

Über den KV-Survey

Der KV-Survey (im Sinne einer Umfrage) ist ein Service der SGKV um Meinungen, Trends und Tendenzen zu aktuellen Themenstellungen rund um den Kombinierten Verkehr über das Internetportal zu erfassen und zu dokumentieren. Ziel ist es, diese Trends und Stimmungen zu charakterisieren und dem KV-Markt damit eine Stimme zu verleihen. So können z.B. Verbesserungspotenziale ermittelt werden um dort anzusetzen, wo Handlungsbedarf aus Sicht des Marktes besteht. Der Survey soll zunächst der Information dienen, insbesondere für Entscheidungsträger, aber auch Forschungsbedarfe aufdecken und Diskussionen anregen. Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Befragungszeitraums auf der Website der SGKV bereitgestellt. Ferner findet sich eine übergeordnete Zusammenfassung in den Rundschreiben und dem Jahresbericht der SGKV.

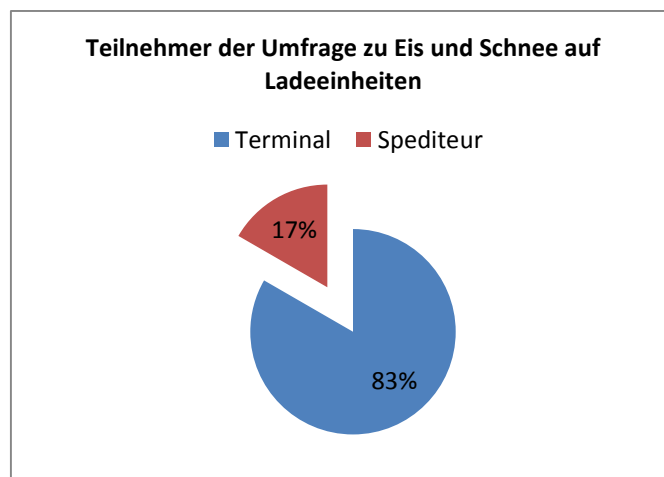
Aktuelles Thema

Die SGKV führte bis März 2015 eine mehrwöchige Online-Umfrage zur rechtlichen Lage bei Eis und Schnee auf Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Sattelanhängern) bei der Abholung durch den LKW-Fahrer aus einem Umschlagterminal durch. Dazu wurden flächendeckend Speditionen und öffentlich zugängliche Terminals des Kombinierten Verkehrs in Deutschland per E-Mail kontaktiert und gebeten, sich zu dem aktuellen Thema zu äußern. Die Umfrage wurde am 20.03.2015 mit einem Rücklauf von 30 Antworten geschlossen.

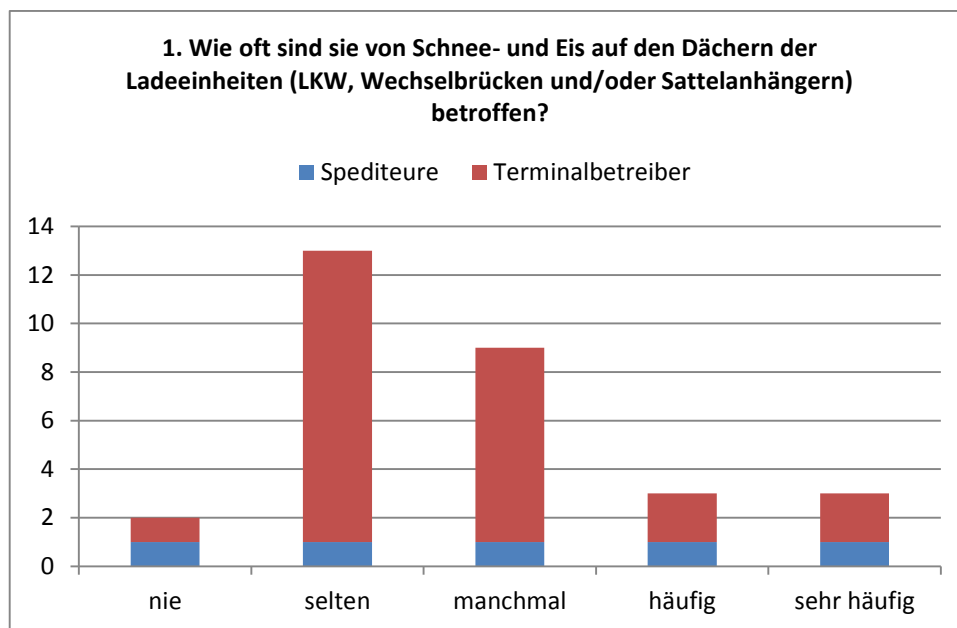
Hintergrund der Befragung ist die oft als unklar empfundene rechtliche Lage zum korrekten Umgang mit Schnee und Eis auf Ladeeinheiten. Insbesondere an der Schnittstelle zum Terminal kommt es durch den Wechsel des Verantwortungsträgers zu Haftungsfragen, die im Tagesgeschäft nur unzureichend berücksichtigt werden. Rein rechtlich ist der Lkw-Unternehmer für die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs zuständig, da die Untersuchung der Ladeeinheit auf Eis und Schnee jedoch aus praktischen und zeitlichen Gründen schwierig ist, unterbleibt eine Räumung der Schneelasten in der Praxis meist. Sowohl Terminalbetrieb als auch Straßenverkehr werden hierdurch gefährdet und kostspielige, rechtliche Auseinandersetzungen belasten die wirtschaftlichen Beziehungen.

