr 1926 als Anstalt des öffentlichen Rechts gegründet (aufgrund eines Abkommens zwischen dem Staat und der Stadt Strasbourg), die die Hafenanlagen verwaltet und entwickelt.

Der Hafen Kehl untersteht direkt dem Land Baden-Württemberg, das Eigentümer der Hafengrundstücke ist (und nicht etwa die Stadt Kehl!). Hier ist hervorzuheben, dass Kehl als einziger von 106 Binnenhäfen in Deutschland eine Körperschaft des Öffentlichen Rechts ist, alle anderen unterstehen zumeist den Städten.

Zwischen beiden Häfen besteht eine Kooperationsvereinbarung, die sich auf gegenseitige Information über Aktivitäten und Projekte beschränkt; Vertreter des Hafens Kehl nehmen an Sitzungen des Verwaltungsrats des Port Autonome de Strasbourg teil und umgekehrt.

■ Hafenaktivitäten, die sich eher ergänzen als miteinander zu konkurrieren

Die Untersuchung der Anlagen und des Verkehrs (s. Tabelle S. 43) zeigt, dass beide Häfen nicht auf die gleiche Produktpalette ausgerichtet sind. Der Hafen Strasbourg besitzt allerdings größere Bedeutung als logistische Plattform, zumal er zukünftig über einen neuen Containerterminal verfügen wird. Die Kombination der Funktionen Logistik und Transport ist Bestandteil der strategischen Ori-

Les trafics du port de Kehl sont plus en relation directe avec les entreprises qui sont implantées sur les terrains portuaires.

■ Enjeux

A l'heure actuelle, les deux ports cohabitent. Il n'y a pas de projets communs affirmés.

Fonctionnellement, ils auraient pourtant intérêt à se développer de manière conjointe : les points forts de l'un pourraient constituer des atouts pour l'autre.

La partie centrale du port de Strasbourg sera de plus en plus intégrée dans le territoire urbain (axe Strasbourg-Kehl). Le port de Strasbourg n'a plus de réserves foncières (mis à part le développement de la plate-forme de Lauterbourg).

Les contraintes environnementales et la saturation des réseaux routiers vont à l'avenir entraîner des solutions alternatives à la route et renforcer le rôle de la voie d'eau comme mode de transport.

Dans ce contexte, une véritable coopération, entre les deux villes, entre les deux Etats, pour trouver à long terme un développement conjoint des deux ports revêt des enjeux stratégiques.

entierungen zur Entwicklung des Hafens Strasbourg.

Der Verkehr im Hafen Kehl steht in direkterem Bezug zu den Unternehmen die auf dem Hafengelände angesiedelt sind.

■ Herausforderungen

Zum jetzigen Zeitpunkt existieren beide Häfen nebeneinander. Es bestehen keine ausdrücklichen gemeinsamen Projekte.

Funktional wäre es im Interesse beider Häfen, sich gemeinsam zu entwickeln: Die Stärken des einen Hafens könnten Vorteile für den anderen darstellen.

Der zentrale Teil des Hafens Strasbourg wird zunehmend in das Stadtgebiet integriert werden (Achse Strasbourg-Kehl). Der Hafen Strasbourg verfügt über keine Grundstücksreserven mehr (abgesehen von der Entwicklung der Plattform Lauterbourg).

