





Binnenhäfen Land   Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
 Trier	2000	-	-	6.408	6.408
	2005	-	-	3.383	3.383
	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
	1-6 2015	-	-	1.891	1.891
 Weil am Rhein <small><sup>1</sup>Regulärer Terminalbetrieb seit 1999</small>	1990	-	-	2.911	2.911
	2000	3.212	55	19.593	22.860
	2005	3.866	180	20.463	24.509
	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
	1-7 2015	3.693	509	16.970	21.172

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	65.047	65.047	586	130.680
	2005	111.981	111.982	788	224.751
	2010	318.870	318.870	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
	1-3 2105	63.770	63.771	89	127.630
 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
	2010	-	-	120.511	120.511
	2011	-	25.374	97.162	122.536
	2012	-	22.129	112.427	134.556
	2013	-	-	-	145.306
	2014	-	-	-	143.378



## Historisches vom Strom

Bestellen Sie jetzt Ihr Wunschexemplar in unserem Bücher-Shop unter [www.schiffahrtundtechnik.de](http://www.schiffahrtundtechnik.de)



## Bestmögliche Sicherheit bei Umschlag und Transport

Nicht erst seit der Diskussion um die in der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ (AwSV) ursprünglich verlangte, baulich aber gar nicht abbildbare Vollversiegelung von Flächen von Terminals des kombinierten Verkehrs zwecks Gewässerschutz wird das Thema der technischen Sicherheit der Umschlaganlagen verstärkt in der Öffentlichkeit wahrgenommen. Da Terminals für gewöhnlich in unmittelbarer Nähe zu den Ballungsräumen angesiedelt werden, um den Vor- und Nachlauf möglichst kurz und die intermodale Kette dadurch effizient und wirtschaftlich zu halten, kommt es immer wieder zu Interessenskonflikten mit angrenzenden Nutzungen im Terminalumfeld. Neben dem Faktor Lärm ist dabei vor allem die technische Sicherheit des Umschlagvorgangs ein Grund zur Besorgnis für viele Anwohner, denn im kombinierten Verkehr werden bekanntlich auch Gefahrstoffe transportiert. Die Folge dieser Sorge sind nicht selten massive, organisierte Anwohnerproteste. Gekoppelt mit den Widerständen von Umweltverbänden, die in Neu- und Ausbauten von Terminals nicht selten pauschal eine Gefahr für Flora und Fauna zu sehen scheinen, werden bauliche Vorhaben entweder erheblich hinausgezögert oder sogar verhindert. Die berechtigten



**Thore Arendt**  
Bild: SGK

Frage lautet: Wie sicher ist der kombinierte Verkehr, bei Transport und beim Umschlagsprozess? Zunächst sollte eines klargestellt werden: Der kombinierte Verkehr schafft keine neuen Verkehre. Er verlagert sie nur. Die transportieren Güter und Waren, unter ihnen auch Gefahrstoffe, würden ansonsten ausschließlich auf der Straße bewegt. Die richtige Frage muss also lauten: wie sicher ist der kombinierte Verkehr im Vergleich zum Straßengüterverkehr? Die Statistik zeichnet hier ein eindeutiges Bild. Vergleicht man allein die Transporte auf der Schiene und auf der Straße, so weist EUROSTAT für das Jahr 2013 206 Unfälle im Straßenverkehr aus, an denen Gefahrguttransportfahrzeuge beteiligt waren. Im Gegensatz dazu wurden auf der Schiene drei Zwischenfälle registriert. Bedenkt man, wie viele Transporte bereits jetzt durch den kombinierten Verkehr verlagert werden (das heißt dem Straßengüterverkehr

entzogen sind), wird sehr schnell deutlich, dass die Zwischenfälle auf der Straße wohlmöglich sonst noch höher ausfallen würden.

Die chemische Industrie zählt seit jeher zu den wichtigsten Kunden des kombinierten Verkehrs. Befragt man die Entscheidungsträger, warum sie den kombinierten Verkehr wählen, wird sehr schnell deutlich, dass Kosten und Qualität zwar einen wichtigen Stellenwert einnehmen – ebenso wichtig ist jedoch die hohe Sicherheit der Transporte, sowohl auf der Schiene als auch in den Terminals.

Ebenfalls muss folgendes bedacht werden: Gefahrgut ist nicht gleich Gefahrgut. Zu den so genannten „wassergefährdenden Stoffen“ zählen auch Produkte wie beispielsweise Kosmetikartikel oder der Rohstoff für das Füllmaterial von Babywindeln. Produkte, die fast jeder Haushalt braucht und täglich anwendet. Diese Artikel müssen transportiert werden um zum Endverbraucher zu gelangen. Das geschieht entweder auf der Straße, wo die Gefahr einer Beschädigung aufgrund der hohen Akteurszahl (d.h. andere Fahrzeugführer) beträchtlich ist. Oder man nutzt Schiene oder Binnenschiff, geschlossene Systeme, die auf Gefahrgut spezialisiert sind. Fortsetzung folgt.

*Thore Arendt*

### EU fördert das Verkehrsmanagementsystem am Oberrhein

Im Mai hat die Arbeitsgemeinschaft RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil auf der transport logistic in München das RheinPorts Information System (RPIS) lanciert. Der von RheinPorts, dem Port Autonome de Strasbourg und den Rheinhäfen Karlsruhe gestellte

Antrag auf Mitfinanzierung im Rahmen des EU-weiten Förderprogramms CEF (Connecting Europe Facility- Transport sector) wurde von der Europäischen Kommission bewilligt. Das Förderprogramm beteiligt sich mit 50 Prozent an den Projektkosten von rund 2 Mio.

Euro. Die Arbeitsgemeinschaft RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil startete in diesem Frühling den Testbetrieb mit dem ersten Schiffsanmeldesystem für die Containerschiffahrt an den Binnenhäfen entlang des Rheins.

**Nu**