Fragen und Meinungsbild

Mit einem Anteil von mehr als 80 Prozent, stellten die Terminalbetreiber die Mehrheit der Umfrageteilnehmer (25 von 30 Teilnehmern). Auf Seiten der Spediteure nahmen lediglich fünf Befragte teil (17%).



Zunächst wurden die Teilnehmer zur Relevanz der Thematik befragt. Die Mehrheit der Befragten, insgesamt 25 (davon 22 Terminals und drei Spediteure), sind eher selten von Eis und Schnee auf Ladeeinheiten betroffen. Zwei Befragte (je ein Terminal und ein Spediteur) waren noch nie von der Thematik betroffen. Lediglich zehn Prozent, davon zwei Terminalbetreiber und eine Spedition, sind sehr häufig von Eis und Schnee auf Ladeeinheiten betroffen. Auffällig ist bei beiden Gruppen die weite Streuung über alle Betroffenheitsgrade hinweg, sowohl seltene als auch häufige Erfahrungen mit Eis und Schnee auf Ladeeinheiten sind der Fall. Trotzdem scheinen die Befragten insgesamt nur selten von der Thematik betroffen zu sein.



Im zweiten Fragenblock stand der Umgang mit Eis und Schnee auf Ladeeinheiten in der Praxis im Mittelpunkt. Terminalbetreiber und Spediteure wurden hier separat befragt um die (unterschiedlichen) Sichtweisen der Beteiligten auf die Zuständigkeiten bei Eis und Schnee abzubilden.

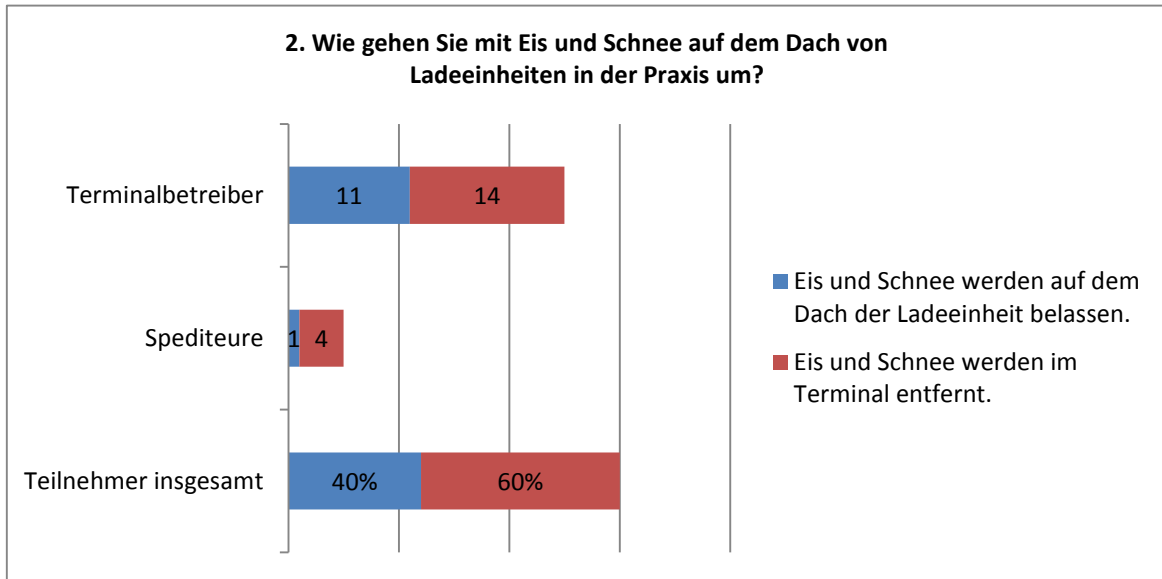
Es zeigte sich, dass rund 44 Prozent der **Terminalbetreiber** (elf von 25 Befragten) Eis und Schnee auf dem Dach der Ladeeinheit belassen, da das Terminal nicht für die Beseitigung verantwortlich ist. 56 Prozent (14 Befragte) gaben außerdem an, dass in ihrem Terminal ausreichend Platz bzw. Equipment für das Abräumen der Schneelasten durch die Lkw-Fahrer zur Verfügung steht.