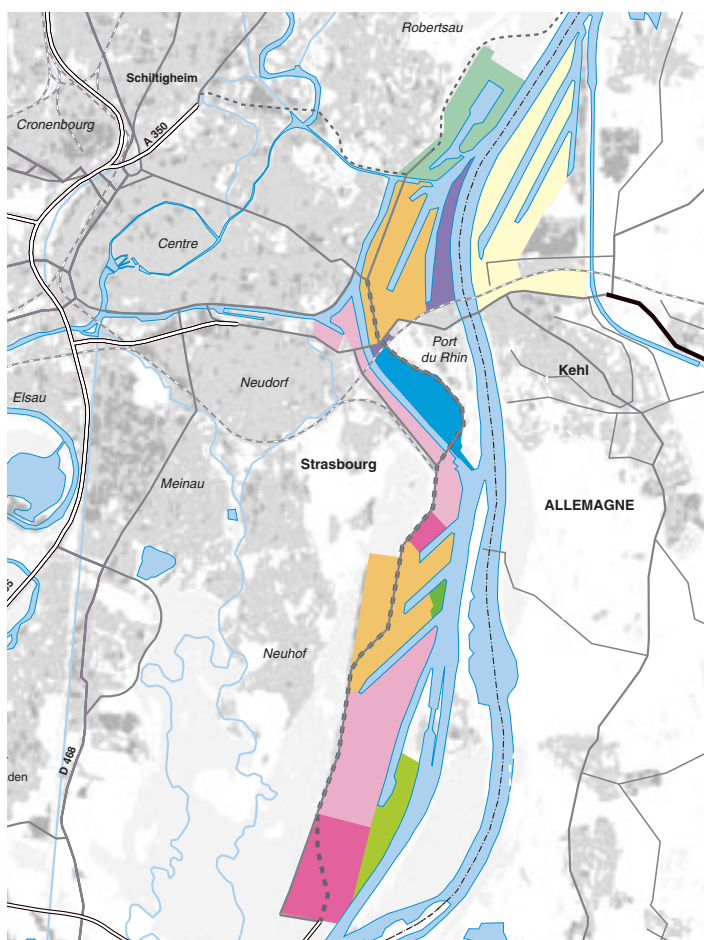
Die Auflagen für Umweltschutz und die Überlastung der Straßennetze werden in Zukunft die Suche nach alternativen Lösungen fördern und die Rolle der Wasserwege als Transportweg stärken. In diesem Kontext wäre eine echte Kooperation zwischen den beiden Städten, den beiden Staaten, eine wahrhaftig strategische Herausforderung, um langfristig eine gemeinsame Entwicklung beider Häfen zu sichern.

**Equipements et caractéristiques des ports de Kehl et Strasbourg /
Anlagen und Besonderheiten der Häfen Kehl und Strasbourg**

	Port de Strasbourg^a / Hafen Strasbourg	Port de Kehl / Hafen Kehl
Surface totale du port / Gesamtfläche	1050 ha	320 ha
Trafic marchandise total 2001 / Warenverkehr gesamt 2001	9 514 125 t	3 373 849 t
Evolution sur 20 ans / Entwicklung über 20 Jahre	- 3,6 Mt (12,6 Mt en 1980)	+ 1,4 Mt (1,9 Mt en 1980)
Nature du trafic 2001 (en %) / Frachtgut 2001 (in %)	Graviers / Kies : 50,01 %	Ferrailles, acier / Eisen, Stahl : 61,8 %
	Produits Pétroliers / Erdölprodukte : 24,9 %	Pétrole / Erdöl : 18,6 %
	Céréales / Getreide : 10,1 %	Autres biens / andere Güter: 13,9 %
	Denrées alimentaires / Lebensmittel : 5 %	
	Machines, prod. manif. / Maschinen, Fertigerzeugnisse : 3,3 %	
Nombre d'emplois / Arbeitsplätze	11 000 ^b	3 924
Nombre d'entreprises / Betriebe	300	100
Surfaces disponibles pour le déve- loppement / verfügbare Ausbaufächen	50 ha dans le secteur Sud Markolsheim / im Sektor Markolsheim Süd 80 ha à restructurer dans la zone portuaire de Strasbourg / zur Umstrukturierung im Hafengebiet Strasbourg 60 ha à / in Lauterbourg	48 ha

a. La circonscription du Port Autonome de Strasbourg comprend outre les zones portuaires de Strasbourg, celles de Markolsheim et de Lauterbourg. La circonscription de Strasbourg représente environ 42 % du trafic fluvial total. / Der Port Autonome de Strasbourg umfasst neben dem Hafengebiet von Strasbourg auch noch die Hafengebiete von Markolsheim und Lauterbourg. Der Bezirk Strasbourg macht 42% des gesamten Binnenschiffverkehrs aus.

b. dans la zone portuaire de Strasbourg / im Hafengebiet Strasbourg



Activités portuaires (port de Strasbourg)

Aktivitäten im Hafen Strasbourg

Type d'activités / Art der Aktivität

- port aux Pétales / Ölhafen 72.78 ha
- industries et services / Industrie und Dienstleistungen 133.82 ha
- bois et papier / Holz und Papier 73.31 ha
- logistique / Logistik 59.49 ha
- automobile / Automobil-Industrie 106.74 ha
- terminal à conteneurs / Container-Terminal 10.96 ha
- traitement des déchets / Abfallentsorgung 31.44 ha
- emprise portuaire de Kehl / Hafengebiet Kehl
- métallurgie 37.56 ha



0 3 km

Source / Datenquelle

fond SPOT, ADEUS, Port Autonome de Strasbourg, janvier 2000
réalisation / Ausführung ADEUS, novembre 2002

Complémentarités, concurrences entre aéroports dans le Rhin supérieur

Le Rhin supérieur compte quatre plate-formes aéroportuaires sur son territoire dont deux concernent directement la région Strasbourg-Ortenau. Elles présentent chacune des caractéristiques, des fonctions et un positionnement spécifiques (trafic, villes desservies et positionnement géographique).

