

smartPORT

Leitfaden zum Bahntransport von beschädigten leeren Standard- und Spezialcontainern auf der Infrastruktur der HPA Hafensbahn

Depots und Transporteure gemeinsam für einen florierenden und modernen Hafen in Hamburg

Bahnumfuhren auf der Infrastruktur der HPA Hafenbahn mit beschädigten leeren Standard- und Spezialcontainern zur Entlastung der Hafestraßen.

Aufgrund der geringen Entfernungen im Hafengebiet sind unter bestimmten Voraussetzungen Bahnumfuhren mit beschädigten Leercontainern möglich:

Voraussetzungen:





- Die zulässige Geschwindigkeit der Züge ist auf **40 km/h** begrenzt
- Die Container sind leer und als Umfuhr-Container für die Hafenumfuhr gekennzeichnet bzw. sind in den Begleitpapieren oder Fahraufträgen/Freistellreferenzen mit einem entsprechenden Vermerk versehen.
- Die Beschädigung der Container entspricht den unten aufgeführten technischen Beförderungsbedingungen
- Für das Befahren von an die Hafenbahn angrenzender Eisenbahninfrastruktur (bspw. Ladestellen der Terminals, DB Netz AG), sind die jeweils gültigen Nutzungsbedingungen zu beachten.

Für das Befahren der Hafenbahninfrastruktur sind die aktuellen Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen der HPA maßgebend. Hierzu gehört auch, dass ein EVU für das Durchführen von außergewöhnlichen Transporten (z.B. Lademaßüberschreitungen) eine Beförderungsanmeldung – zusätzlich zu der Beförderungsanmeldung bei der DB Netz AG – zu erstellen und HPA zu übersenden hat (HPA NBS-BT 3.6).s.

Bauteile/Beschädigung	technische Beförderungsbedingung für Bahnumfuhren		 Akzeptabel  Nicht akzeptabel
Container Gesamtzustand CSC / ACEP Zulassung	Grundsatz:	Die Kriterien gemäß CSC 2014 Edition – Annex III 4. gemäß Spalte (v) gelten, soweit hier nicht anders geregelt.	
	Zulässig:	Abgelaufene „CSC Reinspection Dates“ sofern der Container ins Depot befördert wird.	
	Nicht erlaubt:	Container mit schweren strukturellen Defekten.	

Bauteile/Beschädigung	technische Beförderungsbedingung für Bahnnumfuhren	 Akzeptabel  Nicht akzeptabel
<p>Verriegelungen der Containertüren</p> <p>schadhaft oder unvollständig geschlossen</p>	<p>Grundsatz: Türen dürfen sich während der Fahrt nicht öffnen! Eine wirksame und gesicherte Türverriegelung an der überlappenden (rechten) Tür ist ausreichend.</p> <p>Zulässig: Beschädigungen oder fehlende Teile an den übrigen Verriegelungen Mit Stahl-Containerschloss gesicherte Tür.</p> <p>Nicht erlaubt: Nur mit Band zugebundene Türen.</p>	
<p>Eckbeschläge</p> <p>fehlen, beschädigt, ausgeschlagen</p>	<p>Grundsatz: Der Bodenrahmen muss den Abmessungen gemäß ISO 668 und 1496 entsprechen und alle Eckbeschläge müssen vorhanden und ohne Beschädigungen sein.</p> <p>Zulässig: Obere Eckbeschläge können Beschädigungen aufweisen, sofern der Umschlag des Containers weiterhin gefahrlos möglich ist.</p> <p>Nicht erlaubt: Fehlende oder stark deformierte Eckbeschläge</p>	
<p>Ecksäulen, Stirn- und Seitenwände und Rahmen</p> <p>Beulen/ Verformungen</p>	<p>Grundsatz: Das für Transporte durch den Hafen gültige Lademaß darf weder durch feste noch durch bewegliche Teile überschritten werden. (Maß ist abhängig vom Tragwagen und der Höhe des Ctr.).</p> <p>Zulässig: Verformungen nach innen sind unkritisch. Verformungen außerhalb der ISO Abmessungen sind zulässig solange diese nicht zur Überschreitung des Lademaßes führen.</p> <p>Nicht erlaubt: Beeinträchtigungen der beim Aufsetzen/Abheben benötigten Maßtoleranzen zwischen den Befestigungsbeschlägen und Aufsetzzapfen sind nicht zu tolerieren.</p>	
<p>Rahmenrisse u. Rahmenschäden</p>	<p>Grundsatz: Die strukturelle Stabilität muss soweit gewährleistet bleiben, dass der leere Container gefahrlos umgeschlagen und transportiert werden kann</p> <p>Zulässig: Risse und Schäden innerhalb der in der CSC Annex III (siehe oben) aufgeführten Abmessungen.</p> <p>Nicht erlaubt: Komplett abgerissene Komponenten oder mehrere schwere Beschädigungen in den tragenden Bauteilen des Rahmens.</p>	