Die Spediteure sind sich ihrer Verantwortung offenbar bewusst, nahezu alle **Spediteure** (vier von insgesamt fünf Befragten) waren der Meinung, dass Eis und Schnee von der Ladeeinheit entfernt werden sollte, dies geschieht vornehmlich im Terminal und nicht etwa „unmittelbar außerhalb des Terminals“. Ein Spediteur wies jedoch darauf hin, dass oft mit Schnee gefahren werde, da nur wenige Fahrer auf eine, unter Umständen 4 Meter hohe Ladeeinheit steigen würden.

Weitere genannte Umgangsmethoden mit Eis und Schnee auf Ladeeinheiten lauteten wie folgt:

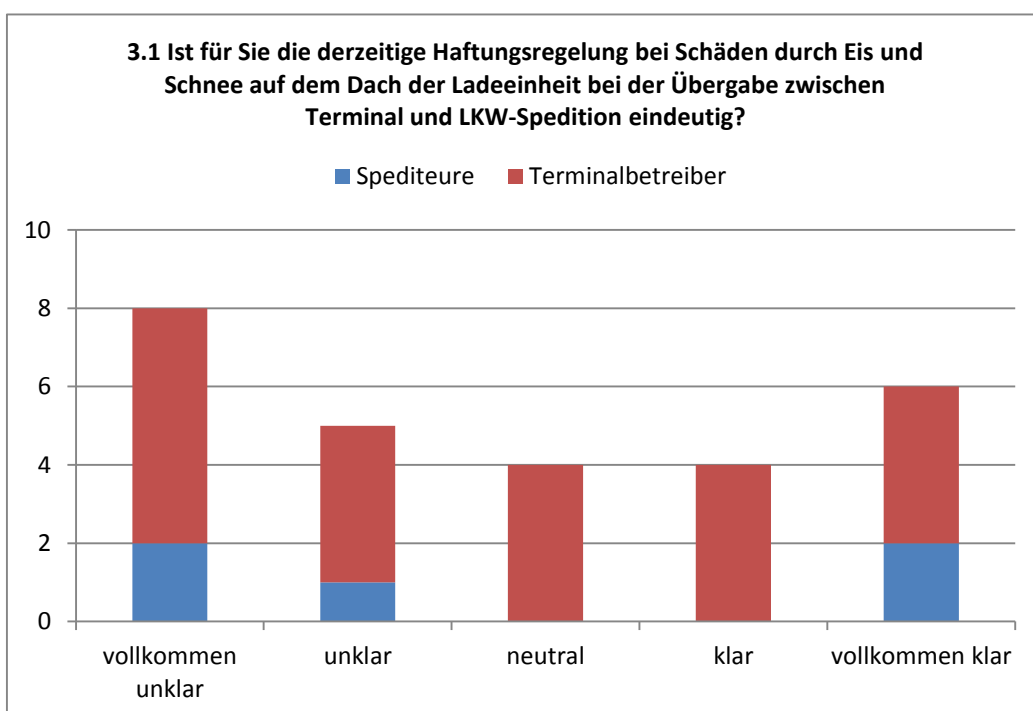
- „Eis und Schnee werden auf dem Dach belassen und durch das Gefälle der Terminalausfahrt größtenteils entfernt“
- „Möglichkeit [zum Abräumen der Schneelasten] für LKW-Fahrer gerade in Beschaffung“
- „Schnee wird von Containern entfernt, Wechselbrücken o.ä. nicht vorhanden“
- Ladeeinheiten werden „unter Mithilfe der Terminalmitarbeiter“ von Schnee und Eis befreit