Dans une région aussi dense que le Rhin supérieur, la densité de la population et la densité des équipements de service à cette population sont évidemment corrélées. De plus, le fort développement économique de la région exige un niveau de service élevé dans le domaine de la desserte aérienne en particulier.

La question de la complémentarité (ou de la concurrence) entre ces différents équipements aéroportuaires est récurrente à l'échelle du Rhin supérieur et dans la région Strasbourg-Ortenau.

Plusieurs facteurs entrent en jeu dans ce contexte dont :

- l'importance de la plate-forme (trafic)
- les destinations et populations desservies
- les gestionnaires des aéroports

Komplementarität und Konkurrenz zwischen den Flughäfen am Oberrhein

Am Oberrhein befinden sich vier Flughäfen, von denen zwei die Region Strasbourg-Ortenau direkt betreffen. Jeder dieser Flughäfen verfügt über spezifische Charakteristika und Funktionen und ist unterschiedlich positioniert (Verkehrsaufkommen, Flugziele und geographische Lage).

In einer derart dichtbesiedelten Region wie dem Oberrhein hängt die Dichte der Dienstleistungseinrichtungen eng mit der Bevölkerungsdichte zusammen; zudem erfordert die starke wirtschaftliche Entwicklung der Region ein besonders hohes Niveau im Bereich der Flugaufbindungen.

Die Frage nach Ergänzung (oder Konkurrenz) zwischen diesen verschiedenen Flughäfen stellt sich wiederholt sowohl auf der Ebene des Oberrheins als auch auf der Ebene der Region Strasbourg-Ortenau.

Mehrere Faktoren spielen in diesem Zusammenhang eine Rolle:

- Größe der Plattform (Verkehrsaufkommen)
- Flugziele und Zielpublikum
- Träger

L'environnement aéroportuaire du Rhin supérieur et le trafic des plate-formes Flughäfen am Oberrhein und Verkehrsaufkommen der verschiedenen Plattformen

	Distances à partir de / Entfernung ab Strasbourg	TRAFIC en / Verkehrsaufkommen 2001		
		Passagers / Passagiere	Fret / Fracht (t)	Mouvements / Bewegungen
Frankfurt	226 km	45 559 980	1 613 179	456 452
Zurich	220 km	20 970 741	374 285	309 230
Stuttgart	168 km	7 632 286	30 392	146 771
Aéroports du Rhin supérieur / Flughäfen am Oberrhein				
Bâle Mulhouse	127 km	3 527 570	70 535	120 867
Strasbourg		2 114 592	4 702	50 109
Söllingen (Baden Airport)	85 km	172 139	42	62 730
Lahr	45 km	NS	NS	NS

Les destinations desservies par les aéroports du Rhin supérieur / Zielflughäfen vom Oberrhein aus

Aéroports / Flughäfen	Villes desservies / Zielflughäfen					
	Vols réguliers / Linienflüge					Charters / Charterflüge
	Intérieur / Inland	UE / EU	hors UE / außerhalb EU	long courrier / Langstrecke	Total / insgesamt	
Frankfurt	19	87	95	87	288	NC
Zurich	4	56	32	33	125	NC
Stuttgart	13	53	19	2	87	43
Aéroports du Rhin supérieur / Flughäfen am Oberrhein						
Bâle Mulhouse	17	43	4	0	64	46
Strasbourg	17	7	4	0	28	15
Söllingen (Baden Airport)	3	0	0	0	3	13
Lahr	0	0	0	0	0	0

Les gestionnaires des aéroports / Träger der Flughäfen

Frankfurt	FRAPORT SA
Zurich	UNIQUE SA
Stuttgart SàRL / GmbH	50 % Land; 50% Stadt Stuttgart
Bâle Mulhouse	Etablissement bi-national (F - CH) / binationale Einrichtung (F - CH)
Söllingen	Baden Airpark SàRL / GmbH (66% Flughafen Stuttgart)
Lahr	Groupe WIGGINS (privé) / WIGGINS Gruppe (privat)
Strasbourg	Concession de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin / Konzession der IHK Strasbourg und Bas-Rhin

