HHLA

## Kai gerüstet für Großschiffe

Die Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) hat an ihrem Containerterminal Burchardkai einen Liegeplatz für die neueste Generation von Großschiffen gerüstet. Mit den dort eingesetzten Containerbrücken ist nach Hafenangaben das Be- und Entladen von Schiffen mit einer Kapazität von 18.000 Standardcontainern (TEU) möglich.

BLS CARGO

## Positiver Trend hält weiter an

Der Logistiker BLS Cargo mit Sitz in der Schweiz ist nach seiner Neuausrichtung gut unterwegs. Der Experte für Schienengüterverkehr erzielte nach eigenen Angaben im ersten Halbjahr 2014 einen Gewinn von 2,7 Millionen Schweizer Franken (rund 2,23 Millionen Euro). Dies bestätige den positiven Ergebnistrend des Vorjahres, heißt es in einer Mitteilung. Im Vorjahreszeitraum lag der Gewinn bei einer Million Schweizer Franken (etwa 826.000 Euro). Als Grund für die Entwicklung nennt BLS die Trennung von unrentablen Verkehren.

# »Kapazitäten benötigt«

**Ausblick:** Operateure und Spediteure freuen sich über steigende Mengen. Zunehmend werde aber die Infrastruktur zum Problem, sagt Thore Arendt von der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr.

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist wieder auf Wachstumskurs: 85 Millionen Tonnen Güter wurden laut dem Statistischemn-Bundesamt (Destatis) 2013 im KV auf dem deutschen Schienennetz transportiert, neun Prozent mehr als im Vorjahr. Demnach wird der KV auch für den Eisenbahnverkehr immer wichtiger: Der KV-Anteil an der Beförderungsmenge der Eisenbahnen betrug im vergangenen Jahr bereits 22,7 Prozent (2005: 16,2 Prozent). Auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bestätigt in seinem Jahresbericht 2013 das deutliche Wachstum: Demnach stieg nicht nur das Verkehrsaufkommen, auch die Verkehrsleistung legte um 6,6 Prozent zu.

Welche Rahmenbedingungen allerdings für noch mehr Verkehrsverlagerungen sorgen könnten, erklärt Thore Arendt, Vorsitzender der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV), ***trans aktuell***-Redakteurin Ilona Jüngst.

***trans aktuell:*** *Herr Arendt, wie sehen Sie die derzeitige Marktlage?*

**Arendt:** Insgesamt sehe ich positive Tendenzen und ein sehr aktives Marktfeld mit verschiedenen neuen Verbindungen. Besonders interessant scheinen derzeit Verbindungen nach Griechenland und in die Türkei. Marktsegmente wie Automotive und Elektrotechnik sind auf dem Wachstumskurs und haben teilweise zeitkritische Ware, für die der KV eine interessante Alternative zum Seeweg ist.

*Was sind die größten Chancen und Herausforderungen?*

Neue Terminalinvestitionen bahnen sich an. Diese wurden durch die Diskussion um die AWSV weitgehend zurückgehalten, da Unklarheit herrschte, ob die sehr kostenintensiven, vollversiegelten Flächen im ganzen Terminalbereich notwendig werden würden. Die zusätzlichen Kapazitäten werden auch dringend benötigt, damit die Terminals in Zukunft weiter effizient bleiben. Besonders in Ballungsgebieten werden bei den Terminals künftig auch Lärm und Emissionen ein wichtiges Thema werden.

*Sind Sie mit der Unterstützung der Politik auch im Hinblick auf die Infrastruktur zufrieden?*

Begrüßenswert ist, dass die KV-Terminalförderung fortgesetzt wird und Mittel aufgestockt werden. Auch das Connecting-Europe-Facility-Programm der EU wird den KV auf europäischer Ebene vorantreiben und soll Terminalinfrastrukturen schaffen. Woran es allerdings fehlt, sind Forschungsprogramme für den KV, um Schnittstellen effizienter zu machen. Und im Hinblick auf die Infrastruktur gibt es weiter viel zu tun. Zum Beispiel braucht es Alternativen zur Y-Trasse

*Fortschritte gibt es doch – zumindest wurde zum Juli der ILU-Code eingeführt.*

Das war ein sehr wichtiges Signal, um die Terminals und die intermodale Lieferkette weiter zu automatisieren und zu industrialisieren. Eine transparente KV-Kette benötigt aber einen noch besseren Informationsfluss. Hier besteht noch weiterer Forschungs- und Entwicklungsbedarf.

*Und wie sieht der Markt bei dem Thema Umschlagtechnik aus?*

Horizontale Umschlagsysteme wie Cargobeamer oder Modalohr sind immer noch interessante Ergänzungen zum KV-System. Sie zielen auf den Markt der nicht kranbaren Einheiten ab. Erste Verbindungen erwarte ich mit Spannung.

