



rischen BLS Cargo sollen ab 2014 Shuttlezüge von der Ostsee über die Gotthard-Route im Alpen transit verkehren. Vorbereitende Profil-Messfahrten wiesen nach, dass Cargobeamer das ein-zige System im kombinierten Verkehr ist, das mit einem vier Meter hohen, nicht kranbaren Standard-Sattelauflieger die

senheit des Zuges bereits vorgege-ben werden, der Umschlag auf die Schiene ist danach konventio-nell per Kran oder in automati-sierten innovativen Umschlagan-lagen parallel ohne Krantechnik möglich. Lkw und Züge müssen nicht aufeinander warten. In den automatisierten Terminals nimmt der gesamte Umschlagprozess

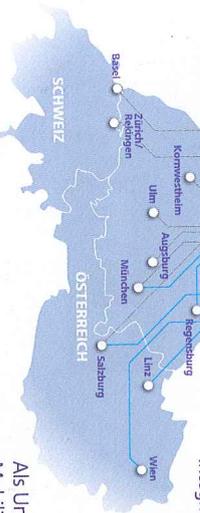


**TFGG**  
TRANSPRACHT  
Immer eine Spur besser.

## » Das europäische Netzwerk

Mit dem AlbatrosExpress verbindet TFG die Deutschen Nordseehäfen mit den Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz.

Und das mit einem attraktiven Produktportfolio und integrierten Serviceleistungen.



Als Unternehmen der DB Mobility Logistics AG ist TFG Transfracht der leistungsfähigste Operateur im europäischen Seehafeninterlandverkehr.

[www.transfracht.com](http://www.transfracht.com)



gobeamer seine Vorzüge hervor-zuheben: CO<sub>2</sub>-Emissionen wür-den durch den Cargobeamer um bis zu 60 Prozent reduziert, heißt es dazu. Insgesamt senkt jeder

### ANALYSE

## „Maße und Gewichte“ sind heiß umstritten

Die EU-Kommission schlägt eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG zu den Maßen und Gewichten im grenzüberschreitenden Straßenverkehr vor.

marum markiert der Cargobea-mer einen Durchbruch für mehr Wirtschaftlichkeit und Umwelt-freundlichkeit im Güterverkehr.

### » FORTSETZUNG VON SEITE 1A

#### Arbeitsgruppe wurde einberufen

Die Kommission hat eine Arbeitsgruppe einberufen, die praktische Kriterien definieren soll, die allen diesen Kriterien genügen.

Selbst wenn man einklappbare oder demontierbare Luftbleiche zulässt, besteht die Gefahr,

schlag einen Freibrief zu geben, ohne zu wissen welche Maße am Ende dabei herauskommen.

#### Unumstrittene Maßnahmen vorgeschlagen

Aber der Kommissionsvorschlag enthält auch einige unumstrittene Maßnahmen. Das ist einmal die moderate Erhöhung der Fahrzeuglängen zur Beförderung von 45-Fuß-Behältern. Diese haben

von Übergewicht, mit abgestuftem Bußgeldkatalog bei Überschreitungen. Bei den Maßen ist es allerdings zu lasch, wenn auch hier nur Bußgelder bei Überschreitungen vorgeschlagen werden.

Die Fahrzeugproduktion ist auf den Millimeter genau und Überschreitungen sollten gar nicht toleriert werden.

Auf der Schiene gibt es auch

## » Die Kompatibilität der Straßenfahrzeuge und der auf ihnen beförderten Ladeeinheiten mit dem Schienenverkehr muss erhalten bleiben.

damit einen gespaltenen Fuhrpark zu schaffen, mit Fahrzeugen, die nur noch auf der Straße verkehren, da das Abmontieren oder Einklappen zu umständlich ist, und Fahrzeugen und Ladeeinheiten, die auch für andere Verkehrsträger kompatibel bleiben. Auf alle Fälle wird es einigen Mitgliedsstaaten schwer fallen, der Kommission mit der Zustimmung zu ihrem Änderungsvor-

die gleiche Ladellänge wie Sattelanhänger, können heute aber aufgrund der bestehenden kompakteren Definition der Ladellänge, die sie an den Ecken um wenige cm überschreiten, nur mit abgerundeten, patentierten Ecken beschlügen oder mit Sondergenehmigung gefahren werden.

Null-Toleranz, denn jede Überschreitung der Maße gefährdet die Verkehrssicherheit. Während die Kommission die Länge und Breite erwähnt, hat sie die Höhe komplett vergessen. Die Kommission hat sich mit ihren Vorschlägen auf ein schwieriges Terrain gewagt, und es bleibt zu hoffen, dass Europaparlament und Mitgliedsstaaten konsequent auf KV-Kompatibilität achten.