Temps moyens consentis pour accéder aux vols / Durchschnittliche angenommene Anfahrtszeiten für verschiedene Flüge

Types de vol / Art des Fluges	Durée moyenne de temps de trajet consenti / Durchschnittliche angenommene Anfahrtszeit (Source / Quelle : Aéroport de Strasbourg)
Moyen courrier / Mittelstrecke	1 heure / Stunde
Charters / Charter	1 à 2 heures / Stunden
Long courrier direct et low cost / Langstrecke direkt und Billigflüge	2 à 2,5 heures / Stunden
Fret / Fracht	5 heures / Stunden

■ Quelle concurrence ou complémentarité entre les aéroports dans la région Strasbourg-Ortenau ?

Les concurrences ou complémentarités s'analysent en fonction notamment du temps d'accès à l'aéroport, de la destination et la nature du voyage (affaires, tourisme, vacances,...) ainsi que du type de vol (charters, ligne régulière,...). Un facteur également déterminant est le gestionnaire de la plate-forme.

A partir de ces éléments et de l'offre actuellement développée par les plates-formes de la région Strasbourg-Ortenau, on peut faire les constats suivants :

- Les grandes plates-formes intercontinentales (hub) sont Francfort, Zurich et Paris ; les deux aéroports de Strasbourg et de Bâle-Mulhouse sont des aéroports de rayonnement régional.
- Peu de concurrence entre les aéroports de Strasbourg et de Mulhouse-Bâle en termes de fonction et de positionnement géographique des deux plates-formes ; à noter la complémentarité pour le fret (très faible tonnage de fret avionné à Strasbourg). Les zones d'attraction des deux aéroports se recouvrent peu.
- L'aéroport de Lahr ne dispose actuellement que d'une autorisation pour exploiter du fret. C'est cette fonction de fret aérien de la région Strasbourg-Ortenau qui pourrait se concentrer sur la plate-forme de Lahr (concurrence éventuelle avec Bâle-Mulhouse).
- C'est la plate-forme de Söllingen qui concurrence directement celle de Strasbourg par son positionnement géographique et son offre si elle devait l'étendre...
- Absence de gestionnaire commun entre les différentes plate-formes et surtout grande hétérogénéité de leurs statuts.
- Une complémentarité obligée : la gestion de l'espace aérien.

■ Welche Konkurrenzsituation oder Komplementarität ergibt sich für die Flughäfen der Region Strasbourg-Ortenau?