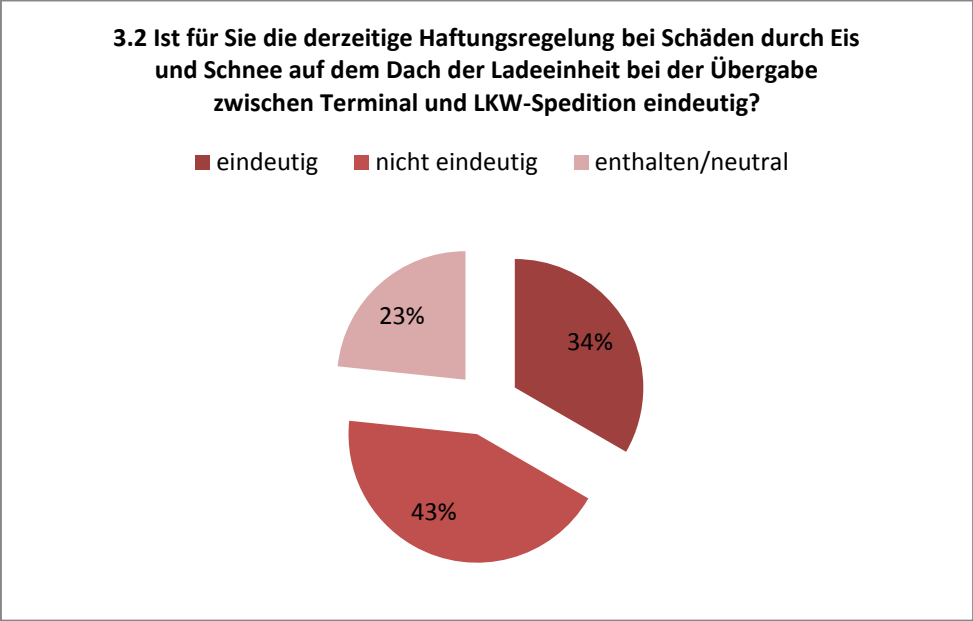
Lediglich zwei Terminalbetreiber gaben an, den Schnee kostenfrei von der Ladeeinheit zu entfernen, drei stellen einen kostenpflichtigen Abräumservice zur Verfügung der Speditions-Unternehmen.



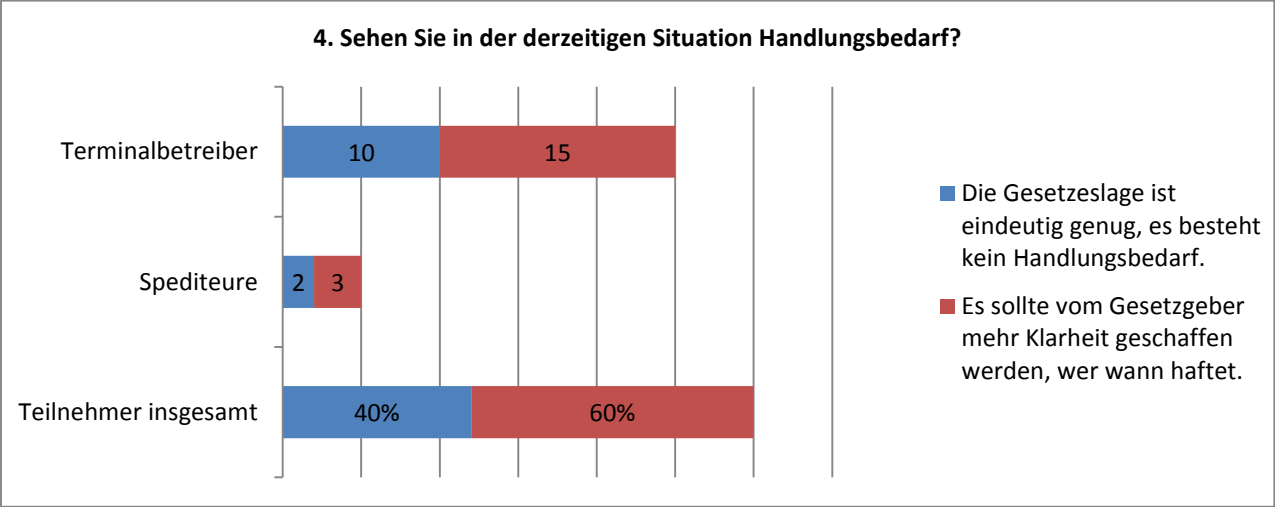
Im dritten Fragenblock wurde explizit auf die rechtliche Lage bezüglich Eis und Schnee auf Ladeeinheiten eingegangen. Zunächst sollten die Teilnehmer die Rechtsvorschriften bezüglich ihrer Klarheit beim Haftungsübergang zwischen Spediteur und Terminal bewerten, woraus in einer zweiten Frage der Handlungsbedarf in dieser Hinsicht ermittelt wurde.

