







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
	2013	53.308	13.284	29.058	95.650
 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
	2013	-	-	-	342.000
	 Nürnberg	2002	-	-	-
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
2013		443.861	266.386	0	710.247

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
	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
	2013	103.267	103.267	-	206.534
 Strasbourg <small>1990 wurden Lkw und Bahn gemeinsam erfasst</small>	1990	112.189	112.189	7.213	194.002
	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
	2013	-	-	-	277.162
	1-8 2013	144.806	50.478	81.878	

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GmbH, Sankt-Augustin |
Zusammenstellung: Michael Nürsch



Sicherheit – gleiche Maßstäbe für alle Verkehrsträger

Vor dem Hintergrund der Anpassungen des SOLAS-Abkommens (Safety of Life at Sea) durch die International Maritime Organisation (IMO) und deren Sub-Komitee Dangerous Goods, Solid Cargo Containers (DSC) wird zukünftig die verbindliche Feststellung von Gewichten maritimer Ladeeinheiten vor deren Verladung auf Seeschiffen eingeführt. Und ruft man sich Bilder von havarierten Containerschiffen, die aufgrund einer Überladung verunglückten, vor Augen, so ist dies selbstverständlich zu begrüßen. Da diese Container im Hafenhinterlandverkehr oft durch Kombinierte Verkehrsträger bewegt werden, hat diese Anpassung mittelbar natürlich auch Einfluss auf den KV. Die Überführung dieser Anpassungen in nationale Bestimmungen wird derzeit vorbereitet.

Dabei ändert sich auf den ersten Blick nur wenig, denn bereits heute besteht die obligatorische Verpflichtung zum Wiegen auf Seiten des Verladers. Das Abkommen befindet sich damit zunächst im Einklang mit bestehendem Recht. Auch die Verfahren der Ermittlung sind nachvollziehbar und funktional. Was aber passiert, wenn das Gewicht der Ladung unbekannt ist? Und welche Auswirkungen wird dies auf die intermodale Kette haben?

Im Falle des nicht deklarierten Gewichts einer Ladeeinheit oder einer offensichtlichen Falschweisung ist bislang leider unklar, wie das betroffene Terminal mit einer solchen Ladeeinheit weiter verfahren muss. Nach Einschätzung einiger Terminalbetreiber ist der Anteil von La-



Thore Arendt
Bild: SGKV

deenheiten mit Fehlausweisungen der Gewichte nicht unerheblich. Insofern die Terminals die Kosten für die Verwiegung tragen müssen, stellt dies einen erheblichen Mehraufwand dar. Ob dieser auf die Kunden übertragbar ist, ist fraglich und birgt die Gefahr einer Rückverlagerung von intermodalen Mengen auf die Straße und konterkariert damit auch die Bestrebungen der Bundesregierung. Weiterhin sind negative Auswirkungen auf die Kapazität des Terminals zu erwarten, die bisher technisch und organisatorisch nicht für zusätzliche Wiegeprozesse ausgelegt sind.

Hinzu kommt noch folgendes Problem: Nach Wechsel der Ladeeinheit in einem

Terminal auf oder vom Massenverkehrsträger ist dem Terminal selbst haftungsrechtlich die Position des Verladers zuzuordnen, schätzen einige Betroffene. Da also Funktionen des ursprünglichen Verladers in Hinblick auf die Haftung auf das Terminal übergehen, sollte nach Möglichkeit klar vorgegeben werden, dass die Verantwortung und Haftung für die korrekte und vollständige Angabe der Gewichte von Ladeeinheit und Ladung immer beim ursprünglichen Verladener liegt. Neben der eindeutigen Klärung der Verantwortung des Verladers spricht sich der Beirat der SGKV für die Berücksichtigung sowohl neuer geeichter Wiegeeinrichtungen als auch der Nachrüstung solcher Einrichtungen in Kransystemen und Reach Stackern in der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs aus, sollten die Binnenland-Terminals durch die Umsetzung auf nationaler Ebene dazu gehalten sein, nicht vorhandene oder falsche Gewichtsangaben zu überprüfen. ■ Thore Arendt

SUT Anzeigenleitung neue Anschrift!

Sie erreichen die SUT-Anzeigenleitung ab sofort unter der neuen Anschrift:

Dipl.-Volkswirt Manfred Keweloh
Bachemer Straße 208 | 50935 Köln
Telefon +49 (0) 221 569 33 512
Telefax +49 (0) 221 569 33 506
E-Mail anzeigen@schiffahrtundtechnik.de

www.schiffahrtundtechnik.de