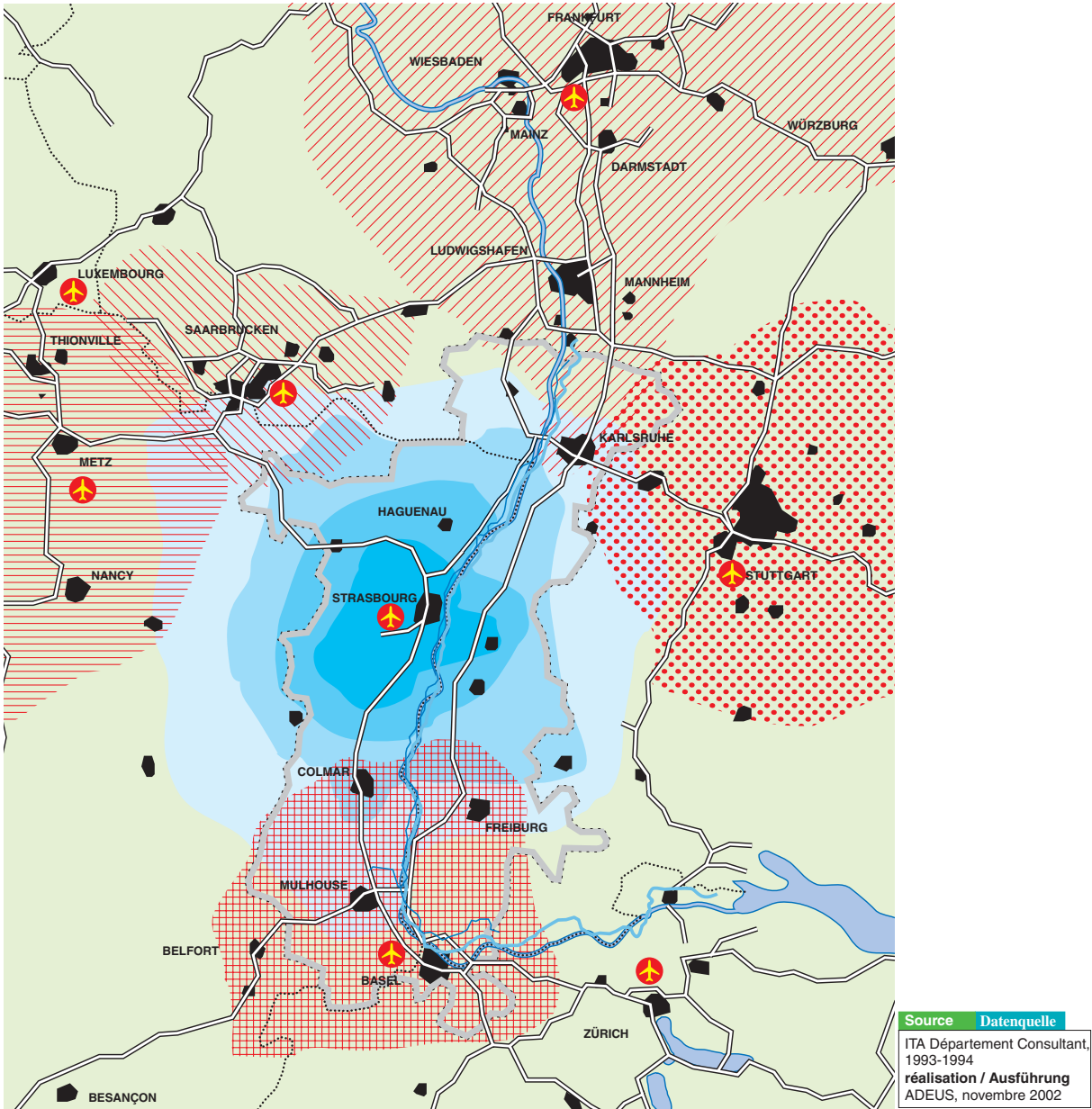
Konkurrenz oder Ergänzung sind vor allem abhängig von der Anfahrtsdauer, des Reiseziels und des Reisezwecks (Geschäftsreise, Tourismus, Urlaub usw.) sowie von der Flugart (Charter, Linienflug usw.). Ebenfalls entscheidend ist der Träger der Plattform.

Ausgehend von diesen Elementen und von dem aktuellen Angebot der Plattformen in der Region Strasbourg-Ortenau kann man zusammenfassend Folgendes feststellen:

- Die großen interkontinentalen Plattformen (Hubs) sind Frankfurt, Zürich und Paris; die Flughäfen Strasbourg und Basel-Mulhouse sind von regionaler Bedeutung.
- Wenig Konkurrenz zwischen den Flughäfen Strasbourg und Basel-Mulhouse, was die Funktionen und die geographische Lage beider Plattformen betrifft; hervorzuheben die Ergänzung bei Frachtgut (nur sehr geringe Tonnage für Flugfracht ab Strasbourg). Die Attraktivitätsbereiche der beiden Flughäfen überschneiden sich kaum.
- Der Flughafen Lahr verfügt zur Zeit nur über eine Genehmigung für Fracht. Die Plattform Lahr könnte die Funktion als Drehscheibe für Luftfracht im Raum Strasbourg-Ortenau übernehmen (mögliche Konkurrenz zu Basel-Mulhouse).
- Die Plattform Söllingen steht in direkter Konkurrenz zu Strasbourg, sowohl durch die geographische Lage als auch durch das Angebot, sollte es erweitert werden ...
- Fehlen eines gemeinsamen Trägers für die verschiedenen Plattformen sowie sehr unterschiedliche Rechtsform.
- Eine zwangsläufige Komplementarität: die gemeinsame Nutzung des Luftraums.

Zones d'influence de Strasbourg - Entzheim et des aéroports proches

Einzugsbereich des Flughafens Strasbourg-Entzheim und benachbarter Flughäfen



- | | | |
|---|---------------------|--|
| Agglomération / Agglomeration | Hinterland à 20 mn | Hinterland à 1 h de Stuttgart |
| Aéroport / Flughafen | Hinterland à 45 mn | Hinterland à 1 h de Bâle-Mulhouse |
| Autoroute / Autobahn | Hinterland à 1 h | Hinterland à 1 h de Metz-Nancy |
| Frontière / Staatsgrenze | Hinterland à 1 h 30 | Hinterland à 1 h de Saarbrück / Saarbrücken |
| Limite du Rhin supérieur / Abgrenzung des Oberrheingebietes | | Hinterland à 1 h 30 de Francfort / Frankfurt |