*Die SGKV sieht sich als Bindeglied zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Welche Schwerpunktthemen bearbeitet die Gesellschaft derzeit?*

Zum einen forschen wir über den Umgang mit kranbaren Sattelaufliegern in Terminals. Da beschäftigen wir uns etwa mit der Frage, wie diese effizient zu positionieren sind. Außerdem erforschen wir in einem Projekt Maßnahmen zur Reduzierung des Kranungslärms und Fragen zur Optimierung der Sicherheit in intermodalen Transportprozessen. Ein neues Projekt für unsere Mitglieder ist außerdem eine europäische Karte des Intermodalen Netzwerks.

Fotos: SGKV, Küppers

**Erfreuliche Zahlen: 2013 stiegen die Mengen gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent an.**

### AKTUELLE PROJEKTE

**Eine interaktive Karte** bietet die Studiengesellschaft für Kombinierten Verkehr (SGKV) ab sofort unter www.intermodal-map.com an – mit allen KV-Terminals in Europa. Auf der interaktiven Seite finden sich laut SGKV kostenlos für jeden alle wichtigen Basisinformationen zu den europäischen Terminals. Mitglieder der SGKV können darüber hinaus auf zusätzliche Informationen und weitere Funktionen zugreifen. Geplant ist, in Zukunft etwa auch aktuelle Zug- und Binnenschiffverbindungsdaten zwischen den Terminals darzustellen. Um die weiteren Funktionen entwickeln zu können, hofft der Verband noch auf die Unterstützung von Sponsoren.

**Good Sound** nennt sich ein Projekt, das die Reduktion der Schallemissionen beim Kranbetrieb zum Ziel hat. Hier vermeldet die SGKV erste Ergebnisse. Demnach wurde das erste von insgesamt vier Arbeitspakten abgeschlossen, markanten Lärmemittenten an den Portalkräne identifiziert und in einer Dringlichkeitsliste dargestellt. Anhand der Liste werden in einem zweiten Schritt baulich/technische Lösungsvarianten zur Reduktion der Lärmemissionen erarbeitet.

### ZUR PERSON

Thore Arendt ist seit 2008 für die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) in Berlin tätig, seit 2011 als geschäftsführendes Vorstandsmitglied. Davor hat der Diplom-Ingenieur (Uni Dortmund, Raumplanung) bei der Informationsstelle Verkehr der Deutschen Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft und dem Logistik-Kompetenzzentrum Logis.net gearbeitet.

# DEKRA: Neuerungen bei der Bremsenprüfung im Rahmen von HU und SP

Bei der Bremsenprüfung im Rahmen der Hauptuntersuchung bzw. der Sicherheitsprüfung an Nutzfahrzeugen stehen Neuerungen an. Zum einen die Einführung der so genannten Bezugswertmethode. Die frühere Methode, die Bremswirkung aus der gemessenen maximalen Bremskraft und der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs zu berechnen, wird für moderne Fahrzeuge den Anforderungen der Fahrzeugtechnik nicht mehr gerecht. Indem nun der angewandte Bremsdruck mit der am Rad erreichten Bremskraft in Bezug gesetzt wird, wird die Prüfung objektiver.

Eine zweite große Neuerung zielt auf die Erhöhung der Messgenauigkeit. Wenn Fahrzeuge oder Anhänger unbeladen zur Prüfung kommen, ist die Aussagekraft der Messung bisher – insbesondere bei Fahrzeugen mit sehr geringem Leergewicht, wie eine leere Container-Lafette – begrenzt. Deshalb sehen die neuen Regelungen vor, dass neueren Fahrzeugen, zu denen die entsprechenden Bezugswerte vorliegen, muss eine bestimmte Mindestbremskraft erreicht werden, die sich an der tatsächlich verbauten Bremsanlage orientiert.

Diese Mindestbremsdrücke bzw. -kräfte sind aber für manche Fahrzeuge, etwa für Sattelauflieger oder Anhänger, unbeladen nicht immer erreichbar. Diese müssen deshalb teilbeladen geprüft werden. Alternativ kann die Beladung auch durch entsprechende technische Einrichtungen simuliert werden – beispielsweise durch Niederzurreinrichtungen oder anhebbare Bremsenprüfstände (Foto). DEKRA hat solche Einrichtungen schon an vielen Stationen bundesweit in Betrieb, so dass hier auch unbeladene Fahrzeuge problemlos geprüft werden können.

Weitere Informationen:
DEKRA Automobil GmbH
Martin Kraus
Handwerkstraße 15 • 70565 Stuttgart