Bauteile/Beschädigung	technische Beförderungsbedingung für Bahnnumfuhren	 Akzeptabel  Nicht akzeptabel
Open Top – Container (OT)	Grundsatz: Plane und Spriegel dürfen während der Fahrt zu keiner Zeit das Lademaß des Wagens überschreiten und müssen so befestigt sein, dass sie sich weder ganz noch teilweise lösen können.	 
	Zulässig: Plane und Spriegel können vollständig demontiert im inneren des Containers transportiert werden.	
	Nicht erlaubt: Spriegel ohne Sicherungen lose in den Spriegelhalterungen.	
Risse in der Plane	Zulässig: Risse oder Löcher sind bis 300 mm Länge / Durchmesser zulässig. Ebenso Triangel mit bis zu jeweils 300 mm Länge pro Schenkel. Kleinere Reste von Planen oder Säume, soweit diese befestigt sind und nicht über das Lademaß schlagen.	 
	Nicht erlaubt: Stärker zerrissene Planen oder größere, nicht befestigte Reste von Planen oder Schnüren.	
Ausgerissene/ durchgescheuerte ausgelassene Ösen/ Ösenverstärkungsringe oder Zollschnüre / Befestigungsbänder	Grundsatz: Die Plane muss so befestigt sein, dass sie sich nicht lösen kann und nicht über das Lademaß hinaus flattern oder schlagen kann. Zolltechnisch einwandfreie Befestigungen sind NICHT notwendig.	   
	Zulässig: Alle für die Haltbarkeit ausreichenden Befestigungen. Bis zu drei nebeneinander liegende Ösen (maximal 450mm) dürfen fehlen oder ausgelassen werden. Alle Leinenenden müssen mindestens mit „Doppelknoten“ gesichert sein.	
	Nicht erlaubt: Lose oder offene Befestigungsschnüre. Fehlende oder ausgerissene Befestigungspunkte über mehr als 450mm.	
Lose oder fehlende Dachspriegel	Grundsatz: Alle Spriegel müssen durch die Plane gehalten und damit gegen das Herausfallen gesichert sein.	
	Zulässig: Fehlende oder nicht korrekt eingehängte Spriegel unterhalb einer montierten Plane sind erlaubt.	
	Nicht erlaubt: Spriegel die nicht gesichert sind oder über die Plane hinaus aus dem Lademaß hinausragen.	

Bauteile/Beschädigung	technische Beförderungsbedingung für Bahnnumfuhren	 Akzeptabel  Nicht akzeptabel
<p>Gestapelte Flats</p>	<p>Grundsatz: Es dürfen maximal 4 Flats im Bündel gefahren werden. Die Flats müssen an allen vier Ecken mit den Transportsicherungen verriegelt sein. Die abgeklappten Seitenwände der oberen Flats sind durch Sicherungen ausreichend gegen Aufrichten zu sichern.</p>	
	<p>Zulässig: Bis maximal zwei Flats übereinander reicht pro Seitenwand eine wirksam verriegelte Sicherung aus. Darüber hinaus müssen pro Seitenwand zwei Sicherungen genutzt werden. Fehlende Sicherungen können durch Gurte oder Bandeisen ersetzt werden.</p>	

Dieser Leitfaden wurde im Rahmen des Arbeitskreis Leercontainerlogistik erstellt, in dem Vertreter von Reedereien (CMA CGM, Hapag Lloyd), Transportunternehmen (Konrad Zippel, Stuhr, Stapelfeldt) und der Hafengewirtschaft (HCCR, PROGECO, HCS, CMR), der HPA und der Logistikinitiative Hamburg und den Bahnbetreibern DB Schenker Rail, Emons Rail Cargo, TWE und andere, gemeinsam Verbesserungen im Umgang mit leeren Seecontainern in den logistischen Abläufen im Hamburger Hafen erarbeiten.



Kontakt

Hamburg Port Authority AöR

Strategie/Hafenentwicklung

Marco Hofmann,
Neuer Wandrahm 4
20457 Hamburg
Telefon: +49 40 42847-3041
www.hamburg-port-authority.de

Hamburg Port Authority AöR

Hafenbahn/Vertrieb

Sebastian Doderer,
Veddeler Damm 14a/b
20457 Hamburg
Telefon: +49 40 42847-1896
www.hamburg-port-authority.de

Bildquellenverzeichnis

HSC Hamburger Container Service GmbH, HPA Bildarchiv
© HPA Stand, Februar 2015