Von acht Teilnehmern (sechs Terminalbetreiber und zwei Spediteure) wurden die Haftungsregelungen als nicht eindeutig (vollkommen unklar) bewertet, für mehr als zehn Teilnehmer könnten die Regelungen klarer sein. Nur sechs Befragte empfinden die Regelungen als vollkommen klar. Drei Teilnehmer enthielten sich bei dieser Frage. Insgesamt bewerteten lediglich 45 Prozent der Teilnehmer die Rechtslage als eindeutig, 32 Prozent sind gegenteiliger Meinung.





Die Unsicherheit bezüglich der Rechtslage spiegelt sich auch in der nächsten Frage wider: 60 Prozent der Befragten antworteten auf die Frage „Sehen Sie in der derzeitigen Situation Handlungsbedarf?“ mit ja. Für 40 Prozent der Befragten besteht kein Handlungsbedarf, die Rechtslage sei eindeutig genug.



Den Teilnehmern zufolge besteht der Handlungsbedarf weniger in der Reduzierung von rechtlichen Unklarheiten als vielmehr in der Bereitstellung der Infrastruktur zum Abräumen der Ladeeinheiten. Das lässt sich aus den Verbesserungsvorschlägen der Befragten ableiten:

- Bereitstellung einer „ausreichenden Anzahl [an] Schneebühnen und entsprechendem Equipment an allen Terminals“
- „Einrichtungen in den Terminals damit die Fahrer Schnee und Eis sicher entfernen können“
- „Für die Sicherheit des Fahrers wäre es wünschenswert wenn Verloader bzw. Bund Unterstützung geben würden, z.B. [durch den] Bau von "Enteisungsbrücken".

Fazit

Die rechtliche Lage bei Eis und Schnee auf Ladeeinheiten ist für die meisten Beteiligten unklar und unverständlich. Es wird von den Befragten die fehlende Eindeutigkeit der Haftungsregelungen bemängelt. Es entsteht der Eindruck, dass dies dadurch beeinflusst wird, dass die Relevanz der Thematik und somit deren Konsequenzen nicht allen Beteiligten vollkommen klar sind. Die geringe Teilnehmeranzahl der Spediteure scheint diese Hypothese zu bestätigen.

Bei der Übergabe der Ladeeinheit vom Terminal an den Spediteur und umgekehrt, ist der Lkw-Unternehmer für die Betriebssicherheit seines Fahrzeuges zuständig und hat auch für die Befreiung der Ladeeinheit von Schneelasten Sorge zu tragen. Allerdings fehlt es in der Praxis oft an der nötigen Infrastruktur um die Ladeeinheiten mit einer Höhe von 4 Metern von Eis und Schnee zu befreien. In der Folge wird die Betriebssicherheit sowohl im Terminal als auch im Straßenverkehr gefährdet und schadet allen Beteiligten gleichermaßen.

Daher sollten Maßnahmen ergriffen werden um ein Abräumen der Ladeeinheiten durch den Spediteur zu ermöglichen. Unerlässlich ist hierbei die Zusammenarbeit von Terminalbetreiber und Spediteur, um Aufwand und Kosten möglichst gering zu halten. Bei der Einführung von kostenpflichtigen Schneeräum-Services am Terminal sollte beachtet werden, dass eine Erhöhung der Speditionskosten ohne die nötige Bewusstseinsbildung nicht zur Lösung des Problems führen wird. Wichtig ist hier, dass neben der Bereitstellung von Infrastruktur, sowohl beim Spediteur als auch beim Endkunden Aufklärungsarbeit über die rechtlichen Konsequenzen von Eis und Schnee auf Ladeeinheiten geleistet wird. Denkbar wäre auch eine Aufnahme der Enteisungsbrücken in den Katalog förderfähiger Anlagen eines Terminals durch den Bund.